

Доступная и безопасная пешеходная среда является одной из важнейших структур в городской жизни. К сожалению, не везде есть удобные места для перехода дороги, и в связи с этим увеличивается число ДТП. Но вместо того, чтобы защитить пешехода на дороге, людей пытаются загнать под землю, делают нерегулируемые зебры на многополосных дорогах и убирают светофоры, заставляя людей перебегать дорогу в неположенных местах.

Машины заполняют улицы и вытесняют людей. Без машины удобное и быстрое передвижение - становится невозможным. Город перестает быть доступным для людей: строятся магистрали, пешеходные тропинки урезают в пользу автомобильных дорог. Чтобы пешеходы могли перебраться через дорогу, строят надземные и подземные переходы. Но так ли они удобны и самое главное безопасны ли, давайте рассмотрим минусы:

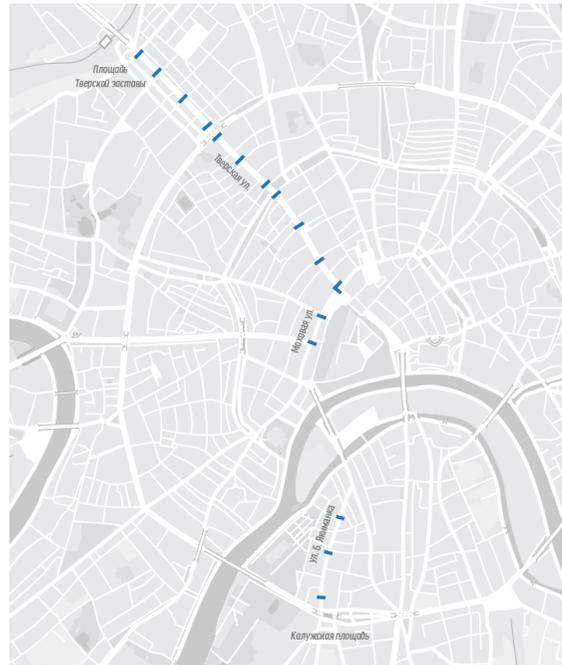
1) Они осложняют передвижение маломобильным людям. Маломобильные люди – это не только инвалиды. Пожилым людям лишней раз очень тяжело подниматься по лестницам, а мамам с колясками никак не обойтись без помощи, что уж говорить о людях в инвалидных креслах. Маломобильными являются 30% жителей населения.

2) Если даже устанавливается лифт, он требует обслуживания и затрат на электричество, покупку запчастей. Поэтому чаще всего они не работают.

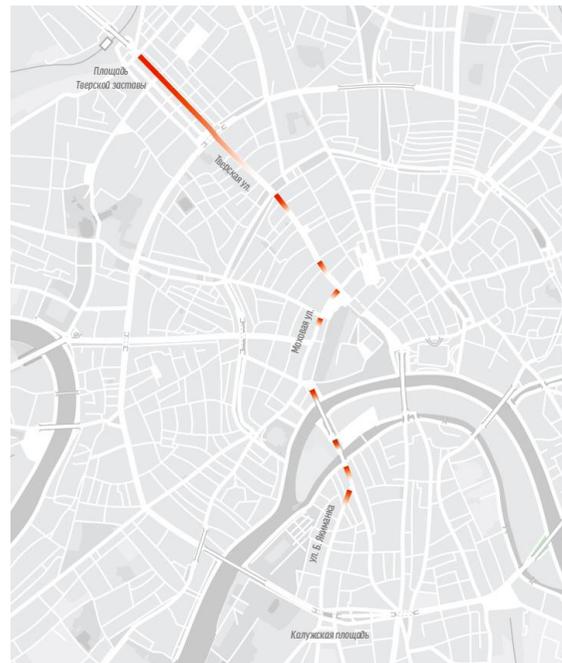
3) Они провоцируют пешеходов нарушать ПДД. В тех местах, где есть подземные и надземные переходы, количество ДТП с участием пешеходов значительно выше, чем на других участках дороги. 47% пешеходов предпочитают перебежать проезжую часть, нежели карабкаться на переход. Тем, кому повезло – начинают нарушать ПДД везде, тем самым показывая плохой пример.

