

Облаштування вулиці – запорука поліпшення безпеки руху

Микола Осетрін¹, Тетяна Шилова²

Київський національний університет будівництва і архітектури
Повітрофлотський просп., 37, Київ, Україна, 03037

¹osietrin.mm@knuba.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0001-7015-4679>

²shilova.to@knuba.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-8214-6964>

Отримано 22.04.2021, прийнято 19.05.2021

<https://doi.org/10.32347/tit2141.0104>

ВСТУП

Основне призначення вулично-дорожньої мережі міста – забезпечення швидкого, безперешкодного й, головне, безпечного руху для всіх його учасників. Це може бути досягнене як шляхом раціонального планування вулично-дорожньої мережі міста в цілому на стадії генерального плану, так і впровадженням різних інженерних заходів щодо облаштування окремих вулиць на стадії детального плану території. Звісно, кожна стадія містобудівного проектування має свою специфіку та свої можливості щодо забезпечення міського руху, але всі ці заходи мають розроблятися як єдина програма, починаючи від більш узагальнених в масштабах міста в цілому та деталізуючись для конкретних вулиць.

МЕТА І МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою дослідження є аналіз засобів і можливостей забезпечення руху по вулично-дорожній мережі міст на різних стадіях містобудівного проектування та розробка рекомендацій щодо їхнього впровадження.

РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

Для того, щоби вулиці були насправді безпечними, на всіх стадіях містобудівного проектування передбачаються програми заходів з різним ступенем деталізації. Так, на стадії генерального плану міста це можуть бути:

- організаційно-регульовальні заходи щодо впорядкування руху на вулично-дорожній мережі міста в цілому, обмежен-

ня швидкостей руху, диференціація магістралей та учасників дорожнього руху;

- інженерно-планувальні засоби: розв'язки в різних рівнях; пішохідні вулиці, зони тощо.

На стадії детального планування території на рівні окремої вулиці можуть бути запроектовані:

- розподілення руху різних учасників дорожнього руху: в часі – за допомогою світлофорної сигналізації; в просторі – влаштуванням різних смуг руху для транспортних засобів, велосипедистів, пішоходів, розв'язки в одному чи різних рівнях;

- регулювання швидкісного режиму (знаками, розміткою, планувальними рішеннями, зокрема, зменшенням ширини смуги руху, облаштуванням засобів заспокоєння дорожнього руху – піднесених пішохідних переходів та перехресть, штучних нерівностей, текстурованих покриттів, шумових смуг, напрямних і розділювальних острівців, звужень проїзної частини, чокерів, шлюзів, шикан, бічних зсувів тощо);

- інженерне обладнання вулиці: велодоріжки, тротуари, зупинки громадського транспорту, огороження (транспортні та пішохідні), освітлення тощо.

Від наявності всіх цих засобів на вулиці залежить ступінь безпеки пересувань по вулиці, який може бути оцінений кількістю ДТП, що фіксуються на певних ділянках вулично-дорожньої мережі міста. Працівник поліції, що розслідує обставини ДТП, повинен на місці події чітко визначити ступінь впливу чинників системи ВАДС (водій-автомобіль-дорога-середовище). Якщо з водієм все просто: оцінити його стан, до-

тримання ним правил дорожньої безпеки, з автомобілем розберуться технічні експерти, з середовищем – зафіксувати погодні умови та стан дорожнього покриття, то з дорогою все складніше. Інспектор поліції має точно знати, яке саме інженерне обладнання та облаштування повинно бути на вулиці відповідної категорії. Він повинен перевірити наявність та стан дорожньої розмітки, світлофорів, розташування дорожніх знаків, наявність огорожень (транспортних та пішохідних), зупинок громадського транспорту, рекламних носіїв, запаркованих автомобілів, пішохідних переходів, велодоріжок, освітлення, водовідведення. Необхідно ще перевірити, наскільки легко користуватися вуличним обладнанням людям з тими чи іншими вадами здоров'я або маломобільним групам населення. Це все важливо тому, що за відсутності або неналежного стану одного з цих елементів можна зняти частину вини з водіїв транспортних засобів та перекласти її на проєктувальників вулиці, що недбайливо поставилися до розробки заходів з підвищення безпеки для всіх учасників дорожнього руху, в тому числі маломобільних. Таким чином, доведеться констатувати, що дорожня ситуація не тільки не створила умови для уникнення аварійності, а й частково нашттовхнула водіїв на скоєння ДТП.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Вирішення проблеми забезпечення дорожнього руху має здійснюватися на різних стадіях містобудівного проєктування з урахуванням специфіки кожної з них. Програми заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху для всіх його учасників повинні розроблятися комплексно, утворюючи єдину систему, починаючи від більшого

ступеня узагальнення та конкретизуючись для окремих вулиць.

Ключові слова: інженерне обладнання та облаштування вулиць, маломобільні групи населення, велодоріжки, засоби заспокоєння дорожнього руху.

ЛІТЕРАТУРА

1. ДБН Б 2.2-12:2019. Планування та забудова територій. К.: Мінрегіон України, 77 (чинні з 1.10.2019).
2. ДБН В 2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. К.: Мінрегіон України, 55 (чинні з 1.09.2018).
3. ДСТУ 4100-2014. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. К.: Мінекономрозвитку України, 106 (чинний від 01.07.2015).
4. ДСТУ 2587:2010. Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування. К: Держспоживстандарт України, 56 (чинний від 1.04.2011).
5. ДСТУ Б В.2.3-11-2004. Споруди транспорту. Огородження дорожнє перильного типу. Загальні технічні умови. К.: Держ. Комітет України з буд-ва та арх-ри, 12 (чинний від 02 липня 2004р.).
6. ДСТУ Б В.2.3-12-2004. Споруди транспорту. Огородження дорожнє металеве бар'єрного типу. Загальні технічні умови. К.: Держ. Комітет України з буд-ва та арх-ри, 21 (чинний від 02 липня 2004р.).
7. ДБН В.2.5-28-2018. Природне і штучне освітлення. К.: Мінрегіон України. 133 (чинні з 28.02.2019).
8. ДСТУ 4123:2020. Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги. К.: ДП «УкрНДНЦ», 48 (чинний з 01.11.2020).
9. М.М. Осетрін, Т.О. Шилова, П.П. Чередніченко (2011) Інженерне обладнання та облаштування вулиць: навчальний посібник. Ч. 1. К.: КНУБА, 96.
10. М.М. Осетрін, Т.О. Шилова, П.П. Чередніченко (2012) Інженерне обладнання та облаштування вулиць: навчальний посібник. Ч. 2. К.: КНУБА, 96.