

Влаштування гумових підвищених пішохідних переходів

Кравченко О.П., д-р техн. наук, Осипов В.О., Ісаєв І.М.

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

91034, Україна, м. Луганськ, кв. молодіжний 20А

Досвід багатьох країн свідчить, що установка дорожніх знаків, що обмежують швидкість руху, не дає бажаного результату без додаткових заходів. Дослідження проведені у Франції показали, що доля водіїв, які порушують вимоги дорожніх знаків, що обмежують швидкість руху, при відсутності контролю досягає 70-80% [1].

Невирішеною проблемою залишається питання високої аварійності на автодорогах за участю пішоходів безпосередньо на наземних нерегульованих пішохідних переходах.

Метою дослідження є обґрунтування встановлення гумових підвищених пішохідних переходів – як засобу зменшення аварійності за участю пішоходів.

При вирішенні питання зниження аварійності за участю пішоходів цікавим є Європейський досвід з цього напрямку. У деяких Європейських країнах діє так названа Концепція стримування швидкості руху (Traffic calming).

Концепція уперше стала використовуватися в Нідерландах на початку 70-х років XX сторіччя. В окремих житлових мікрорайонах, прилеглих до головних магістральних і районних доріг, виникла необхідність зробити заходи для того, щоб змусити водіїв знижувати швидкість руху. Такими заходами стали облаштування звужень проїзної частини і переривання перспективи прямих ділянок доріг, провокуючих водіїв на рух з високою швидкістю та ін.

У деяких країнах широко практикується поєднання трапецієвидного хампу з пішохідним переходом, утворюючи, так званий, підвищений пішохідний перехід, мета якого - додаткова безпека для пішоходів.

Хампи (від англ "hump" – пагорб; іноді також використовується термін "bump" - випуклість) – це штучні нерівності на проїзній частині дороги, які влаштовано для утримання швидкості руху транспортних засобів на ділянках з потенційною небезпекою ДТП. Використання хампів може забезпечити зниження кількості ДТП до 60% [2].

Спираючись на світовий досвід на території України пропонується використовувати підвищені пішохідні переходи, які виготовлено з гуми на прикладі [3].

Підвищений пішохідний перехід - особливо результативний засіб стримування швидкості руху транспортних засобів, оскільки автомобілі позбавлені можливості розігнатися на самому переході, на відміну від перехрестя, не обладнаного підвищеними переходами.

Влаштування підвищеного пішохідного переходу примушує водіїв знижувати швидкість транспортних засобів. Особливо ефективним виглядає пропозиція використовувати такий тип переходів на вулицях і дорогах населених пунктів, де дуже часто дорогу перетинають люди з обмеженими фізичними властивостями (відсутність зору). Існуючі звукові сигналізатори, які встановлюються на пішохідних переходах разом із світлофорами, через розсіювання звуку в місті не можуть в повній мірі вказати правильну траєкторію перетину проїзної частини автодороги. Через це зростає вірогідність потрапляння у ДТП інвалідів зору. А підвищений пішохідний перехід задає правильну траєкторію, виконуючи роль направляючого бордюру, який використовують інваліди для пересування.

При виготовленні та влаштуванні підвищеного пішохідного переходу необхідно враховувати процес наїзду та з'їзду транспортних засобів на підвищену нерівність та фізико-механічні особливості гумового типу покриття.

Сучасні нормативні документи України дозволяють обладнати розміткою підвищені наземні пішохідні переходи. Новий [4] має розмітку 1.23 яка попереджує про наближення до елементів примусового зниження швидкості а також підвищених пішохідних переходів, а також розмітку 1.14.4, яка позначає нерегульований пішохідний перехід в місцях проживання або переходу сліпих.

Висновок. Звертаючи увагу на велику кількість ДТП за участю пішоходів на наземних нерегульованих пішохідних переходах, запропоновано примусово знижувати швидкість транспортних засобів шляхом застосування гумових підвищених переходів. Обґрунтовано вибір матеріалу та основні його геометричні параметри, які дадуть змогу безпечно експлуатувати пристрій як водіям автомобілів, так і пішоходам.

1. Прокофьев В.П. Есть ли жизнь на трассе. // Российская газета. № 4710. – Москва, 2008. – С. 3.

2. Программа мероприятий по повышению безопасности движения на участках концентрации ДТП на автодорогах общего пользования Архангельской области. – Архангельск, 2007. – 24 с.

3. Handboek voor de praktische uitvoering vanvoetgangers oversteekplaatsen. // «Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw». № 47/0. – Brussel, 2010. – P. 68.

4. ДСТУ 2587:2010. Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування. – Київ: Держспоживстандарт України, 2011.