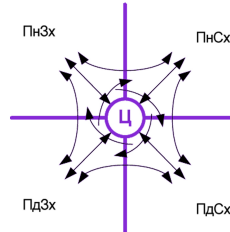


ОЦІНКА ПІШОХІДНОГО РУХУ



	ПнЗх	ПнСх	ПдЗх	ПдСх	Ц
ПнЗх		420 1±1↗	340 1±1↘	570 2±2↘	200 1±1↘
ПнСх	420 1±1↖		450 1±2↖	250 1±1↖	200 0±0↖
ПдЗх	240 0±0↖	450 1±2↗		300 1±0↗	280 1±1↗
ПдСх	570 2±2↗	250 1±1↗	300 0±1↗		350 1±1↗
Ц	200 1±1↖	200 0±0↖	280 1±1↖	350 1±1↖	

У процесі спостережень визначається ряд параметрів, що характеризують рівень безпеки та комфорту руху пішоходів у досліджуваній зоні:

- Відсутня достатня пропускна здатність існуючих пішохідних комунікацій;
- Шлях 6-9 має конфліктну ситуації в організації пішохідного руху з рухом транспорту (підїї не використовують підземний перехід, а користуються необладнаною, пішохідним переходом, проїжджою частиною);
- Організованих наземні пішохідні переходи - відсутні;
- Регульовані пішохідні переходи, також, відсутні;
- Майже всі шляхи пішоходів здійснюються підземними пішохідними переходами;
- Острівців безпеки на проїжджій частині прилеглої ВДМ присутні;
- Присутня, також, велика кількість непрямолінійних пішохідних зв'язків, що викликають стихійну організацію пішохідних шляхів по найкоротших відстанях;
- Мінімальна кількість технічних засобів організації руху пішоходів.

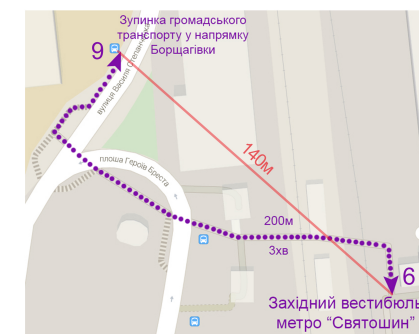
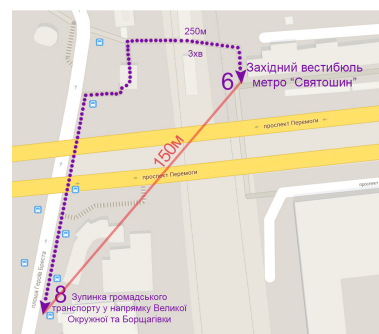
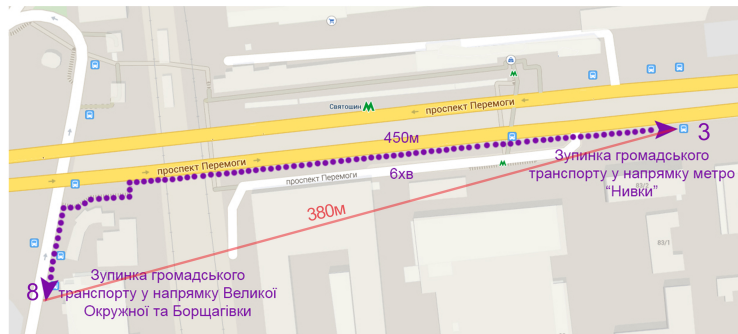
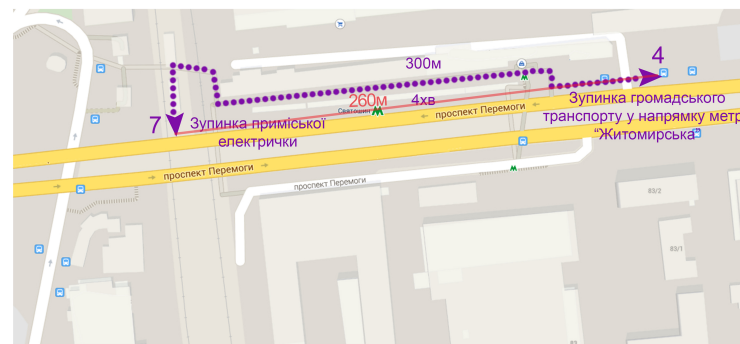
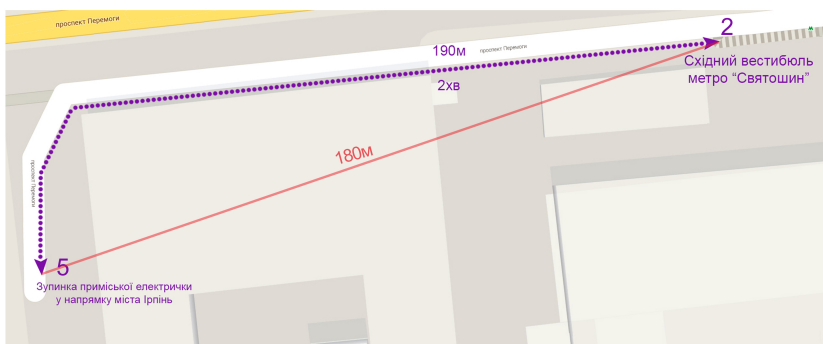
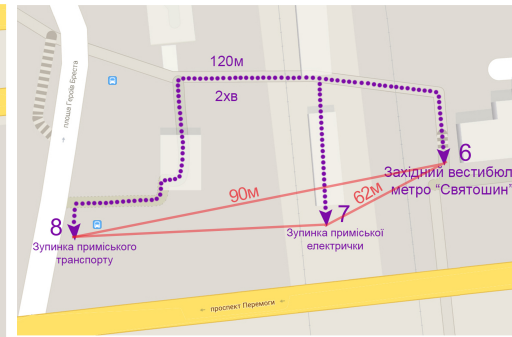
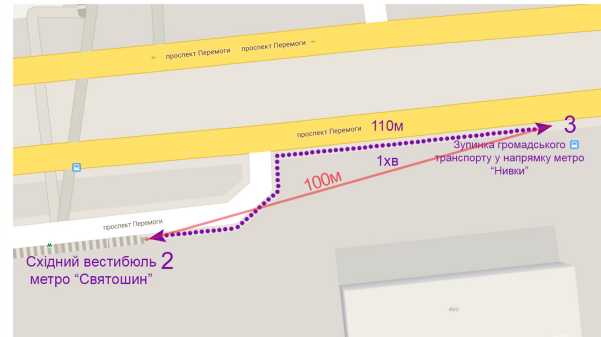
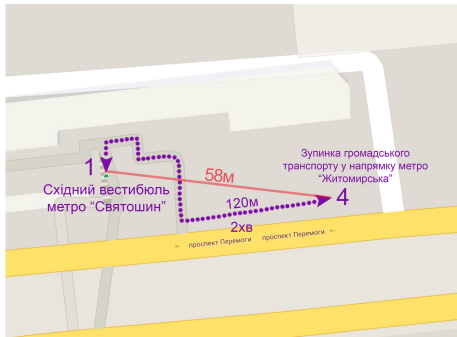
При проведенні обстежень на внутрішньодворових територіях:

