Внедрение правого поворота на красный сигнал светофора, как способ разгрузить дорожную обстановку в городе.

Попов Денис Валерьевич, Магистр РГСУ, Россия, г, Ростов-на-Дону,mE-Mail: denis.lp670@mail.ru

Научный руководитель: **Поздняков Михаил Николаевич,** к.э.н. доцент. Кафедра организации перевозок и дорожного движения, Россия, г. Ростов-на-Дону

Дорожное движение – один из ключевых процессов транспортной системы Российской Федерации. Именно поэтому разработанные правовые нормы, регламентирующие порядок организации дорожного движения, направлены, в первую очередь, на обеспечение безопасности и непрерывности перемещения грузов и людей по сети автодорог. Качественная и эффективная организация дорожного движения на уровне отдельно взятых областей и муниципальных образований является немаловажным фактором экономического и социального развития всей страны в целом.

Говоря об организации дорожного движения как о комплексе мероприятий, направленных на обеспечение безопасности и бесперебойности передвижения транспортных средств и пешеходов по сети автомобильных дорог, необходимо отметить важность грамотного сопровождения каждого из них.

Проблема автомобильных пробок на дорогах крупных городов и пригородных трасс как никогда актуальна. С каждым годом машин на дорогах городов становится все больше и больше. При этом и к самим дорогам претензий много: плохое качество, неудобные автомобильные развязки, отсутствие надземных/подземных переходов. Проблема пробок на дорогах требует решения - чем скорее, тем лучше.

Меры по борьбе с автомобильными пробками на дорогах можно разделить на организационные и дорожно-строительные. Организационные методы наименее затратные. Их суть заключается в адаптации управления дорожным движение к конкретному участку дорожной сети. Дорожно-строительные работы наиболее эффективны на стадии первоначального строительства дорожного объекта. При повторном их проведении, например при реорганизации дорожного движения, они могут привести к большим затратам.

Одним из наиболее эффективных организационных методов борьбы с заторами на дорогах является разрешение правого поворота на красный свет.

Данный метод организации дорожного движения активно используется в Северной Америке и в ряде стран Европы. В Северной Америке, за некоторыми исключениями, водителю разрешается повернуть направо при запрещающем сигнале светофора после полной остановки и условии, что этот маневр, возможно выполнить безопасно. В Канаде правый поворот был запрещён вплоть до 2003, когда первое исследование на эту тему показало, что нет никаких значительных неблагоприятных эффектов от правого поворота на красный свет. Теперь правый поворот на красный свет разрешён после полной остановки во всех местах, где это явно не запрещено знаком. На всей территории Евросоюза запрещён правый поворот на красный, кроме случаев, когда он явно разрешён. Например, это может быть сделано зелёной стрелкой на красный свет, мигающей жёлтой стрелкой на красный свет или постоянно установленной табличкой с зеленой стрелкой.

В России правый поворот на красный свет, в том смысле, в котором он определен в начале статьи, на данный момент запрещен. Дополнительные секции устанавливаются только в двух случаях:

· Если дополнительная секция и зеленый сигнал на светофоре для пешеходов, установленном на той дороге, с которой производится въезд на перекресток, загораются попеременно, не создавая конфликтной ситуации.

· Если на той дороге, с которой совершается въезд на перекресток, отсутствует пешеходный переход. В таком случае, дополнительная секция может быть установлена неуправляемая, и гореть постоянно.

Практическая реализация данного метода организации дорожного движения на конкретном перекрёстке требует учёта следующих параметров движения:

· Интенсивность движения пешеходов;

· Количество полос при въездах в узел и выездах из узла;

· Количество улиц, сходящихся в узле;

· Наличие остановочных пунктов общественного транспорта;

· Наличие уличных парковок при въездах и выездах из узла;

· Наличие обособленных полос для приоритетного движения транспортных средств общего пользования.

Метод внедрения правого поворота на запрещающий сигнал светофора является наиболее эффективным для пересечений дорог, где одна или две улицы являются односторонними и где запрещён левый поворот. Так же необходимо учитывать, что количество полос на въезде и выезде с узла должно быть не менее двух. Для осуществления проекта необходимо провести работу по внедрению новых правил дорожного движения и знака, регламентирующих совершать поворот в том числе и на конфликтных перекрёстках.

На данный момент практически невозможно сказать как поведёт себя это нововведение на территории Российской Федерации. Основная проблема с которой можно столкнуться это «конфликт» пешеходов и автомобилистов, выполняющих правый поворот. Подобный "конфликт" может быть устранен за счет выделения специальной фазы в светофорном цикле, в течение которой запрещаются повороты, а движение через перекресток осуществляется только в прямом направлении.

Опираясь на опыт других стран можно предположить, что реализация данного метода организации дорожного движения поможет сократить загруженность правой полосы автомобильной дороги, что в конечном итоге может привести к снижению вероятности возникновения заторов на дороге. Так же могут быть сокращены выбросы экологически вредных веществ в атмосферу и суммарные затраты на топливо