

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТА НА ДОРОГАХ И УЛИЦАХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПРИ ПРОЕЗДЕ НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ

DETERMINATION OF PRIORITIES ON STREETS AND ROADS OF SETTLEMENTS IN THE REPUBLIC OF BELARUS WHEN CROSSING UNCONTROLLED INTERSECTIONS

В статье рассматриваются вопросы определения приоритета при проезде нерегулируемых перекрестков. Выполнен анализ требований по определению приоритета для движения, изложенных в технических нормативных правовых актах. Приведены разработанные рекомендации по повышению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, касающиеся подачи информации о приоритете.

The article covers the issues of determination of priorities when crossing uncontrolled intersections. The analysis of requirements needed to determine traffic priorities set forth in technical normative legal acts is made. Recommendations on enhancing road traffic safety developed in the Republic of Belarus in terms of priority information submission are listed.

ВВЕДЕНИЕ

Перекресток – это место повышенной опасности, место, где концентрируется маневрирование транспортных потоков. Кроме того, здесь происходит взаимодействие транспортных и пешеходных потоков (и иных слабозащищенных участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов и т.п.). В Республике Беларусь только за этот год произошло свыше 92000 ДТП, в которых погибли 1322 человека и 7198 человек получили ранения, из них на автомобильных дорогах общего пользования погибли 954 человека и 3373 человека получили травмы [1, 2]. Например, как следует из [1], в Республике Беларусь в 2009 году на перекрестках произошло только 617 аварий с пострадавшими, в которых 46 человек

И.И. Леонович,

доктор технических наук, профессор
Белорусского национального технического
университета, г. Минск, Белару
сь

Д.В. Капский,

кандидат технических наук, заве
дующий Научно-исследовательским
центром дорожного движения Бело
русского национального технического
университета, г. Минск, Белару
сь

Е.Н. Кот,

кандидат технических наук,
старший научный сотрудник Научно
исследовательского центра дорож
ного движения Белорусского наци
онального технического университета,
г. Минск, Беларусь

погибли и 785 были ранены.

Перекресток, как определяют Правила дорожного движения [3], – это территория, образуемая пересекающимися (примыкающими друг к другу или разветвляющимися) дорогами в одном уровне. Перекресток ограничивается воображаемыми линиями, соединяющими внешние границы тротуаров или обочин. Кажется бы, такое четкое определение и существующие правила проезда перекрестков содействуют полной безопасности движения. Судя по данным статистики аварийности, перекресток – это место, где часто совершаются дорожно-транспортные происшествия. Повышенным риском возникновения аварийных ситуаций характеризуются нерегулируемые перекрестки. Это происходит по причине того, что водитель на перекрестке должен определить, имеет ли он преимущественное право на движение или нет. В условиях интенсивного высокоскоростного движения определение данного положения затруднено, даже если руководствоваться знаками приоритета. А если дорожные знаки приоритета не установлены? Тогда определение преимущественного права на движение носит достаточно субъективный характер.

СОСТОЯНИЕ ВОПРОСА

Нерегулируемые перекрестки делятся на равнозначные и неравнозначные. Равнозначным считается перекресток, на котором пересекаются равнозначные дороги, а неравнозначным – где главная дорога пересекается со второстепенной. Приоритет пересекающихся дорог должен определяться участниками движения в соответствии

с требованиями Правил дорожного движения (ПДД).

Согласно п. 2 ПДД [2]: «2.11 Главная дорога – дорога, обозначенная дорожными знаками «Главная дорога», «Пересечение со второстепенной дорогой», «Примыкание второстепенной дороги», «Автомостраль» или «Дорога для автомобилей», по отношению к пересекаемой (примыкающей), дорога с усовершенствованным покрытием по отношению к дороге без такого покрытия, дорога с гравийным покрытием по отношению к грунтовой, любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий или жилых зон. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием (усовершенствованным или гравийным) не делает ее равной по значению с пересекаемой».

