



ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА является одним из основных средств регулирования дорожного движения — передаваемая с ее помощью информация надежно воспринимается водителем, взгляд которого постоянно устремлен на дорогу. Установлено, что если линии разметки на проезжей части имеют ширину 20 сантиметров, водители чувствуют себя увереннее, спокойнее, частота перемещений взгляда уменьшается на 38 процентов, расстояние между крайними точками фиксации взгляда снижается на 42 процента, а средняя частота пульса сокращается с 72 до 60 ударов в минуту. Разметка полос в виде сплошных или прерывистых линий упорядочивает транспортный поток, способствует повышению пропускной способности дороги и увеличивает среднюю скорость движения.

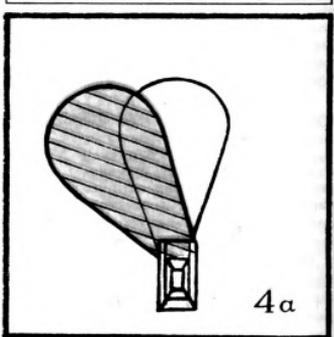
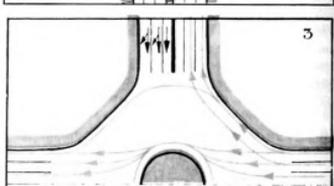
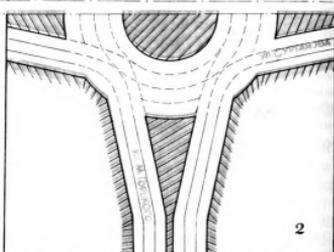
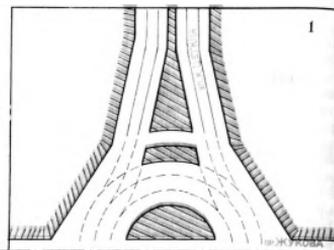
При нанесении разметки от дорожно-эксплуатационных организаций требуется строгое соблюдение правил и норм, изложенных в соответствующих регламентирующих документах. А как быть со случаями, не предусмотренными этими документами или рассмотренными в общих чертах, что довольно часто встречается на практике? В таких случаях необходимо исходить из условий обеспечения безопасности движения и облегчения труда водителей.

Один из примеров — нанесение разметки на пересечениях дорог в одном уровне с круговым движением. На рис. 1 и 2 приведены образцы такой разметки в Минске. С одной стороны, четкое выделение всех полос движения позволяет сохранять направленность транспортных потоков, с другой — многочисленные пересечения пунктирных линий значительно затрудняют восприятие передаваемой ими информации, что заметно осложняет оценку дорожной ситуации, а следовательно, способствует созданию аварийной обстановки. Но это все предположения, домыслы. А как обстоит дело в действительности?

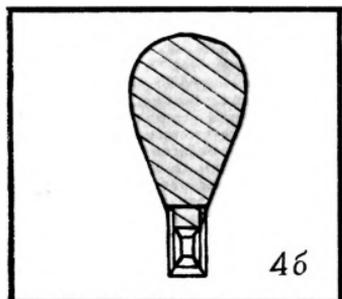
Любой перекресток водитель рассматривает как нежелательное препятствие, мешающее безостановочному движению к намеченной цели, и поэтому стремится поскорее преодолеть его, зачастую пренебрегая правилами дорожного движения. Пересечение дорог с кольцевым движением к исключениям не относится. Дефицит времени, вызванный чрезмерной торопливостью и нетерпением, заставляет водителя занимать любое подвернувшееся свободное место в транспортном потоке, двигаясь по кольцу, но затем, в процессе движения, перестраиваться с целью сокращения расстояния, объезжая круг по наименьшему радиусу. Таким образом, кольцевой транспортный поток в плане приобретает очертания не окружности, а эллипса, расщепленного вдоль большой оси (рис. 3).

Если на указанном пересечении организовано движение троллейбусов, они занимают внешний крайний ряд относительно круга. Их довольно малая скорость движения, частые остановки создают ряд неудобств для правополосного транспортного потока, а водители вынуждены перестраиваться, вливаясь в основной кольцевой поток, тем самым создавая помехи для движущегося в нем транспорта.

