

Ильи Варламова и Максима Каца

Отчёт по результатам исследования использования пешеходами надземного перехода на улице Свободы



Метод исследования – стандартизированное наблюдение

Москва
2013

Содержание

Предисловие	4
Параметры исследования	5
Описание исследуемого участка	6
Полученные результаты	8
Выводы и рекомендации	10
Приложение	11

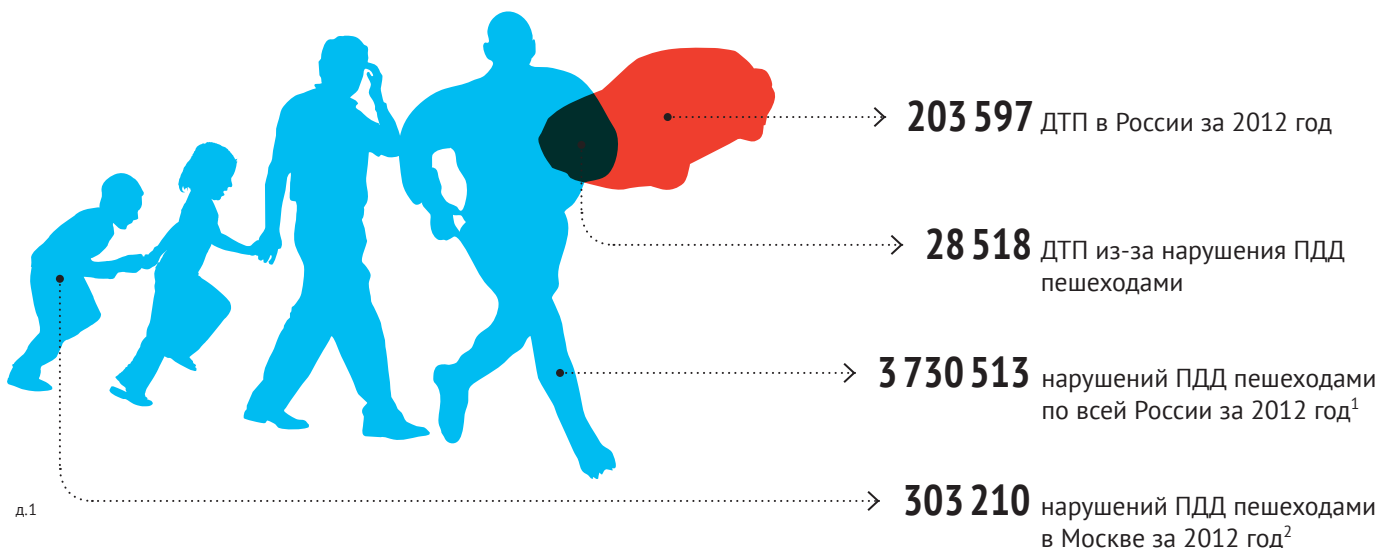


Городские проекты
Ильи Варламова и Максима Каца

Предисловие

На сегодняшний день вопрос повышения безопасности дорожного движения с участием пешеходов остаётся актуальным:

Дорожно-транспортные происшествия и нарушения пешеходами правил дорожного движения в 2012 году



Мнение Госавтоинспекции

Несмотря на то, что ГИБДД проводит регулярные мероприятия по профилактике правонарушений как среди водителей транспортных средств, так и среди пешеходов, необходимо также способствовать усовершенствованию инфраструктуры, которая используется пешеходами во время дорожного движения. Работа в данном направлении проводится соответствующими государственными органами. Так, на сайте Госавтоинспекции МВД России указывается:

«Проведённый анализ показал, что действующие нормативы, предъявляющие требования к безопасному размещению и обустройству пешеходных переходов, не соответствуют современным условиям. В связи с этим Госавтоинспекцией разрабатываются предложения по реализации новых стандартов, положительно зарекомендовавших себя в странах с высоким уровнем автомобилизации»³

³ gibdd.ru/about/social/pravo-peshehoda



Исследование

«Городские Проекты», поддерживая данное начинание, решили провести исследование по вопросу предпочтения пешеходами различных типов переходов дороги. Для исследования нами были взяты в сравнении два крайних способа пересечения проезжей части пешеходами: надземный пешеходный переход и переход дороги с нарушением ПДД.

В данном отчёте представлены результаты исследования предпочтений использования пешеходами различных типов переходов дороги.