4) На их строительство уходит слишком много денег. В Самаре построили пешеходный мост за 126 млн рублей, на эти деньги можно было бы построить 252 зебр, которые были бы безопасными и удобными для передвижения.

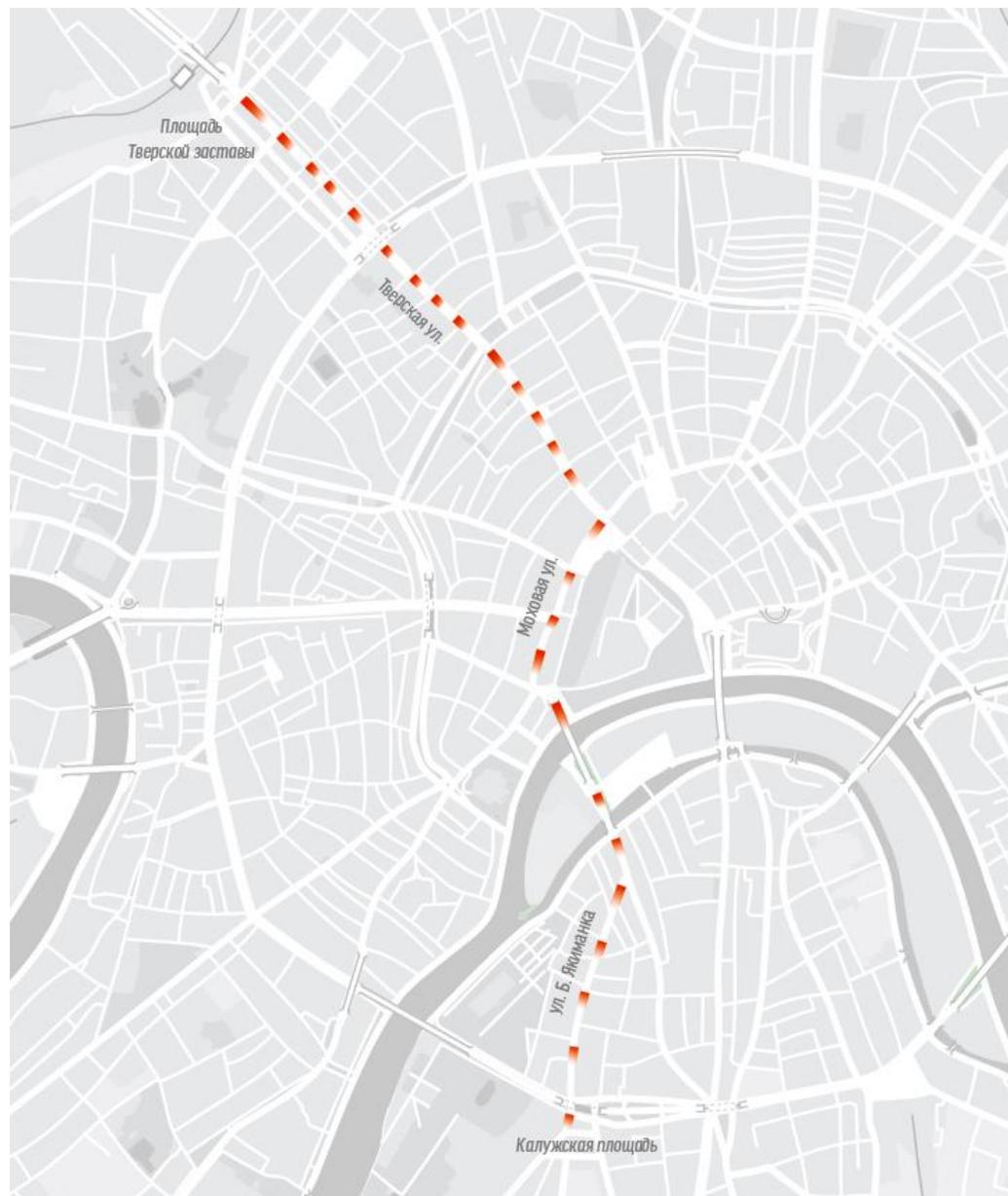
5) Они не решают такую проблему – как пробка, а передвигают ее вперед. Показательный пример - Тверская улица в Москве. Несмотря на то, что на ней нет ни одного наземного пешеходного перехода, пробки собираются постоянно. Вот схема расположения подземных пешеходных переходов на довольно популярном маршруте Калужская площадь - Площадь Тверской заставы.