Таким образом, статус главной дороги может быть определен по нескольким признакам (достаточно наличия хотя бы одного из них).

Признак 1 – наличие знаков приоритета, знаков 5.1, 5.3. Например, если установлен знак 2.4 со второстепенного направления, то по специфическому силуэту данного дорожного знака в любых погодных условиях можно судить о характере конфликтного взаимодействия.

Признак 2 – наличие разных видов покрытий на пересекающихся дорогах.

Если обе дороги имеют какое-либо покрытие или обе его не имеют, то такие дороги равнозначны, даже если по ширине проезжей части они отличаются одна от другой. Несмотря на то, что по строительным нормам грунтовая дорога в зоне 25-150 м перед перекрестком имеет покрытие, это не делает ее равнозначной с пересекаемой.

Критерии, не приведенные в ПДД (ширина проезжих частей пересекающихся дорог, их категории по СНБ 3.03.02 [4] и др.), не могут использоваться для целей определения приоритета одной дороги над другой. «Правила не определяют главенство дороги в зависимости от ее классификации» ([5], с. 22).

Наличие официального названия у одной из дорог (при отсутствии названия у другой) также не может использоваться для целей определения приоритета. Предъявление требования к «местным» водителям о необходимости знать об отсутствии сквозного движения по сети проездов на территории внутри «своего» (знакомого) квартала и на основании этого требования определение приоритета на перекрестках является неправомерным.

Признак 3 – любая дорога является главной по отношению к выездам с прилегающих территорий или жилых зон.

В соответствии с п. 2.21 ПДД: «Жилая зона –

территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены дорожными знаками «Жилая зона» и «Конец жилой зоны», а также дворовая территория, прилегающая к жилой застройке».

По п. 2.53 ПДД:

«Прилегающая территория – территория, непосредственно прилегающая к проезжей части дороги, не предназначенная для сквозного проезда, на которой расположены дворы, площадки, специально отведенные для стоянки транспорт-



Рисунок 1 - Визуализация пояснения термина «Прилегающая территория»

ных средств, автозаправочные станции, строительные площадки и иные объекты».

Как следует из рисунка 1 [5], непосредственно прилегающей является территория, которая, «плотно касаясь или тесно примыкая», расположена у проезжей части.

Слово «прилежать» имеет и другие значения, например: «лежать, располагаться, вплотную касаясь чего-л. Располагаться, находиться около, близ чего-л., примыкать к чему-л...».

На расположенном выше рисунке видно, что АЗС непосредственно прилегает к проезжей части – выезды не имеют разрывов и разделительных полос, тротуаров и т.п.

Таким образом, основными признаками «прилегающей территории» являются непосредственное прилегание к проезжей части, отсутствие сквозного проезда и ее функциональное назначение (рис. 2).

К жилой зоне согласно п. 2.53 ПДД отнесена также «...дворовая территория, прилегающая к жилой застройке».

Термин «дворовая территория» в ПДД и СНБ 3.03.02 [4] отсутствует.

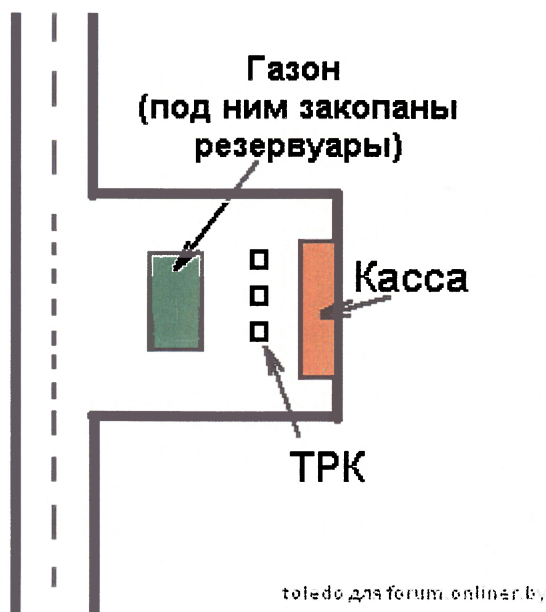


Рисунок 2 - Визуализация пояснения термина «Прилегающая территория»