¹ По данным Госавтоинспекции МВД России gibdd.ru/stat

² По данным Управления ГИБДД ГУ МВД России по городу Москва 77.gibdd.ru/news/845

Параметры исследования



Цель исследования

Изучить предпочтения пешеходов относительно использования двух способов перехода дороги: надземного перехода и наземного перехода с нарушением ПДД

Объект исследования

Предпочтения пешеходов относительно различных способов перехода проезжей части



Задачи исследования

1. Описать исследуемые надземный и наземный пешеходные переходы
2. Выявить возможные факторы предпочтения использования того или иного типа перехода
3. Измерить количественные характеристики, выражающие предпочтения пешеходами определенного типа перехода
4. Проанализировать полученные эмпирическим путём данные относительно предпочтений пешеходов и разработать рекомендации по совершенствованию пешеходной инфраструктуры на конкретном участке исследования



Методика исследования

В течение двух дней (вторник 19.02.2013 и среда 20.02.2013) измерялось количество пользователей надземного перехода и количество нарушителей ПДД в рамках исследуемого участка. Замеры производились методом стандартизированного наблюдения в течении 15 минут каждого часа с 8 утра до 22 вечера



Полевой этап исследования проводили волонтеры «Городских Проектов Ильи Варламова и Максима Каца»: Михаил Озорин, Владимир Шомин, Оксана Геращенко, Александр Савин. Отчёт подготовлен Екатериной Фефеловой.

Описание исследуемого участка

Исследуемый участок

Исследуемый участок представляет собой отрезок проезжей части дороги по обе стороны от надземного перехода по адресу: Свободы улица, 4, строение 1. Протяжённость исследуемого участка составляет примерно 120 метров.

Проезжая часть

Представляет собой 3 полосы движения в одну сторону и 3 в другую, в центре пролегают трамвайные пути в обоих направлениях.

Число жителей

Исследуемый участок находится внутри жилого района, количество жителей близлежащих домов — не более 4000 человек.

Остановки

По обе стороны от надземного перехода расположены остановки общественного транспорта: автобуса, троллейбуса, маршрутки. Кроме того, по улице Свободы пролегают трамвайные пути и имеется остановка трамвая №6.



