

Исследования причин ДТП в рамках программы «Ноль Смертей»



Городские проекты
Ильи Варламова и Максима Каца

**Ноль
смертей**
КАМПАНИЯ
ПО СНИЖЕНИЮ
СМЕРТНОСТИ В ДТП



Цель работы

В 2017 году на дорогах России погибло **19 088 человек**, получили ранения более 215 тыс. человек¹. Это в 3–3,5 раз больше, чем в развитых странах, причем треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет)².

Серьезный вклад в количество смертей на дороге вносит толерантность к ним. Считается, что смерть и увечья в результате ДТП являются неотъемлемой частью автомобилизации и допустимой платой общества за возможность пользоваться автомобилем.

До недавнего времени такова же была ситуация и в развитых странах. Однако недовольная таким положением дел общественность этих стран потребовала от своих правительств принять жесткие меры против массовой гибели людей на дорогах. В результате в Швеции в 1997 г. была принята программа Vision Zero, предусматривающая комплекс мер по предотвращению аварий с человеческими жертвами. Программа оказалась успешной, за время ее действия смертность на дорогах страны снизилась почти в 2 раза³. Аналогичные программы были приняты и в других странах.

Мы считаем, что в России также необходимо принять программу «Ноль Смертей», и поэтому в 2018 году в фонде «Городские проекты» мы объявили о запуске программы «Ноль Смертей» в России. В рамках данного исследования мы хотим обратить внимание на то, как уже сейчас можно снизить количество погибших пешеходов на улицах Москвы. Для этого мы выбрали 5 наиболее разнообразных и типичных ситуаций, измерили пешеходные и транспортные потоки, и на основе полученных данных составили рекомендации, как повысить безопасность этих участков.

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция // stat.gibdd.ru // 8.04.2018

² Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы // static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxudPATBC12.pdf //

³ Dödade och svårt skadade efter färdstätt // Transport Styrelsen // web.archive.org/web/20140714131810/www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik-gammal/Olycksstatistik-vag/Nationell-statistik1/Arsvis-statistik/Historik-fardsatt // 8.04.2018

Комсомольский проспект

Исследование проводилось с 6 по 19 августа 2018 г. В ходе натурных наблюдений были произведены замеры пешеходных и транспортных потоков, нарушений ПДД водителями и пешеходами в пиковое время в будни, а также в выходные.



Команда полевой части:

Лауг Андрей
Петренко Анна
Скрипка Иван

Также в исследованиях принимали участие:

