

організації та безпеки дорожнього руху ведеться ще з 1979 року. За цей час накопичено багатий досвід роботи з підготовки бакалаврів та магістрів цієї освітньо-професійної програми. За роки існування факультету транспортних систем (ФТС створено 27.06.2002 р.) була розроблена і успішно реалізується комплексна програма «Кадри», за цей час всього на факультеті успішно захистили 9 докторських та 62 кандидатських дисертацій з наукової спеціальності «Транспортні системи» зокрема по кафедрі «Організації та безпеки дорожнього руху» захищено 1 докторську та 6 кандидатських дисертацій. Такий кадровий потенціал високого рівня в комплексі з сучасними програмними продуктами (у 2005 році ректорат ХНАДУ придбав для вирішення ряду транспортних задач навчальні та наукові версії програмних продуктів Vissim та Visum німецької компанії PTV Planung Transport Verkehr).

Колектив єдиної в Україні спеціалізованої кафедри «Організації та безпеки дорожнього руху» починаючи з 2015 року почали розробку науково-методичних матеріалів для підготовки фахівців з аудиту безпеки дорожнього руху. Актуальність підготовки фахівців цього напрямку обумовлена тим, що Верховна Рада України затвердила новий закон №1061д від 17.10.2019 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг». Але якісну підготовку магістрів з аудиту безпеки дорожнього руху стримує ряд наступних проблем:

- відсутність баз практики студентів та стажування викладачів;
- складнощі працевлаштування випускників цього профілю.

Сьогодні система підготовки спеціалістів у закладах вищої освіти повинна оперативно перебудовуватися залежно від потреб суспільства у спеціалістах відповідного напрямку. Тому тільки теоретично обґрунтовані рішучі ефективні заходи всіх структур та підрозділів можуть покращити стан справ безпеки дорожнього руху і забезпечити майбутнє нашої держави.

Клименко Станіслав Валерійович, Голова громадської організації, радник з питань розвитку велоінфраструктури Департаменту транспортної інфраструктури КМДА

Штанько Ігор Ігорович, студент Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, факультет транспортних систем

ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ В МІСТАХ УКРАЇНИ

Велосипед як транспортний засіб завжди активно використовувався мешканцями міста з різною метою поїздок. А останнім часом відбувається активна популяризація у зв'язку із його незначним негативним впливом на міське середовище. З активною розбудовою велоінфраструктури виникає потреба впровадження заходів і засобів регулювання велосипедних потоків на вулично-дорожній мережі міста.

На сьогодні в Україні відсутнє чітке формулювання правил регулювання руху велосипедистів. Засади, на яких базуються організаційно-правові документи, з кожним роком дедалі більше не відповідають сучасному запиту зазначених учасників дорожнього руху, а також мають суперечливі позиції. З кожним новим кілометром велодоріжок та велосмуг загострюється питання зручного та безпечного світлофорного регулювання. Це спричиняє багато теоретичних і практичних проблем у сфері організації та безпеки дорожнього руху. Надалі розглядаються проблеми, пов'язані із засобами велосипедно-дорожнього регулювання.

До 2002 року світлофорне регулювання в Україні здійснювалося відповідно до ГОСТ 25695-91 "Світлофори дорожні. Типи та основні положення" та ГОСТ 23457-86 "Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила використання". Зазначені радянські стандарти мали положення щодо функціонування окремого велосипедного світлофору Т.9 (лінза із зображенням велосипеда) та світлофору Т.3, правила користування яким поширювалися також і на велосипедистів. Останній дублював сигнал транспортного світлофору Т.1 (рисунок 1).

ГОСТ 25695-91 «Світлофори дорожні. Типи та основні положення»

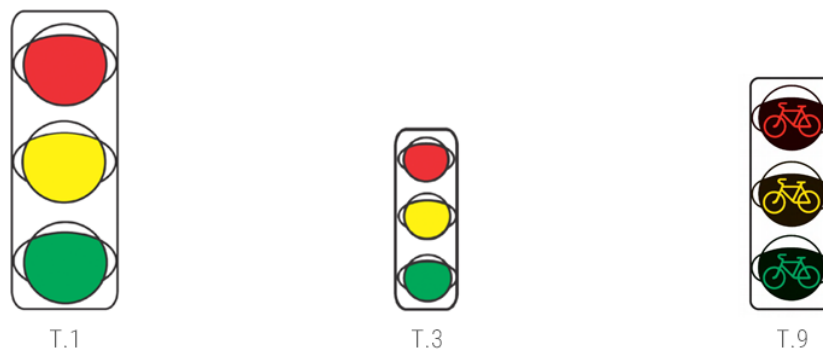


Рисунок 1 – Засоби регулювання велосипедного руху відповідно до ГОСТ 25695-91

2002 року затверджено та надано чинності ДСТУ 4092:2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки", розроблені у 2001 році Науково-дослідним центром з безпеки дорожнього руху. Окремий велосипедний світлофор Т.9 зникає з документу, а дублюючий транспортний світлофор Т.3 отримує міфічну табличку 200x200 мм із зображенням велосипеда, про яку зазначено у віденській Конвенції (рисунок 2). Відповідно до частини 1, статті 23, пункту 13 віденської Конвенції про дорожні знаки та сигнали у випадку, якщо світлові дорожні сигнали призначаються тільки для водіїв велосипеда, на самому сигналі, якщо це потрібно задля уникнення плутанини, може бути зображений образ велосипеда або може використовуватись світлофор малого розміру, доповнений прямокутною табличкою із зображенням велосипеда. Записи щодо даної таблички відсутні у

супутніх ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування». Стандарти щодо дорожніх знаків не відповідають положенням ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів», так як вони не містять інформації щодо позначення двосторонньої велодоріжки, двостороннього велопереїзду, регульованого велопереїзду, суміщеного вело-пішохідного переходу, велосипедних контрсмуг тощо.

