

АНАЛІЗ КЛАСИФІКАЦІЇ МІСЬКИХ ВУЛИЦЬ ТА ДОРІГ У ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇНАХ

Мойсяк Є.Д., студент гр. Т-36т1-20
Капінус С.В., канд. техн. наук, доц.

Аналіз європейських класифікацій та основних норм проектування вже проводився «Комітетом з міських територій» Світової дорожньої асоціації (PIARC) [1,2], і в рамках програм Європейської комісії виконувався спеціальний проект ARTISTS [3-5].

Координатором проекту ARTISTS був університет шведського міста Лунда. Окрім цього університету у роботі брали участь сімнадцять організацій із восьми європейських країн. Хоча метою проекту була розробка концепції «Стійких магістральних вулиць» (Sustainable Arterial Streets), він містить докладний аналіз європейських норм. Природно, що європейські класифікації в порівнянні з діючими північноамериканськими відрізняють різноманітність класифікаційних ознак (табл.1 і 2).

Порівняльний аналіз класифікацій, що використовуються лише у країнах-учасниках проекту, дав такі основні результати:

- кількість критеріїв, що використовуються для поділу вулиць та доріг на категорії, – 6 (див. табл.1);
- кількість критеріїв, що використовуються для виділення деяких категорій вулиць, – 8 (див. табл. 2);
- кількість виявлених у класифікаціях типів вулиць та доріг – 55.

У звіті [3], написаному С. Маршаллом, європейські класифікації оцінені так:

- існуючі класифікації базуються на транспортних умовах та умовах організації руху, враховується співвідношення функцій «обслуговування руху - обслуговування доступу»;
- загалом у класифікаціях слабо представлений громадський пасажирський транспорт. У майбутніх класифікаціях має враховуватися рух пішоходів та велосипедистів, вони не повинні перебувати «...на дні ієрархії»;
- критерії, пов'язані з міським та природним середовищем, займають останні позиції ієрархії. Зокрема відсутність такого критерію, як наявність забудови (build frontage function), може призводити до дорожньої класифікації, а не містобудівної.

Для нової класифікації учасники проекту запропонували використовувати крім основних 14 критеріїв додаткові, пов'язані з архітектурно-планувальними характеристиками: назва вулиці; поперечний профіль вулиці; форма забудови; озеленення; характер середовища вулиці; характер міського середовища; просторова структура; візуальна вісь; просторова інтеграція; морфологія міського середовища; структурна роль вулиці; роль вулиці як комунікаційного коридору; роль вулиці лише на рівні міського району; використання прилеглих територій та фронту забудови; наявність центрів тощо. Загальна кількість критеріїв досягла 39, проте потім

переважна частина з них не була включена до пропонованої у проекті класифікації [3].

Таблиця 1 – Основні критерії класифікації міських вулиць та доріг у країнах-учасницях проекту ARTISTS [3]

	Критерій	Коментар
Характеристики, що використовуються систематично	1. Швидкість (Traffic speed)	проектна швидкість або верхнє обмеження швидкості
	2. Дальність поїздки (Trip length)	дальність поїздок / кореспонденцій, що обслуговуються вулицею
	3. Рівень зв'язку (Destination status)	між містами чи між сусідніми районами міста
	4. Стратегічна роль (Strategic Role)	рівень, значимість елементів ВДМ міста, що з'єднуються даною вулицею (тобто зв'язок між елементами одного рівня або різних)
	5. Рух / Доступ (Circulation v Access)	вулиця призначена для пропуску транспорту (руху) або для обслуговування прилеглої до вулиці території (доступу)
	6. Адміністрація (Administration)	рівень адміністрації, у компетенції якої знаходиться вулиці даної категорії
Характеристики, що використовуються частково	7. Мережеві функції (Network role)	приналежність до мережі магістральних вулиць та доріг або до місцевої мережі
	8. Контроль доступу (Access control)	контроль в'їзду – виїзду, тобто дозвіл або заборону улаштування примикань місцевих проїздів
	9. Інтенсивність руху (Traffic volume)	авт./год, авт./добу
	10. Види руху (Transport mode)	автомобілі, громадський транспорт, пішоходи та ін.
	11. Інші користувачі (Other urban users)	наявність/обслуговування користувачів забудови вулиці або території, що прилягає до вулиці
	12. Навколишнє середовище (Environment)	стійкість довкілля
	13. Забудова (Built frontage)	наявність забудови по межі вулиці
	14. Ширина вулиці/дороги (Road width)	ширина відведення