Павлов Николай
Гордейчик Михаил
Алиев Ахмед
Акимов Юрий
Николаева Дарья

Существующее положение



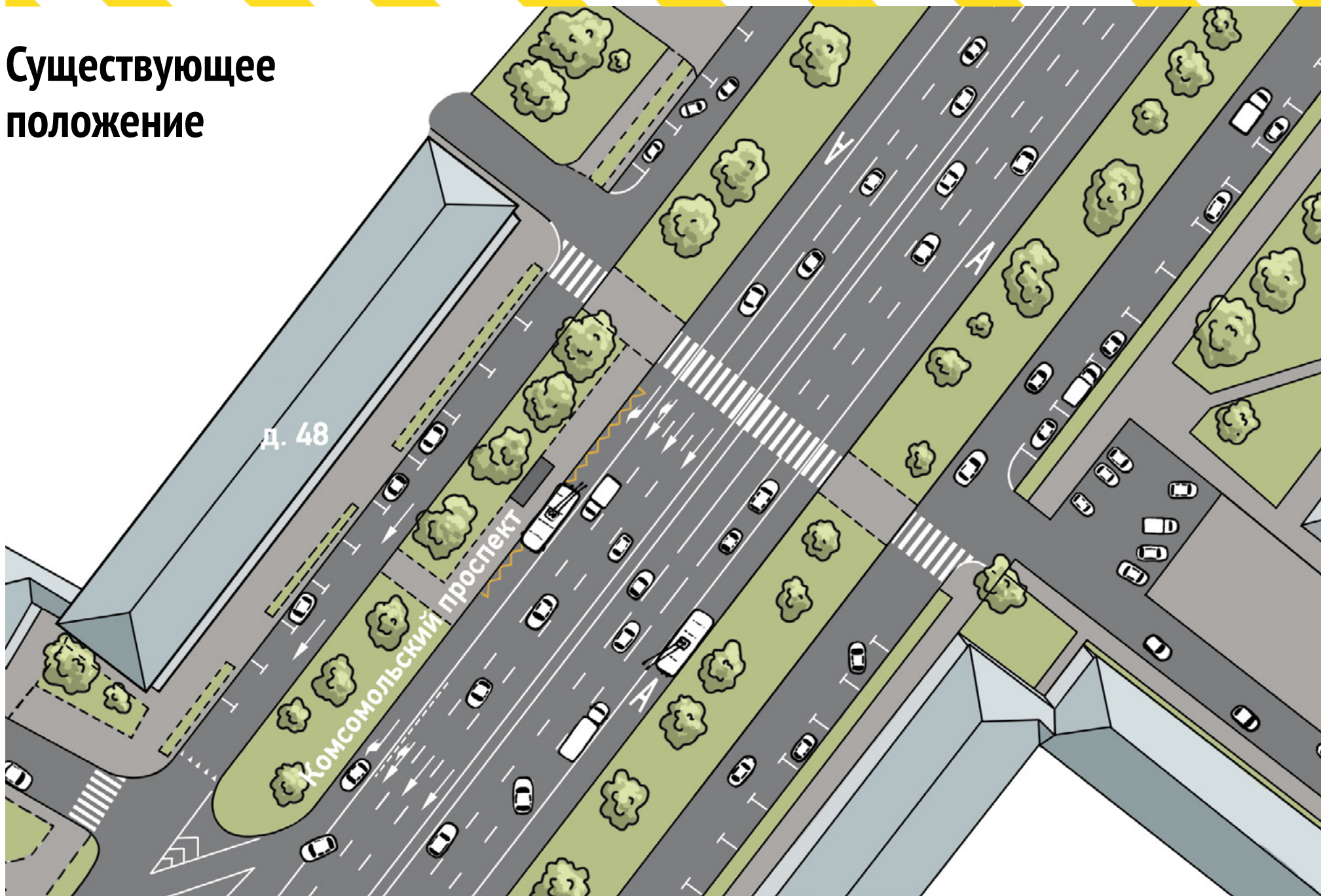
Комсомольский проспект – важная транспортная магистраль города, и относится к так называемым «вылетным магистралям». По ним ежедневно устремляются тысячи автомобилей, автобусов и троллейбусов утром в центр Москвы, вечером – из центра в жилые районы. Но это не только транспортные артерии, но и городские улицы, насыщенные повседневной жизнью. Такое сочетание функций улицы и магистрали несет в себе угрозу конфликта, когда местная жизнь и транзитный транспорт мешают друг другу. Не случайно на вылетных магистралях часто случаются аварии, в том числе со смертельным исходом.

Комсомольский проспект – участок вылетной магистрали, соединяющей центр с юго-западными районами Москвы. Проспект продолжается от Садового до Третьего транспортного кольца, его длина около 2,5 км. Он застроен преимущественно жилыми домами сталинского периода с многочисленными магазинами, отделениями банков и прочими

точками обслуживания граждан в первых этажах. В начале проспекта расположена станция метро «Парк Культуры», в середине – «Фрунзенская», а конец проспекта находится в пешей доступности от станций метро «Спортивная» и МЦК «Лужники». Поэтому пешеходов на Комсомольском проспекте много. Для них организованы два подземных перехода и многочисленные наземные, три из которых нерегулируемые. В их числе и рассматриваемый переход у дома 48.

Переход нужен и востребован жителями. Исследование пешеходных потоков, проведенное в августе 2018 года волонтерами Фонда «Городские проекты», показало, что пиковый пешеходный поток в вечернее время через этот переход достигает 216 человек в час, что существенно больше, чем через соседний переход у дома 44. Причина в том, что через переход у дома 48 проходит кратчайший путь от метро «Спортивная» к жилым домам нечетной стороны Комсомольского проспекта.

Существующее положение



Аварийность и её причины

Известно, что нерегулируемые переходы через многополосные улицы с интенсивным автомобильным движением опасны и становятся очагами аварийности. Не являются исключением и переходы через Комсомольский проспект. Особенно выделяется переход у дома 48: за период с 2015 года по данным ГИБДД **здесь произошло 10 наездов на пешеходов, один человек погиб.** Причина большинства аварий – нарушение водителями правил проезда пешеходного перехода. Говоря простым языком – водители не пропускают пешеходов. В одном случае зафиксировано превышение установленной скорости движения, еще в одном, смертельном, – нарушения правил проезда пешеходного перехода и перестроения.



В чем же особенность перехода у дома 48, почему водители там чаще нарушают правила и не пропускают пешеходов, чем на других нерегулируемых переходах?