ДСТУ 4092:2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки»

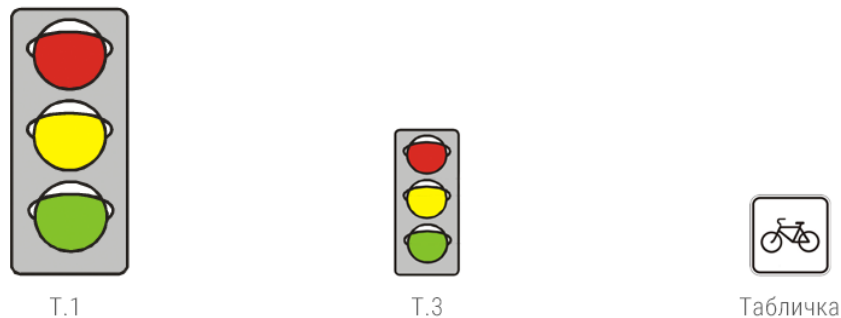


Рисунок 2 – Засоби регулювання велосипедного руху відповідно до ДСТУ 4092:2002

У 2017 році в рамках гармонізації національних нормативних документів з європейськими та міжнародними було прийнято новий національний стандарт – ДСТУ EN 12368:2017 (EN 12368:2015, IDT) "Устаткування для регулювання дорожнього руху. Світлофори". Практично це технічні вимоги та вимоги до виготовлення та безпеки світлофорів, які доповнюють та оновлюють деякі розділи ДСТУ 4092:2002, але не мають положень про велосипедні світлофори. Відповідно до Програми робіт з національної стандартизації на 2019 рік Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП "ДерждорНДІ") розпочало роботу над новою редакцією ДСТУ щодо знаків дорожніх. Згідно з цією програмою до 2015 року здійснювалась робота з формування нової редакції ДСТУ щодо світлофорів, яку ініціював Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України м. Київ. Але оскільки дану організацію ліквідовано під час реформи МВС, відповідна робота припинилася.

Отже, правомірним варіантами регулювання є використання світлофору Т.3 в поєднанні з велосипедною табличкою, а також комбінація світлофорів Т.1 і Т.3 в місцях перетину дороги велосипедною доріжкою за умови постійної інтенсивності – 50 велосипедів/год. Обмежені правила використання світлофору Т.3 унеможливають його застосування для здійснення дублювання пішохідного світлофору та світлофору Т.2, якому згідно зі стандартами надається перевага при запровадженні світлофорного регулювання. Спостерігається ускладнене регулювання велосипедного руху

окремою фазою світлофорного циклу.

На сьогодні існуючий попит на пересування велосипедом не реалізує умову щодо вказаного значення інтенсивності, але прогалини у законодавстві є причиною утворення конфліктних ситуацій між учасниками дорожнього руху при виконанні маневрів, особливо в місцях перетину автомобільних та велосипедних доріг, на ділянках і перехрестях проїзної частини дороги, що мають велосмуги.

Задля локального вирішення даних проблем в таких містах України, як Київ, Львів, Вінниця та Івано-Франківськ, в рамках експерименту встановлювали пілотні велосипедні світлофори та дорожні знаки. Так, у 2012 році вперше встановлено засоби регулювання велосипедного руху в Києві на вул. Здолбунівська в процесі облаштування велодоріжки – трисекційний транспортний світлофор Т.1 в поєднанні із табличкою 7.5.7 із зображенням велосипеда. Окрім світлофорів, у Львові діють знаки для позначення напрямку руху на велодоріжках і велосмугах, у Вінниці – знак “Спішитись і перейти дорогу”, в Івано-Франківську – знак для позначення велосипедної контрсмуги.

Такі заходи локального характеру здійснюються поза межами правового поля і є винятками в конкретних умовах організації дорожнього руху. Це не вирішує проблеми функціонування вулично-дорожньої мережі при взаємодії різних видів транспорту. Застосування системного підходу для забезпечення організації та безпеки велосипедно-дорожнього руху можливе після налагодження правового механізму. Необхідно сформулювати чіткі правила регулювання відповідно до міжнародних рекомендацій з організації руху велосипедного транспорту та узгодити їх з нормативно-правовими документами у сфері ОДР та містобудування.

Список використаних джерел

1. ДСТУ 4092:2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки".
2. ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».
3. ГОСТ 25695-91 "Світлофори дорожні. Типи та основні положення".
4. ГОСТ 23457-86 "Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила використання".
5. Конвенція про дорожні знаки та сигнали, Відень, 1968 р.
6. ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів».
7. ERA Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту, 2010 р.