В соответствии с информацией Internet (<http://www.realtymag.ru/terms/169>) «дворовая территория – территория, прилегающая к жилому зданию и находящаяся в общем пользовании проживающих в нем лиц, ограниченная по периметру жилыми зданиями, строениями, сооружениями или ограждениями. На дворовой территории в интересах лиц, проживающих в жилом здании, к которому она прилегает, размещаются детские площадки, места для отдыха, сушки белья, парковки автомобилей, зеленые насаждения и иные объекты общественного пользования».

Однако зачастую при движении в заданном направлении водителю трудно однозначно определить с места водителя, является ли прилегающей территория, к которой ведет примыкающая (или пересекающая) дорога, а иногда это и не представляется возможным, так как дома находятся на расстоянии более 50 м от проезжей части. Расположение застройки также не позволяет водителю однозначно определить возможность (или невозможность) сквозного движения по пересекаемой дороге.

Поэтому в случаях, когда застройка значительно удалена от проезжей части и включает большое количество домов и дворовых территорий (в т.ч. различного функционального назначения), когда сеть проездов разветвлена и возможность сквозного движения не оценивается однозначно с места водителя, следует, в соответствии с [6], на выездах из таких территорий устанавливать до-

рожные знаки 2.4 для однозначного определения «главного» направления движения транспортных потоков. Таким образом, методами организации дорожного движения возможно избежать принятия ошибочного решения о преимущественном движении.

К сожалению, следует констатировать, что водителю сложно по такому множеству признаков при значительном дефиците времени просто, четко и однозначно определить приоритет в соответствии с действующими правилами. Причина этого - значительное количество субъективных признаков и отсутствие объективных. Например, в США пошли по пути упрощения правил проезда нерегулируемых перекрестков. В Калифорнии [7] на Т-образных перекрестках, не оборудованных знаками STOP или YIELD, Правила дорожного движения предписывают уступить дорогу транспортным средствам, которые едут по прямой магистрали, так как у них есть право преимущественного проезда. Также при выезде на дорогу после парковки на обочине или при выезде со стоянки и т.п. правила предписывают уступить дорогу всем транспортным средствам. Уменьшение скорости движения в конфликтной зоне (за счет устройства приподнятого возвышения) помогает безопасно выполнять конфликтные маневры [8].

Необходимо отметить, что разрабатываемые мероприятия по повышению безопасности дорожного движения должны рассматриваться по комплексному критерию – потерям в дорожном движении, которые учитывают аварийные, экономические, экологические и социальные издержки процесса дорожного движения [9, 10].

Как следует из вышесказанного, роль организации дорожного движения возрастает по мере роста уровня автомобилизации. Уже сегодня, при достигнутом уровне автомобилизации (около 300 автомобилей на 1000 жителей), грамотная организация движения может снизить в два раза потери в дорожном движении, в том числе в городах – около 85 %. Учитывая сегодняшние масштабы дорожного движения, даже незначительные недостатки в его организации приводят к большим или очень большим потерям [11, 12]. Поэтому организация дорожного движения должна учитывать все аспекты дорожного движения и оптимально управлять распределением транспортных и пешеходных потоков, обеспечивать их комфортное и безопасное существование.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате анализа положений действующих нормативных правовых актов и сложившихся

ся условий движения на нерегулируемых перекрестках можно сделать следующие выводы и дать рекомендации, направленные на повышение безопасности дорожного движения в Республике Беларусь в части проезда нерегулируемых перекрестков и их классификации:

1. Доработать нормативные термины «жилая зона» (с расшифровкой термина «дворовая территория») и «прилегающая территория» с включением в ПДД некоторых положений Комментария к ПДД. Для жилых зон включить в ПДД положение о равнозначности всех перекрестков, расположенных на территориях обозначенных жилых зон. Либо рассмотреть вопрос о назначении приоритета на Т-образных перекрестках в зависимости от планировочных характеристик (на Т-образных перекрестках главной является дорога, имеющая продолжение в обоих направлениях).

