

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ НАЗЕМНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Сейткалиев Е. К.

Научный руководитель – Турашев А. С.

Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева
г. Нур-Султан, Казахстан

Аннотация. В данной статье рассматривается зарубежный опыт в строительстве наземных пешеходных переходов. Рассмотрены виды пешеходных переходов.

Введение

Пешеходный переход — специальная область на проезжей части дороги, выделенная для перехода пешеходов на другую сторону улицы или дороги либо искусственное сооружение над или под проезжей частью для тех же целей. Согласно правилам дорожного движения, пешеходный переход обычно обозначен специальными дорожными знаками или разметкой [1]. Классификация пешеходных переходов:

- наземные;
- подземные;
- надземные.

Пешеходные переходы подразделяются на следующие типы: Наземный пешеходный переход — область, используемая пешеходами для перехода на другую сторону проезжей части или железнодорожного полотна. Обозначается разметкой «зебра», а также другими способами в зависимости от типа и положения [2]. Нерегулируемые пешеходные переходы Нерегулируемые пешеходные переходы — самые простые и дешёвые. На таких переходах водители автомобилей и других транспортных средств обязаны уступить дорогу пешеходам. Нерегулируемые переходы делаются на небольших улицах, где поток автомобилей сравнительно невелик. К нерегулируемым переходам также относятся пешеходные переходы, оборудованные светофором, но при этом светофор выключен либо

работает в режиме мигающего жёлтого сигнала; Регулируемые пешеходные переходы, рисунок 1 — переходы, оборудованные исправным, работающим в штатном режиме светофором. Чаще всего регулируемые пешеходные переходы обустраивают по линиям перекрёстка дорог, совмещая пешеходный и автомобильный светофоры. Существуют регулируемые переходы вне перекрёстков, в этом случае светофор часто оборудуется кнопкой включения зелёного сигнала по требованию [2].

В Гонконге, рисунок 1 - внеуличных пешеходных переходов очень много, в полтора раза больше, чем в Москве, и они считаются самым безопасным способом пересекать дорогу. Как видно в исследовании, надземные переходы даже более популярны, чем подземные [1]. Что интересно, при этом 45% передвижений по Гонконгу осуществляется пешком. Кроме того, там развитая система общественного транспорта, а автомобилизация очень низкая — всего 80 автомобилей на 1000 жителей, что в четыре раза меньше, чем в Москве. И повсюду внеуличные пешеходные переходы, которые очень затрудняют движение.



Рисунок 1. – Наземный пешеходный переход в г. Гонконг

В США, рисунок 2 - рекордный в мире уровень автомобилизации

— порядка 800 автомобилей на 1000 жителей. В американских городах очень развитая улично-дорожная сеть, и вообще они строились тогда, когда автомобили уже появились — соответственно, сама их планировка изначально подразумевает машины в городе [1].



Рисунок 2. – Наземный пешеходный переход в Америке

Заключение

Таким образом, рассмотрев ситуацию во всем мире, можно предположить, что дело действительно в транспортной и городской политике. В Америке, как и в Европе, градостроительство ориентировано на людей, но в России и в Азии этого нет. Дело даже не в приоритетах «пешеход — общественный транспорт — автомобиль». Дело, по-видимому, в самой идее и желании делать что-то для людей вообще и для каждого конкретного человека в отдельности; строить города так, чтобы всем все нравилось [4].

Литература

1. Совершенствование метода оценки динамических характеристик мостов: сб.ст. / Труды ЦНИИС ; под ред. А. Н. Картопольцев. – Томск: Невский, 1998. – 193 с.
2. Архипенко, Ю. В. Методика расчета динамического взаимодействия подвижных нагрузок с мостами с применением программных комплексов конечно-элементного анализа: дис. ... канд. техн. наук : 05.05.06 / Ю. В. Архипенко. – М., 2006. – 180 л.