А вот схема ежедневных пробок на этом же маршруте.



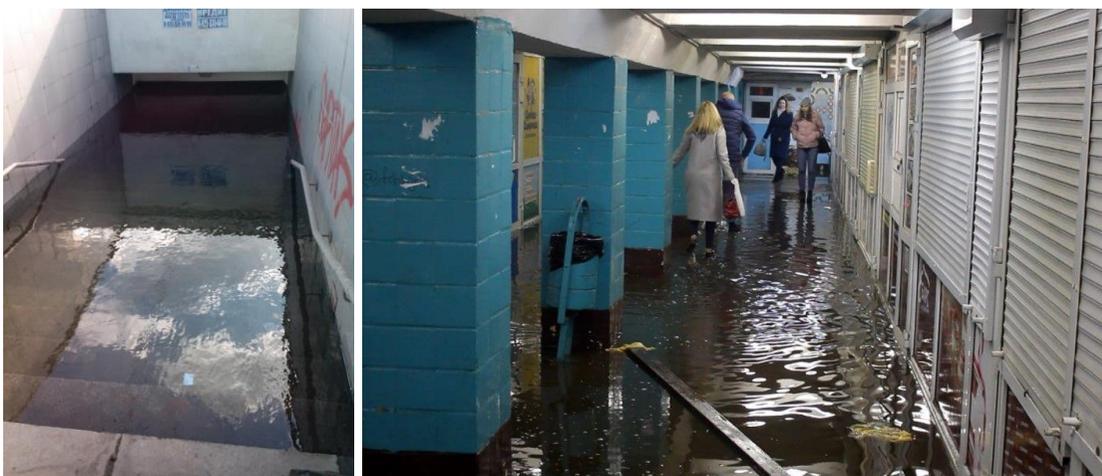
Если бы на вышеперечисленных улицах были наземные пешеходные переходы, оборудованные светофорами, то автомобильный поток был бы равномерно распределен по всему маршруту:



б) Часто происходят случаи, когда не рассчитывают габариты машины, в итоге надземные переходы сносятся. Например, в Тюмени в 2019 и 2020 году 2 раза задевался и деформировался один и тот же надземный переход.



7) Одна из частых проблем подземного перехода – это затопление, на их содержание не хватает денег.



Сравнивая все параметры переходов, мы пришли к выводу, что пешеходный переход, т.е. «зебра», является самым удобным, экономичным способом преодоления дорожной части пешеходом.

Но как улучшить пешеходные переходы, чтобы они были безопасными для людей?

Для начала разберём самые важные проблемы «зебры», а это:

- Недостаточность освещения на переходе;
- Плохая видимость разметки;
- Отсутствие съездов и слишком высокие бордюры для передвижения лиц с ОВЗ;
- Недостаточная безопасность при переходе «зебры» (нет ограждений и «лежачих полицейских»).

Выясняется, что надземные и подземные переходы нужны только в крайних случаях, когда пешеходный переход невозможен. Но, к сожалению, таких переходов много, а это экономически невыгодно и неудобно. На месте надземного либо подземного перехода могла бы располагаться «зебра», которая безопасна и удобна во всех требуемых параметрах.

Например:

Цена надземного перехода составляет в среднем около 100 млн. руб., когда цена пешеходного перехода равна примерно 500 тыс. руб. То есть, за такую сумму не только можно несколько «зебр» расположить, но и обезопасить.

Существует множество вариантов освещения: надземное и встроенное освещение в дороге.