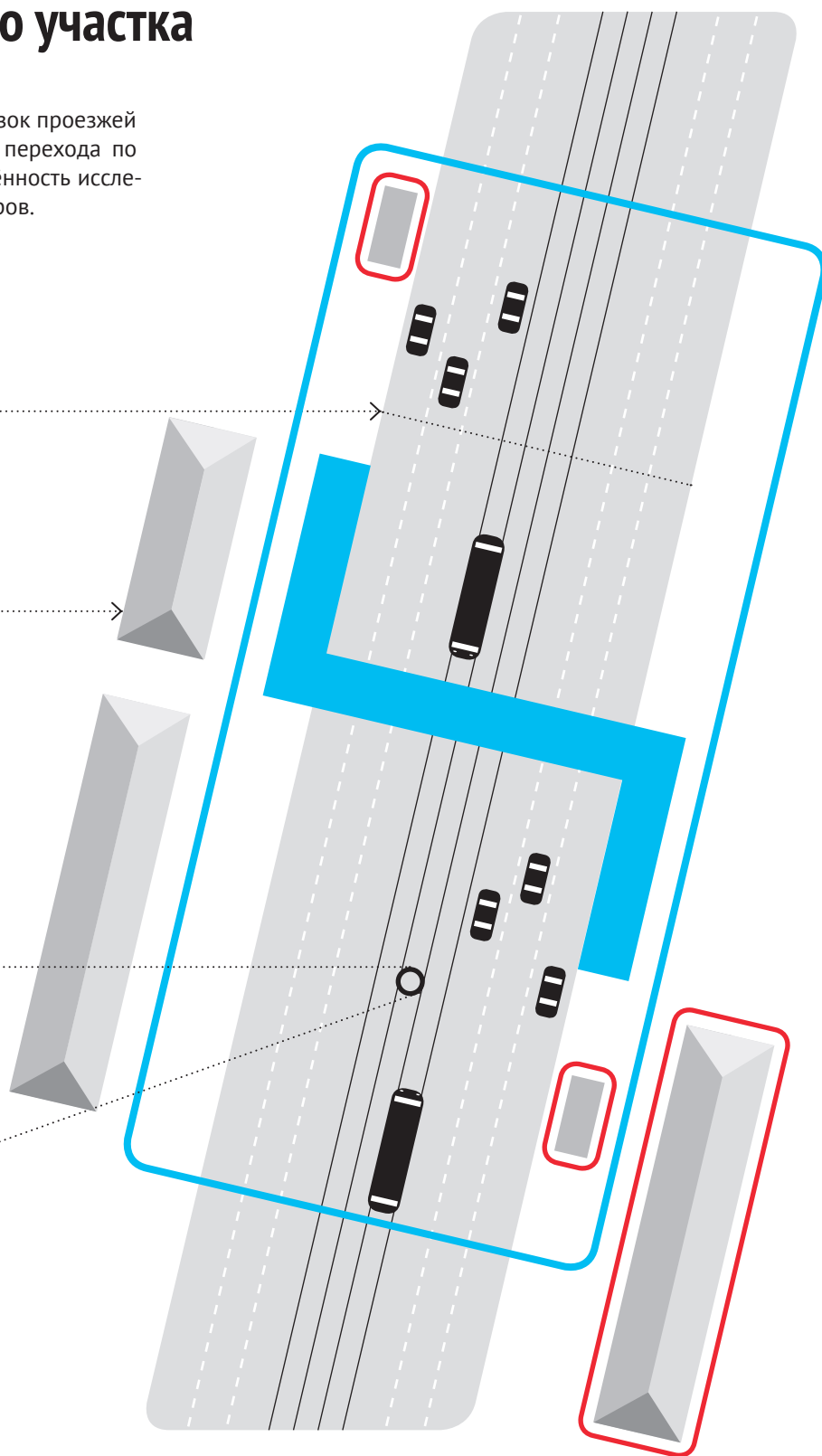
Ложный островок безопасности

Как выяснилось в ходе исследования, пешеходы, пересекая половину проезжей части (в границах изучаемого участка), используют трамвайные пути как ложный островок безопасности, пережидая поток автомобилей, чтобы пройти оставшуюся часть дороги. Тем самым они подвергают себя опасности не только со стороны автомобилей, но и трамваев.

Места притяжения пешеходов

Помимо остановок общественного транспорта, которые служат не только объектами притяжения пешеходов, но и источником пешеходопотока, большим объектом притяжения служит универсам, расположенный на первом этаже по адресу: улица Свободы, 4, строение 1.

Среди других объектов притяжения, важных для нашего исследования, являются две школы: школа №820 (улица Тушинская, 7) и специальная (коррекционная) школа №834 для детей с проблемами интеллектуального и физического развития (улица Свободы, 3, корпус 1), а также — детский сад №79 (улица Свободы, дв4, к.3).



