

Гурбан О.В., Киселевич В.Ю.

Белорусский национальный технический университет

Аварийность на нерегулируемых пешеходных переходах имеет свои закономерности, которые связаны с множеством факторов, в первую очередь, с видимостью, однозначностью приоритета, логичностью решений, информацией, временем для принятия решений и т.д.

Главной причиной повышенной аварийности на нерегулируемых пешеходных переходах является ненадлежащая организация движения пешеходов, в целом, и организация движения на нерегулируемых пешеходных переходах, в частности. Считается, что нерегулируемый пешеходный переход – это объект, для которого вполне достаточно установить на подходящих опорах соответствующие дорожные знаки и, в отдельных случаях, нанести дорожную разметку. Как следствие, основными техническими причинами аварийности является недостаточная видимость, особенно боковая, недостаточная освещенность в темное время суток, неудачное расположение на местности, недостаточное обустройство, неправильный выбор типа регулирования и нечеткость приоритета, а основной социальной причиной является ненадлежащая ментальность участников движения.

Для того, чтобы участки конфликта могли безопасно взаимодействовать между собой, они должны заранее видеть друг друга и знать ближайшие намерения друг друга. Для этого на всех пешеходных переходах должна быть обеспечена видимость в направлении движения транспорта и боковая видимость в пределах от трех до пяти секунд – минимальный треугольник видимости не должен быть меньше 40м\*8м.

Особое внимание следует уделить приоритету в конфликте транспорт-пешеход на нерегулируемых пешеходных переходах. Как известно, транспорт мгновенно остановить нельзя и для остановки со скорости 60 км/ч, например, легкового автомобиля в идеальных условиях с учетом минимального времени реакции (0,6 с), необходимо 4,5 с и 45,8 м – при влажном асфальтобетонном покрытии, и 3,5 с и 37,6 м – при сухом. Иными словами, чтобы водитель мог остановиться перед пешеходным переходом, ему необходимо определенное время – т.н. «переходной интервал» – и определенное расстояние – минимум 37,6-45,8 м, которое он проезжает при экстренном торможении в переходном интервале.

Таким образом, подтверждается целесообразность применения искусственных неровностей и шумовой горизонтальной дорожной разметки на подходах к нерегулируемым пешеходным переходам.