

УДК 656.13

ЗАСОБИ ЗАСПОКОЄННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

О. С. Левченко, старший викладач кафедри організації та безпеки дорожнього руху,

П. О. Нагірна, ст. гр. ТД-61-19,

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

У 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 - із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [1].

За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод (ДТП) Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах - членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. гривень на рік, що становить близько 1,91 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2019 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод [1].

За результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме:

- перевищення безпечної швидкості - 34 відсотки;
- порушення правил маневрування - 22 відсотки;
- недотримання дистанції - 8 відсотків;
- порушення правил проїзду перехрестя - 8 відсотків;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів - 6 відсотків;
- керування транспортним засобом у нетверезому стані - 3,23 відсотка;
- виїзд на смугу зустрічного транспорту - 1,35 відсотка.

На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій [1].

Як бачимо з аналізу, найбільш вагомою причиною скоєння ДТП є перевищення безпечної швидкості. Керування швидкісними режимами є дуже важливим інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху. На жаль, багато водіїв свідомо ігнорують можливі ризики і часто вважають, що задоволення від пересування за високої швидкості переважає ті негативні наслідки, до яких воно може призвести.

Для того, щоб водії дотримувалися безпечної швидкості руху впроваджують різні методи впливу на них. З 1 листопада набули чинності нові стандарти дорожньої інфраструктури, які змусять водіїв їздити повільніше. Згідно зі змінами, що внесені у документ «ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги», перелік засобів заспокоєння руху розширюється [2].

Комплексний підхід до розробки заходів заспокоєння дорожнього руху (ЗДР) передбачає рівномірний розподіл засобів ЗДР на мережі доріг та вулиць, щоб змусити учасників руху

підтримувати постійну безпечну швидкість, а не змінювати її короточасним прискоренням та гальмуванням.

Засоби заспокоєння дорожнього руху класифікуються на групи відповідно до застосованого заходу ЗДР (таблиця 1).

Таблиця 1 – Класифікація засобів ЗДР [2]

Група, відповідно до застосованого заходу ЗДР	Назва засобу
Влаштування перешкоди на проїзній частині	Дорожні пагорби
	Підвищені пішохідні переходи
	Підвищені перехрестя
Зміна траєкторії руху	Шикани
	Міні-кільця
	Каналізування потоків
	Перекривання перехрестя
Зміна ширини проїзної частини	Чокери
	Вставки по осі дороги
Примітка. Наведений перелік не є вичерпним.	

Не належать до засобів ЗДР, але використовуються для заходів ЗДР дорожні знаки згідно з ДСТУ 4100, розмітка дорожня згідно з ДСТУ 2587, огороження дорожні та напрямні пристрої згідно з ДСТУ 8751, огороження дорожні тимчасові згідно з ДСТУ 7168 тощо. Засоби заспокоєння руху є ефективним доповненням до обмежень швидкості, встановлених за допомогою технічних засобів регулювання.

Дорожні пагорби потрібно влаштовувати за відстані від 5 м до 6 м від місця, на якому необхідно обмежити швидкість руху (рис.1). Для досягнення стійкого ефекту зниження швидкості руху на ділянці дороги (вулиці) може бути послідовно застосовано декілька дорожніх пагорбів.

Підвищені пішохідні переходи та перехрестя застосовують на ділянках доріг у межах населених пунктів та вулицях (рис.2):

- поблизу дитячих дошкільних навчальних закладів та шкіл;
- поблизу місць або зон масового відпочинку;
- у житлових зонах.



Рисунок 1 – Дорожні пагорби [2]



Рисунок 2 – Підвищені пішохідні переходи [2]

Шикани застосовують (рис.3):

- у місцях з інтенсивним рухом транспортних засобів у житлових зонах та прилеглих до

дороги територіях;

б) на ділянках доріг та вулиць поблизу місць масового скупчення людей, наприклад, навчальних закладів, торгівельних центрів, торгових площ, розважальних закладів (стадіони, кінотеатри, театри тощо), місць масового відпочинку (парки, дитячі майданчики, зони відпочинку тощо), лікувальних закладів, оздоровчих закладів та великих підприємств;

в) на ділянках доріг та вулиць з рухом пішоходів інтенсивністю не менше ніж 150 осіб за годину в одному напрямку згідно з 7.10 ДСТУ 4092 [3];

г) на ділянках доріг та вулиць з особливими умовами землекористування (історичні, туристичні, торгівельні, громадські, адміністративні тощо).

д) на ділянках доріг на підходах до населених пунктів.

Чокер - засіб заспокоєння дорожнього руху, який є бічним горизонтальним розширенням тротуару, бордюра чи острівця безпеки на проїзну частину, що призводить до звуження ширини проїзної частини з одного чи обох боків одночасно (рис. 4).



Рисунок 3 – Шикани [4]



Рисунок 4 – Чокери [2]

Чокери застосовують на ділянках доріг та вулиць з розрахунковою швидкістю руху, що не перевищує 50 км/год.

Вплив людського фактору враховують при будівництві та проектуванні доріг в усьому світі, адже водій може перебувати у стресі, його увага розсіюється і помилитися дуже легко. Завдяки додатковим засобам, які прописані у ДСТУ, водії будуть обирати постійну швидкість, замість того, аби постійно розганятися та екстрено гальмувати, що повинно призвести до зменшення ДТП та підвищення рівня безпеки на вулично-дорожній мережі міст.

Реалізація запропонованих заходів також дасть змогу зменшити кількість ДТП з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок ДТП, зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від ДТП.

Література:

1. Розпорядження від 21 жовтня 2020 р. №1360-р Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. <https://zakon.rada.gov.ua/go/1360-2020>.
2. ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги. [Чинний від 2020-11-01]. Вид. офіц. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2020. 15 с.
3. ДСТУ 4092-2002. Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки. [Чинний від 2003-01-01]. Вид. офіц. Київ, 2002. 19 с.
4. Герасименко В. Небезпечно для життя. Карта пішохідних переходів, на яких вас може збити машина. 2018. https://texty.org.ua/d/kyiv_crossings/#11/50.4669/30.5983.