Для автомобилистов этот переход – последнее препятствие на пути из центра перед крупным светофорным перекрестком с Хамовническим Валом, сразу за которым находится развязка с Третьим транспортным кольцом. На этом перекрестке зеленый свет для едущих из центра горит меньше половины от общего времени светофорного цикла. Видя впереди зеленый, нетерпеливые водители прибавляют скорость, чтобы успеть проехать перекресток до переключения сигнала, и встречают на пути пешеходный переход – возникают опасные ситуации. На переходе у дома 48 они возникают намного чаще, чем на соседнем, у дома 44.

Как снизить аварийность?

Краткий обзор российской и мировой практики

Что же делать, как предотвратить или хотя бы снизить аварийность и при этом не нанести существенного ущерба пропускной способности магистральной улицы? В утренний пик трасса пропускает в сторону центра больше 2 тысяч автомобилей в час, вечером из центра – около 1500 машин в час.

В российской практике основным средством повышения безопасности нерегулируемого пешеходного перехода считается превращение его в регулируемый путем установки светофоров или замена на внеуличный. Однако **строительство внеуличного (надземного или подземного) перехода рекомендовать нельзя: такие переходы неудобны людям (особенно маломобильным), они разрушают городское пространство и зачастую не уменьшают, а увеличивают аварийность.** Поэтому внеуличные переходы в городах следует применять лишь в небольшом количестве случаев, и переход через Комсомольский проспект у дома 48 ни к одному из этих случаев не относится.



Намного реальнее перспектива превращения нерегулируемого перехода в регулируемый со светофором. Для многих переходов через магистральные улицы это уже сделано, безопасность существенно повысилась. Надо делать и здесь. Учитывая значимость Комсомольского проспекта как вылетной магистрали и близость соседних светофоров (до перекрестка с Хамовническим Валом меньше 200 метров), необходимо включить новый светофор в систему координации движения таким образом, чтобы всегда, когда запрещено движение автотранспорта по Комсомольскому проспекту в прямом направлении через Хамовнический Вал, оно было запрещено и на этом пешеходном переходе.

При таком решении пешеходам может быть некомфортно: ждать зелёного сигнала придётся около 2 минут (сейчас продолжительность светофорных циклов на Комсомольском проспекте в дневное время 160 секунд). Чтобы сократить время ожидания пешеходами зелёного сигнала, не ломая систему координации, нужно сократить продолжительность светофорных циклов не только на рассматриваемом перекрестке, но и по всей

длине Комсомольского проспекта. Это требует детального анализа всех перекрестков и выходит за рамки данной работы, однако это необходимо рассмотреть в дальнейшем.

В мировой практике применяются также меры, известные как traffic calming (успокоение дорожного движения). Это уменьшение ширины полос, искривление проезжей части (устройство так называемых шикан), приподнятые до уровня тротуара пешеходные переходы (и даже приподнятые перекрестки!), устройство разделительных островков.

Некоторые из этих мер применимы в данном случае и уже применяются: в 2018 году по инициативе ЦОДД проведена переразметка Комсомольского проспекта с увеличением количества общедоступных полос движения с двух до трех в каждом направлении за счет уменьшения их ширины с общепринятых ранее 3,75 м до 3,25 (общедоступные полосы) и 3,5 м (выделенная полоса для общественного транспорта). Целью переразметки было восстановление пропускной способности проспекта, урезанной несколько лет назад в результате выделения полос под общественный транспорт.





Побочным результатом этого стало сокращение скорости движения автомобилей. По наблюдениям наших волонтеров, которые собирали данные о пешеходных и транспортных потоках кроме Комсомольского также на Ленинском проспекте, на Комсомольском намного меньше «гонщиков» – агрессивных водителей, которые едут с большим превышением скорости, презирают других участников движения и не ценят ни свою, ни тем более чужую жизнь. Таким образом, **переразметка Комсомольского проспекта стала полезным мероприятием, сохраняющим жизни людей**, и лишь недостаток времени, прошедшего после его завершения, не позволяет увидеть результат в виде статистических данных.

Из других мер успокоения трафика на Комсомольском проспекте целесообразной представляется организация разделительного островка на середине проезжей части. Такой **островок позволит пешеходам, которые за установленное время успели перейти только половину проезжей части, дождаться следующего включения зеленого света в безопасном месте.** Островок следует выделить бортовым камнем (оставив пологие заезды для маломобильных граждан), а на концах установить бетонные тумбы высотой около 0,5 метра, не ограничивающие видимость, но способные выдержать удар потерявшего управление автомобиля на скорости до 80 км/час.