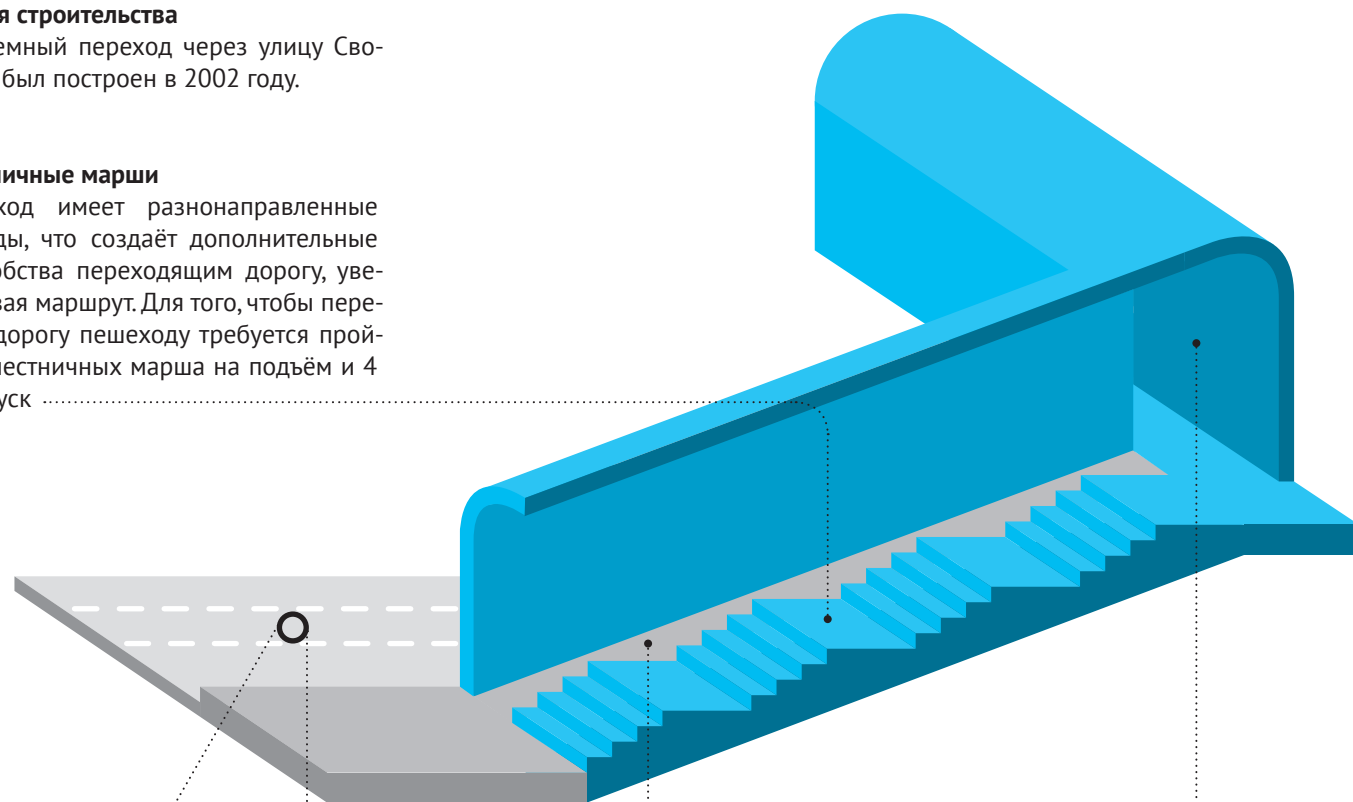
Надземный переход

Время строительства

Надземный переход через улицу Свободы был построен в 2002 году.

Лестничные марши

Переход имеет разнонаправленные выходы, что создаёт дополнительные неудобства переходящим дорогу, увеличивая маршрут. Для того, чтобы пересечь дорогу пешеходу требуется пройти 4 лестничных марша на подъём и 4 на спуск



Пандусы

Несмотря на то, что лестницы оборудованы пандусами, их угол не соответствует строительным нормам и правилам⁴, что делает данный переход практически недоступным для маломобильных групп населения, при этом в ближайших домах находится коррекционная школа для детей с проблемами физического развития.



Эстетика

Внутренняя отделка надземного перехода не соответствует современным представлениям об эстетике городских сооружений. Непрозрачные стены перехода снижают чувство безопасности пешеходов.



Внимание водителей

Стоит также отметить, что данный надземный переход, который виден издалека, создаёт у водителей ложное представление о том, что этот участок дороги свободен от пешеходов, следовательно, нет необходимости сбрасывать скорость и повышать внимательность на этом отрезке пути.

Таким образом, недостатки в виде неудобных конструктивных особенностей перехода, неудобно расположенных выходов из перехода, непригодность перехода для маломобильных групп населения, его неэстетичный вид делают возможным для пешехода нарушение ПДД — перехода проезжей части вблизи данного надземного перехода (то есть в неполюженном месте). При этом, ближайший регулируемый светофором переход находится в 220 метрах от изучаемого надземного перехода (на пересечении улиц Свободы и Тушинская), однако, пешеходы предпочитают нарушать ПДД, подвергая свою жизнь опасности.

⁴ СНиП «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» 35-01-2001, п.3.29. Максимальная высота одного подъёма (марша) пандуса не должна превышать 0,8 м при уклоне не более 8 %

Полученные результаты

Количество пешеходов, нарушивших правила дорожного движения, и пользователей надземного перехода