2. Разработать и включить в строительные нормативы какой-либо планировочный признак, характеризующий выезды из жилых зон и прилегающих территорий (например, применение пониженного борта или поперечной полосы из брусчатки), позволяющий четко отличать такие выезды от основных элементов улично-дорожной сети (автомобильных дорог и улиц). Наличие таких признаков позволит уменьшить количество устанавливаемых знаков приоритета на выездах с прилегающих территорий или жилых зон без ухудшения условий определения правил проезда таких перекрестков.

3. Для сложившейся сети проездов инициировать работу по выявлению участков УДС, на которых участники движения испытывают затруднения в определении очередности проезда, и обозначению таких участков знаками приоритета в соответствии с СТБ 1300 [6]. При этом в качестве основной схемы обозначения «низовых» перекрестков возможно принять установку знаков приоритета только со второстепенных направлений.

4. Ускорить обозначение крупных внутриквартальных проездов в городах знаками 5.38/5.39.

5. Обратиться в облисполкомы и Минский горисполком с письмами об исключении слов «проезд» из списков названий элементов улично-дорожной сети населенных пунктов. Использовать в названиях улиц имена собственные только со служебными словами «улица», «проспект», «переулок», «шоссе», «площадь», «тракт», «тупик». Принять меры по постепенному переименованию существующих названий улиц, включающих служебное слово «проезд» (например «проезд Голодеда» и т.п.). Термин «проезд» в дальнейшем использовать для обозначения безымянных элементов улично-дорожной сети, расположенных

на прилегающих территориях населенных пунктов (в соответствии с [5]). Применение единой терминологии в ПДД и СНБ позволит легче ее усваивать участникам движения, а также использовать в практической деятельности (например, местный проезд от домов будет всегда второстепенным по отношению к дороге (улице), даже если она называется «Вишневы переулок»).

Реализация вышеизложенных предложений позволит повысить безопасность движения в Республике Беларусь.

Литература

1. *Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2009 году: аналитический сборник / Под. общ. ред. Е.Е. Полудня / МВД РБ, 2010. – 88 с.*
2. *Сведения о дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах общего пользования Республики Беларусь в 2009 году: аналитический сборник. - Минск: РУП «Белдорцентр», 2010. – 113 с.*
3. *Комментарий к правилам дорожного движения / В.В. Бируля, А.Я. Занимон, А.Г. Макаревич, А.А. Сушко, Л.К. Фармагей. - Минск: Тонлик, 2009. – 560 с.*
4. *Улицы и дороги городов, поселков и сельских населенных пунктов: СНБ 3.03.02-97.*
5. *Правила дорожного движения. - Минск: Тонлик, 2009. – 76 с.*
6. *Технические средства организации дорожного движения. Правила применения: СТБ 1300-2007.*
7. *Калифорния. Справочник водителя / Department of Motor Vehicles, 2007. – 98 с.*
8. *Врубель, Ю.А., Капский, Д.В., Кот, Е.Н. Определение потерь в дорожном движении. - Минск: БНТУ, 2006. – 252 с.*
9. *Капский, Д.В. Прогнозирование аварийности в дорожном движении. – Минск: БНТУ, 2008. – 243 с.*
10. *Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757.*
11. *Врубель, Ю.А., Капский, Д.В. Водителю о дорожном движении / Издание 3-е, переработанное и дополненное. – Минск: БНТУ, 2010. – 139 с.*
12. *Врубель, Ю.А., Капский, Д.В., Кот, Е.Н. Определение потерь в дорожном движении. - Минск: БНТУ, 2006. – 252 с.*