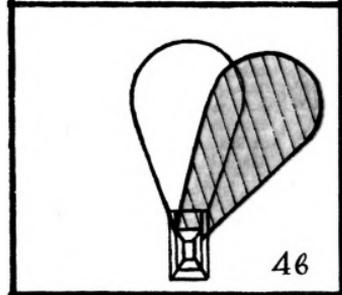
Теперь проследим за распределением внимания водителя (рис. 4). Как указывалось выше, водитель стремится скорее преодолеть перекресток как нежелательное препятствие на пути следования, поэтому он выбирает наименьший радиус движения. При въезде на территорию с кольцевым движением его внимание сосредотачивается в основном в направлении влево-вперед (рис. 4а), подобрав подходящий момент, занять свободное место в кольцевом потоке. Затем, если не возникает необходимости произвести маневр (рис. 4б), внимание водителя концентрируется на дорожной обстановке впереди (рис. 3б) и немногим отличается от распределения внимания при прямой езде. При выезде из кольцевого потока на выбранное направление дороги (рис. 4в) внимание переключается в направлении вперед-вправо, откуда ожидается вероятная опасность.



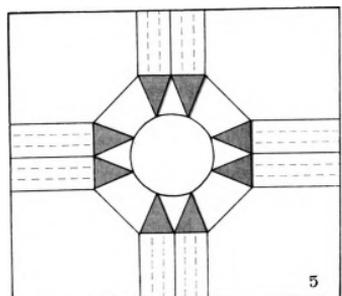
4а



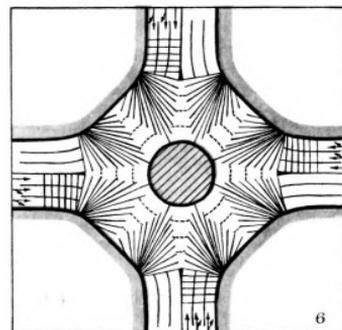
4б



4в



5



6

Проанализировав последовательность распределения внимания водителя, для наглядности условно разделим пересечение дорог в одном уровне с кольцевым движением на 16 зон (рис. 5), восемь из которых назовем зонами повышенной опасности (обозначены цветом), остальные — зонами относительной опасности. Нетрудно догадаться, что к зонам повышенной опасности относятся места разделения или слияния транспортных потоков, где от водителя требуются повышенная бдительность, полная концентрация внимания, своевременные незамедлительные действия. И обнаруживается интересная закономерность. Из-за дефицита времени, сложности окружающей дорожной обстановки водитель физически не успевает следовать рекомендациям дорожной разметки и руководствуется, в основном, знаниями, опытом. В зонах относительной опасности, где транспортный поток упорядочивается и снижается степень риска, водитель чувствует себя спокойнее, увереннее, эффективность действия разметки возрастает. Чтобы уменьшить вероятность создания аварийной ситуации, зоны повышенной опасности необходимо выделять — это позволит уставшим или рассеянным водителям вовремя сосредоточить внимание. Мы предлагаем нетрадиционный способ такого выделения — с помощью наклонных линий. Водитель заранее снижает скорость до безопасной, получая необходимую информацию о направлении вероятной опасности (рис. 6). Этим способом можно также пользоваться при нанесении разметки на мостах и крутых виражах. Введение в широкую практику данного способа позволит не только упорядочить схему нанесения разметки на пересечениях дорог в одном уровне с кольцевым движением, но и повысить безопасность движения, что так необходимо в наше время.

В заключение хотим дать несколько практических рекомендаций водителям, чтобы помочь им избежать непредвиденных ситуаций при движении в кольцевом потоке и заметно сократить время в пути. Во-первых, не торопитесь, спешка приводит к неправильным действиям, создает нежелательный дефицит времени, осложняет дорожную обстановку. Во-вторых, при въезде на территорию кольцевого потока заранее выберите необходимую полосу движения с учетом угла разворота и не меняйте ее до момента выезда. В-третьих, помните о том, что неправильный выбор полосы движения, маневр на территории кольцевого потока не ускоряют, а замедляют движение, особенно для тех, кто едет сзади вас.

**И. ЛЕОНОВИЧ,**  
зав. кафедрой строительства и  
эксплуатации автомобильных дорог  
Белорусского политехнического института,  
**А. АРТЕМЬЕВ,** инженер-дорожник, профессор.

ОПЫТ

#### КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР

На территории Карелии введены новые ставки штрафов за дорожные нарушения. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета КАССР, за невыполнение требований милиции водитель теперь заплатит от 300 до 800 рублей, за управление машиной в нетрезвом виде или отказ «дунуть в трубку» — 1000 рублей.

Эти меры были приняты не без учета жесткого дорожного законодательства соседней Финляндии.