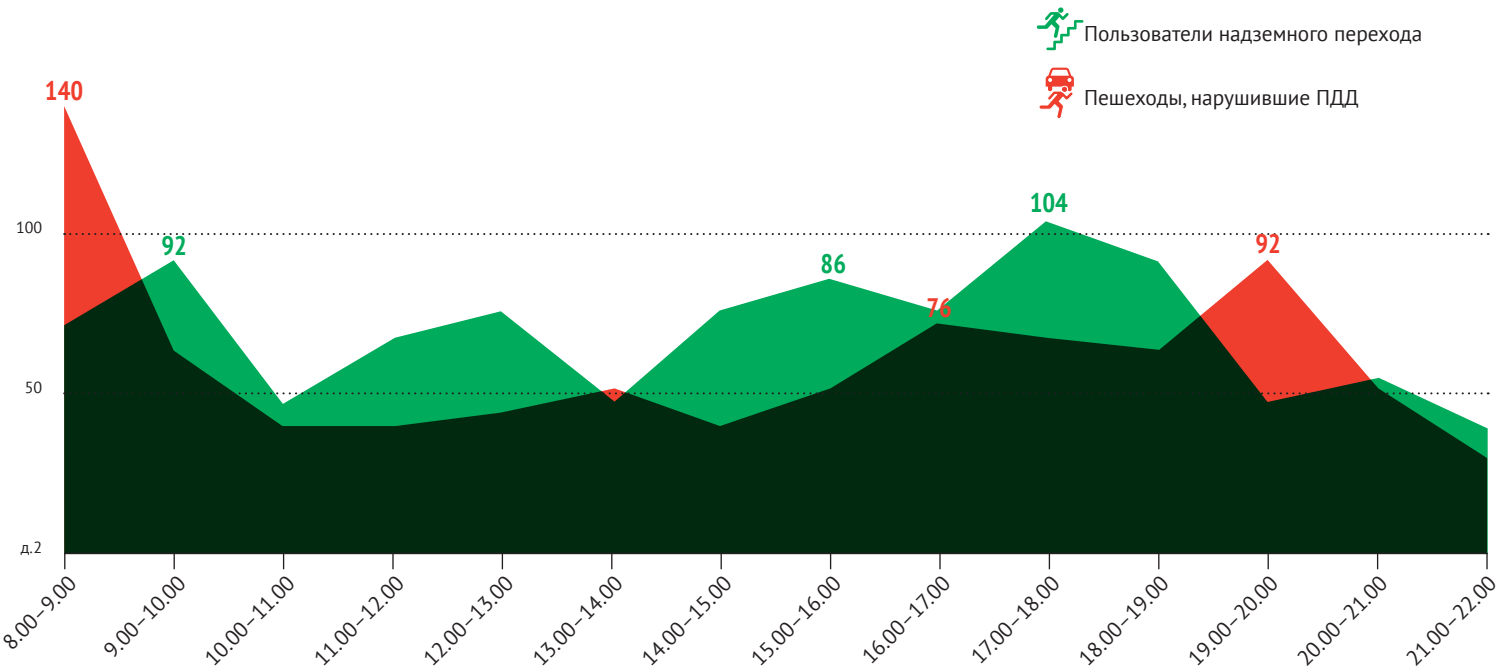
В ходе проведенного нами измерения количества пешеходов, воспользовавшихся надземным переходом и нарушивших правила, были получены следующие результаты. В среднем количество пешеходов, которым необходимо пересечь дорогу (в любом из направлений), за период с 8.00 до 22.00 в будние дни составляет 1 836 человек. Этот показатель достаточно велик, если учитывать то, что в прилегающих домах проживает, по экспертным оценкам, не более 4 000 человек.



Суточная динамика пешеходопотока

Суточная динамика пешеходов, использующая оба вида перехода дороги, имеет свою специфику. Пики использования надземного перехода приходятся на интервалы: 9.00–10.00, 15.00–16.00, 17.00–18.00. Пики нарушений при переходе дороги приходятся на интервалы: 8.00–9.00, 16.00–17.00, 19.00–20.00, то есть следуют за пиками использования надземного перехода (за исключением первого пика).

В ходе исследования было зафиксировано три временных интервала, когда количество нарушителей превысило количество пользователей надземного перехода: с 8.00–9.00, 13.00–14.00 и с 19.00–20.00.



Личные наблюдения волонтеров



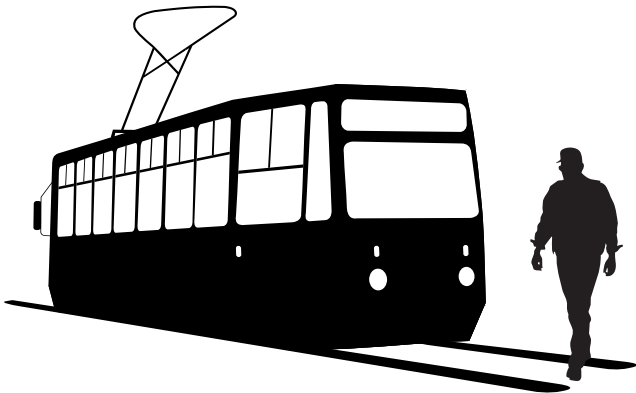
Нарушители ПДД

Волонтеры в ходе неформализованного наблюдения не выявили каких-либо особенностей среди нарушителей ПДД: нарушителями выступали как мужчины, так и женщины, в том числе и с детьми.