- Присутні пішохідні тротуари, відокремлених від проїздіів;
- Відсутні транзитні пішохідні потоків;
- Присутні наскрізні для руху транспорту проїздіів;
- Відсутні стихійно організовані місця зберігання та паркування автомобілів у зоні пішохідного руху;
- Відсутня організованих місць для зберігання і паркування автомобілів.

1 - 4	120 м	1±1↗	0±0↘	58 м
2 - 3	110 м	1±1↗	0±0↘	100 м
6 - 8	120 м	1±1↗	1±1↘	90 м
6 - 7	100 м	1±1↗	1±1↘	62 м
2 - 5	190 м	1±1↗	1±1↘	180 м
4 - 7	300 м	1±1↗	1±1↘	260 м
8 - 3	450 м	0±0↗	1±1↘	380 м
6 - 8	250 м	1±1↗	1±1↘	150 м
9 - 6	200 м	1±1↗	1±1↘	140 м

Коефіцієнт непрямолінійності

$K_{1-4} = 2$	$K_{4-7} = 1,15$
$K_{2-3} = 1,1$	$K_{8-3} = 1,18$
$K_{6-8} = 1,3$	$K_{6-8} = 1,6$
$K_{6-7} = 1,6$	$K_{9-6} = 1,4$
$K_{2-5} = 1,05$	



МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

Виконала	Прізвище	Підпис	Дата	Принципи та методи організації пересадки вузлів на вулично-дорожній мережі на прикладі метро Святосшин	Літера	Маса	Масштаб
Керівник	Гельман В.С.				MP		
Н. контр.	Осетрін М. М.						
Зав. каф.	Беспалов Д.О.				Лист 6	Листів 11	
	Дьомін М.М.						
				Оцінка пішохідного руху			КНУБА кафедра МБ група МБГ-61