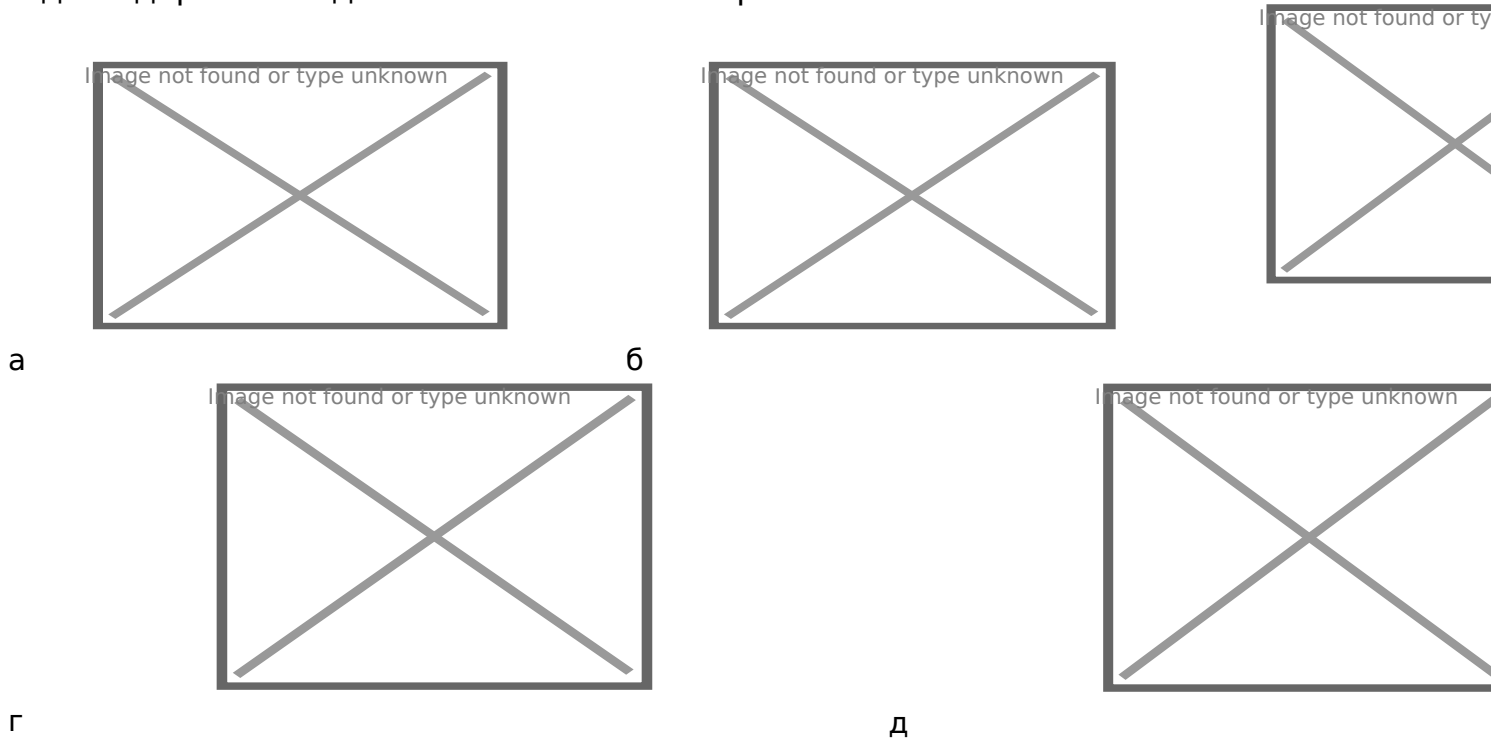




Для исследования были выбраны следующие виды технологий организации дорожного движения:

- нерегулируемое пересечение;
- регулируемое пересечение;
- регулируемое пересечение с выделенными полосами для транспортных средств, ожидающих поворот налево;
- кольцевое пересечение с диаметром островка 40 м;
- кольцевое пересечение со светофорным регулированием и прорезанным центральным островком диаметром 40 м (КПСРПЦО).

Модели дорожного движения показаны на рис. 1.



- а) регулируемый перекресток;
- б) регулируемое пересечение с выделенными полосами для транспортных средств, ожидающих поворот налево;
- в) кольцевое пересечение со светофорным регулированием и прорезанным центральным островком диаметром 40 м;
- г) нерегулируемое пересечение;
- д) кольцевое пересечение с диаметром островка 40 м

Рисунок 1 – Технологии организации дорожного движения

В работе [5] рассмотрены различные технологии организации дорожного движения, включая регулируемые и нерегулируемые перекрестки, кольцевые пересечения и т.д. В частности, описаны технологии организации дорожного движения на перекрестках с выделенными полосами для транспортных средств, ожидающих поворот налево, а также технологии организации дорожного движения на кольцевых пересечениях со светофорным регулированием и прорезанным центральным островком диаметром 40 м.

$t^H = \ln T^H i N i N i$ , 

$T_i = T_{Hi} - L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$

$$DT_i = TT_i - (L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)) \quad (2)$$

-  $i$  -  $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;

-  $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;

-  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;

-  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;

В отличие от рекомендованной в отечественной методической литературе по организации дорожного движения методике Ф. Вебстера данная методика показывает хорошую согласованность с экспериментальными данными, полученными в условиях транспортного затора.

При проведении исследования были приняты следующие допущения:

- $T_i$  -  $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ ;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  0 %;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  3,75 %;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  - 5 %,  $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  - 5, 10, 15, 20 %;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  - 5 %,  $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$  - 10 %;
- $T_i$  -  $L_{sMin}(S_{Maxi}, S_s * i) + L_{tMin}(S_{Maxi}, S_t * i)$ .

Таблица 2.





