



## آیا این نشانگر عابر پیاده جدید، عابران را سالم نگه میدارد؟



**Educational and Engineering Institute 808**  
Specialized training in Civil and Architecture

تلفن: ۰۲۱۸۸۲۷۲۶۹۴

www.civil808.com

زمنستان  
۹۴

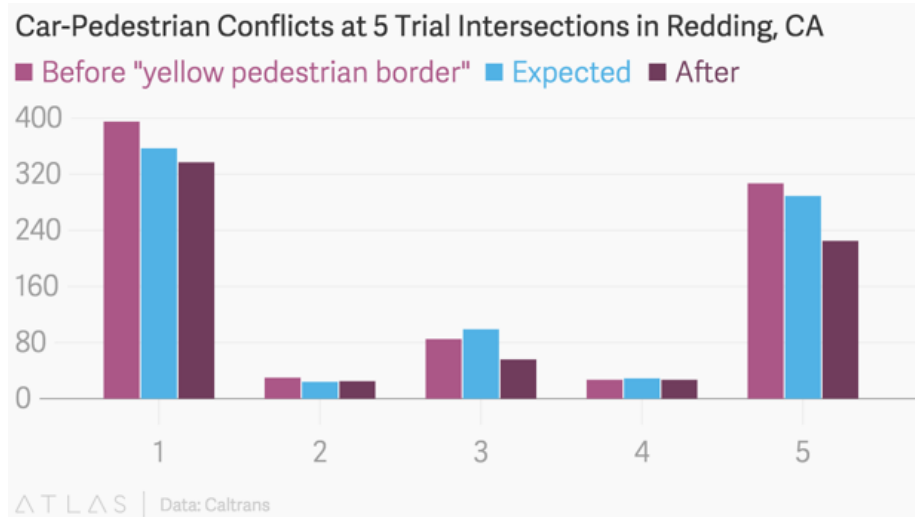
حدوده زرد عابر پیاده گامی چشمگیر است - اگر نه راه حل مطلوب طرح.

واکنش طبیعی بسیاری رانندگان فشار روی گاز به محض سبز شدن چراغ است. اما وقتی خودروها به راست می پیچند، آن غریزه، برخوردی بالقوه با عابران پیاده ای به وجود می آورد که از چهارراه رد می شوند. آنانی که در همان لحظه متوجه چراغ عابر می شوند و نتیجه می تواند این باشد که خطر از بیخ گوششان بگذرد و یا بدتر باشد.

راب استینگر یک مهندس ترافیک راه حلی پیشنهاد کرده است: محدوده زرد عابر پیاده نشانگر جدید که عابران میتوانند با فشار دکمه پیاده وقتی منتظر رد شدن هستند آن را روشن کنند - دورتادور نشانگر سفید استاندارد عابر را یک محدوده چراغهای زرد ال ای دی در برمیگیرد و این محدوده قرار است که توجه راننده را به چراغ عابر جلب کند به عنوان یک یادآوری کننده که ممکن است کسی در خط عابر باشد. نشانگر در حال حاضر در شمال کالیفرنیا امتحان میشود. تستهای اولیه در پنج چهارراه در ردینگ کالیفرنیا شهری نود هزار نفری در شمال ساکرامنتو کمی امید بخش بود. قبل و بعد از آنالیز می گوید که محدوده زرد عابر به کاهش برخورد خودرو - عابر تا حدود ۱۷ درصد کمک کرد، اگرچه نتایج بر اساس محلهای آزمایش متغیر بود.

در گزارش ۲۰۱۴ آزمایش، ارائه شده به مقامهای فدرال، استینگر خاطر نشان کرد که در زمان تصمیم گیری برای کارایی چراغ برخی فاکتورها مطرح میشوند. برای مثال، در چهارراه های بزرگ وقتی رانندگان میل به سرعت گرفتن دارند و دیدن علائم

طول مسیر سخت تر است خوب کار نمی‌کرد و همینطور در محل‌هایی که تعداد رانندگانی که خارج از ردینگ آمده بودند که احتمالاً با نشانگر جدید آشنا نبودند.



به طور کلی، اگرچه گزارش استیونگر خوشبینانه است. علاوه بر کاهش برخوردها در بسیاری از چهارراه‌ها محدود زرد عابر پیاده همچنین ظاهراً موجب کاهش تعداد عبور عابران علی‌رغم چراغ سفید شده است - احتمالاً به این دلیل که به آنها تاکید می‌کرد که درخواست دگمه عبور آنان به واقع موثر بوده است. گزارش تا جایی پیش می‌رود که بگوید نشانگر هیچ نقطه ضعفی ندارد:

روی هم رفته این آزمایش نشان داد که محدوده ال ای دی زرد یک ارتقا مثبت برای چراغ استاندارد عابر است. ساعات طولانی مشاهده در طول این پژوهش نشان داد که ظاهراً نقطه ضعفی برای این تغییر به چشم نمی‌خورد.

Yellow pedestrian border (YPB) موجب حواس پرتی رانندگان نشده و نه بر رفتار راننده تاثیر می‌گذارد. این ابزار اطلاعات تکمیلی در اختیار رانندگان قرار می‌دهد در عین حال به عابران اطمینان می‌دهد که نشانگر به زودی یک علامت عبور را آماده می‌کند. و در نهایت محدوده کاملاً آشکار است و بیشترین سود را برای عابران و رانندگان در زمان نور کم و یا هوای نامساعد دارد وقتی پتانسیل برخورد زیاد است.

نتایج دلگرم کننده هستند به ویژه از آنجایی که نشانگر تقریباً برای رانندگان تازگی دارد (یک دوره یادگیری چند هفته‌ای در طول آزمایش ردینگ وجود داشت) اما گفتن این که هیچ نقطه ضعفی وجود ندارد موجب می‌شود که چند مورد آشکار پنهان بماند وظیفه روشن کردن علامت به دوش عابران است اگر آنان دگمه عبور را فشار ندهند ظاهر نمی‌شود حتی اگر دگمه را هم فشار دهند آنان در اختیار رانندگان هستند که ممکن است به نشانگر پاسخ مناسب دهند و یا ندهند. به عبارت دیگر ذهنیت نخستین خودرو اینجا پیش فرض باقی می‌ماند.

امکان دارد تصور کرد که طراحان خیابانهای شهری که از ایمنی عابران حمایت می‌کنند به یک تصمیم کاملاً متفاوت برای همان خطر برسند. یک پیاده رو را آن طوری که در پایین توسط انجمن ملی حمل و نقل نشان داده شده در نظر بگیرید پیاده

رو تا چهارراه جلو رفته و در نبش به صورت چهار گوش در آمده است ، و منافع ایمنی اینجا شامل یک گذرگاه کوتاهتر و دید روشن تر رانندگان از عابرانی است که برای عبور کردن جمع شده اند و پیچ تندتر که نیاز به سرعت کمتر دارد. چنان تغییر طراحی میتواند کار دیگری انجام دهد به همه هشدار میدهد که ایمنی عابر پیاده برای این چهارراه به اندازه جریان ترافیک مهم است . هیچ نشانگرزرد ال ای دی مورد نیاز نیست .