Пожилые люди

Особо волонтеры обратили внимание на то, что среди нарушителей были люди пожилого возраста, в том числе с тележками и испытывающие трудности в передвижении (с тросточками). Известно, что люди пожилого возраста склонны наиболее внимательно относиться к вопросу безопасности (в том числе безопасности дорожного движения), однако, несмотря на присутствие возможности перейти дорогу, не подвергая опасности свою жизнь (по надземному переходу), пожилые люди нарушают ПДД, пересекая дорогу в неположенном месте.



Пассажиры трамваев

Кроме этого, волонтеры отмечали, что пассажиры трамваев, выходящие на расположенных в границах исследования остановках, нарушали ПДД дважды: выйдя из трамвая они обходили его сзади и пересекали проезжую часть в неположенном месте.



Как обратили внимание волонтеры, из всех видов общественного транспорта, наибольший приток пассажиропотока на исследуемом участке обеспечивали трамваи.

Выводы и рекомендации

Целью нашего исследования было изучение предпочтений пешеходов относительно двух способов перехода дороги: использования надземного перехода и пересечении проезжей части в неположенном месте, нарушая ПДД. В ходе исследования мы выяснили, что 53% переходящих дорогу используют надземный переход, 47% переходят проезжую часть, нарушая ПДД.

Таким образом, мы видим, что, фактически, удобство пересечения проезжей части пешеходом является не менее важным критерием передвижения, чем безопасность самого пешехода и автомобилистов. При этом необходимо учитывать, что исследуемый надземный переход обладает большим количеством недостатков, что делает его непривлекательным при выборе альтернативы: безопасность или удобство.

Также можно сделать предположение, что в условиях отсутствия данного надземного перехода водители были бы более внимательны, а пешеходы меньше нарушали правила ПДД.



53%
используют надземный переход

47%
переходят дорогу, нарушая ПДД

Основываясь на полученных данных, с целью повышения безопасности всех участников дорожного движения и удобства передвижения пешеходов, мы предлагаем оборудовать на изученном участке наземный пешеходный переход, регулируемый светофорами, и учитывающий особенности трамвайного движения.

На будущее
Также мы рекомендуем при строительстве новых надземных переходов в районах жилой застройки более тщательно подходить к изучению вопроса строительства с точки зрения удобства передвижения пешеходов при пересечении проезжей части. Современная ситуация в сфере строительства дорожной инфраструктуры связана с тем, что нормы и стандарты дорожного строительства разрабатывались в рамках МВД и, во-первых, были ориентированы на потребности автомобилистов, а не пешеходов, во-вторых, такой параметр, как удобство инфраструктуры, уходил на второй план, и главенствующим принципом была безопасность дорожного движения.

Наше исследование подтверждает, что современное дорожное строительство должно учитывать не только безопасность инфраструктуры, используемой пешеходами, но и её удобство.



Приложение

Сводная таблица полученных результатов

19–20 февраля 2013 года	Пользователи надземного пере- хода	Пешеходы-наруши- тели ПДД	Всего	Отношение нару- шителей к общему числу переходив- ших дорогу	Отношение пользо- вателей надземного перехода к общему числу переходив- ших дорогу
8.00–9.00	72	140	212	66	34
9.00–10.00	92	64	156	41	59
10.00–11.00	48	40	88	45	55
11.00–12.00	68	40	108	37	63
12.00–13.00	76	44	120	37	63
13.00–14.00	48	52	100	52	48
14.00–15.00	76	40	116	34	66
15.00–16.00	86	52	138	38	62
16.00–17.00	76	72	148	49	51
17.00–18.00	104	68	172	40	60
18.00–19.00	92	64	156	41	59
19.00–20.00	48	92	140	66	34
20.00–21.00	56	52	108	48	52
21.00–22.00	40	36	76	47	53
Итого	982	856	1838		



Городские проекты

Ильи Варламова и Максима Каца

city4people.ru