Предлагаемые меры снижения аварийности

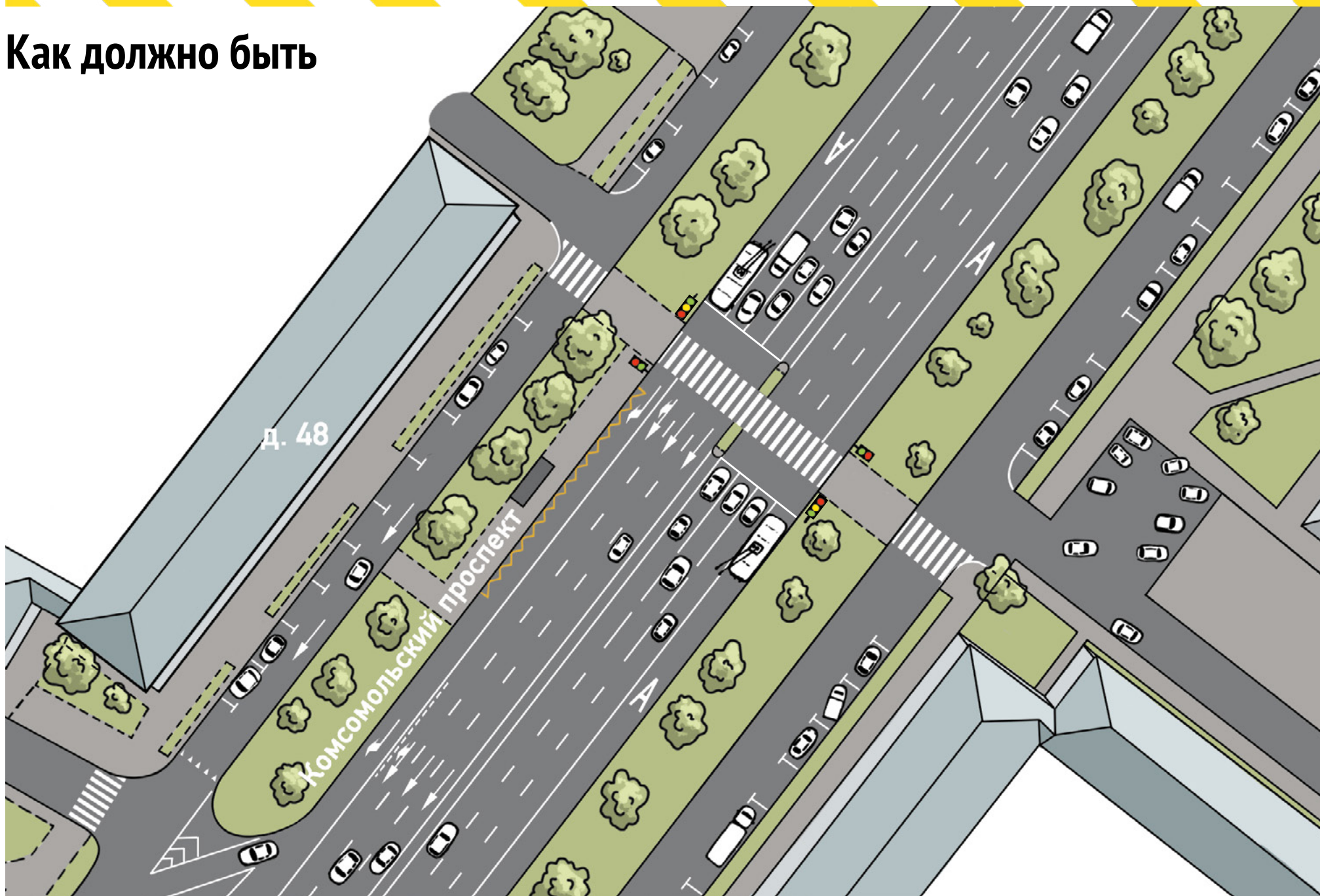
Таким образом, для сокращения аварийности на пешеходном переходе через Комсомольский проспект у дома 48 мы предлагаем принять следующие меры →

1/ Сделать переход регулируемым, оборудовать его светофорами и включить в систему координации движения.

2/ Оборудовать на середине проезжей части разделительный островок.

3/ Рекомендовать ЦОДД города Москвы рассмотреть вопрос о сокращении продолжительности светофорных циклов по всей длине Комсомольского проспекта.

Как должно быть





Городские проекты
Ильи Варламова и Максима Каца



**Доклад подготовлен при участии Ильи Шафранова,
магистра градостроительства, независимого эксперта по транспорту.**

Выражаем благодарность

Сергею Давыдову
за помощь в подготовке методики

Елене Стрельниковой
за иллюстрации