Надземное освещение



Встроенное освещение в дорогу

Если же вопрос стоит с экономической точки зрения об электричестве, то в солнечные области можно установить солнечные батареи, как для светофоров, так и для освещения пешеходного перехода.

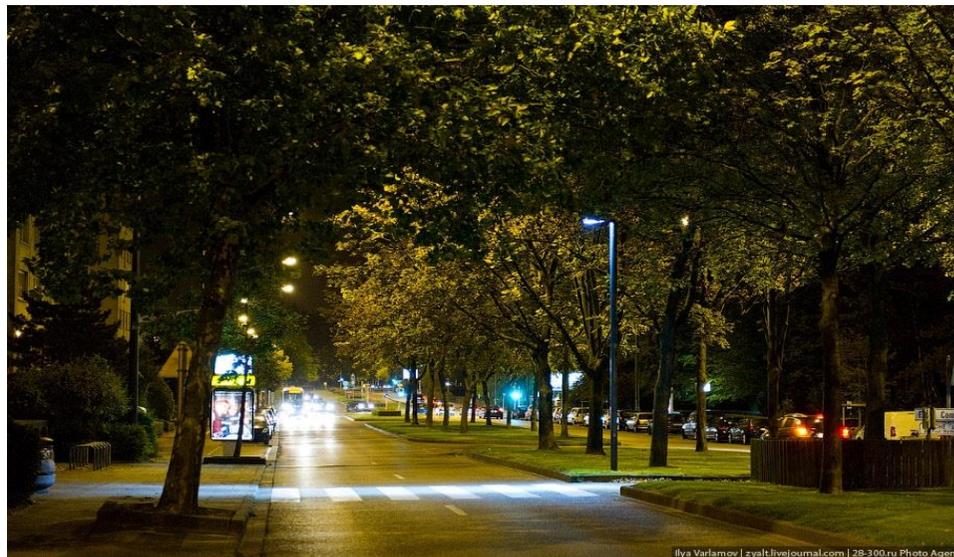


Солнечная батарея днем



Работа солнечной батареи ночью.

Никакие мигающие лампочки, никакие знаки не защищают пешехода так, как хорошая подсветка. Вот переход в Брюсселе, он виден издалека (мощные прожекторы подсвечивают переход с двух сторон.):



Если на дороге больше двух полос движения в каждом направлении, нужно **ОБЯЗАТЕЛЬНО** ставить светофор.

На малозагруженных участках можно делать кнопку вызова светофора. Иногда переход выделяют контрастным покрытием, например, плиткой.



Признайтесь, на перекрёстках неудобно расположены пешеходные переходы, и чтобы сократить время пешеход идёт по диагонали, а самой разметки нет. Её и не хватает в таких случаях:



А теперь давайте посмотрим, как делать переход не надо. Вот здесь прямо идеальный пример неправильного перехода. И это прямо около Кремля. НЕЛЬЗЯ делать нерегулируемый переход на шестиполосной дороге. Здесь нет ни нормальной подсветки, ни островка безопасности.



Вот еще неправильный переход. Здесь опять нет ни светофора, ни островка, ни освещения. Ситуацию усугубляют припаркованные машины, из-за которых не видно пешеходов.



Как бы то ни было, но дорожные знаки не делают дорогу безопасной, а наоборот, нагоняют панику и захламляют её. Посудите сами:



Смотря на эти фото, проявляется чувство потерянности и паники не только у пешехода, но и у водителя. Водитель полагается на правильность знака, но внимательность не присутствует.

Конечно же, избавление от знаков — это радикальное решение и на это не все готовы, потому что мы практически не представляем, как можно убрать знаки, если они «как бы» выполняют свою функцию. Но по статистике водители становятся более аккуратными и внимательными к движению на дороге именно тогда, когда дорожных знаков остается по минимуму. Это должно убедить людей убрать их и оставить только самые необходимые.

Проблема пешеходных переходов стоит очень давно и очень остро. И преодолев ее, жизнь стала бы намного проще и удобнее, взаимоотношения между пешеходами и водителями стали бы более доверительными, и в целом социальная среда в городе стала бы намного лучше.