Таблиця 2 – Використання критеріїв класифікації міських вулиць та доріг у країнах-учасниках проекту ARTISTS [3]

Критерій класифікації	Класифікація, прийнята у країні чи місті												
	Бельгія-функціональна	Бельгія-адміністративна	Німеччина	Данія 1991, 2002	Дані-Копенгаген	Греція	Угорщина	Португалія	Іспанія	Швеція-Мальмьо	Керівництво для житлових територій DB 32	Лондон-муніципалітет	Округ Camden (Лондон)
											Великобританія		
Швидкість (Traffic speed)	S,p	p	p	p	S,p	S,p	S,p	S,p	S,p	S,p	p	p	p
Дальність поїздки (Trip length)	S,p	p	p	p	p	S,p	p	S,p	S,p	p	p	p	S,p
Рівень зв'язку (Destination status)	p	p	p	p	p	p	p	p	p	p	S,p	p	p
Стратегічна роль (Strategic Role)	S,p	p	S,p	S,p	S,p	p	p	S,p	S,p	S,p	p	p	S,p
Рух / Доступ (Circulation v Access)	p	p	S,p	S,p	p	p	p	S,p	S,p	p	p	p	p
Адміністрація (Administration)	p	S,p	p	p	p	p	p	p	p	p	S,p	S,p	S,p
Мережеві функції (Network role)	p	p	p	p	p	p	p	S,p	S,p	p	p	p	p
Контроль доступу (Access control)	p	p	p	p	p	S,p	p	S,p	S,p	S,p	p	p	p
Інтенсивність руху (Traffic volume)	p	p	p	p	p	S,p	S,p	S,p	S,p	p	p	p	p
Види руху (Transport mode)	S,p	p	p	p	S,p	p	S,p	S,p	p	p	S,p	p	S,p
Інші користувачі (Other urban users)	S,p	p	p	p	p	p	p	p	p	p	S,p	p	p
Навколишнє середовище (Environment)	p	p	p	p	S,p	p	S,p	p	p	p	p	p	p
Забудова (Built frontage)	p	p	S,p	p	p	p	p	p	p	p	p	p	p
Ширина вулиці/дороги (Road width)	p	p	p	p	p	p	p	S,p	S,p	p	p	p	p

Примітка. S – використовується у класифікації для поділу вулиць на категорії;

p – використовується у класифікації лише як ознака певних категорій вулиць.

Фахівці комітету PIARC підкресливали [1,2], що важливо спростити класифікацію міських вулиць і доріг, щоб уникнути їх поділ на безліч

категорій. У цьому висловлювалася ідея необхідності «візуальної ієрархії» елементів ВДМ. Технічний та архітектурний дизайн, благоустрій вулиць повинні давати водію необхідну інформацію для орієнтації (тобто для вибору маршрутів руху) та про швидкісний режим руху.

Загалом запропонована класифікація містить низку принципово нових положень:

- обслуговування транзитного руху автомобільного транспорту покладається лише на міські швидкісні дороги (дороги I категорії);

- для руху автомобільного транспорту передбачається три групи швидкостей, що відповідають I, II та III категоріям доріг (70–90, 40–60, 10–30 км/год). При цьому висловлюється думка, що швидкість руху на дорогах II категорії, як правило, не повинна перевищувати 50 км/год;

- запропоновано спеціальну категорію вулиць тільки для громадського транспорту, яка насамперед має покращувати доступність його маршрутної мережі.

Загалом розроблена PIARC класифікація вулиць та доріг відрізняється від тієї класифікації, яка існує з низкою змін протягом кількох десятиліть у нашій країні. Пропозиції PIARC враховують поширений у реальній практиці клас багатofункціональних вулиць, допускають для них різні рішення (міські бульвари, дороги II та III категорії) і тому найкраще відповідають умовам реконструкції ВДМ.

З технічних позицій у класифікації PIARC чітко сформульовано поділ доріг та вулиць за їх функціональними ознаками та посилено їх диференціацію за швидкістю руху. Слід зазначити, що діапазон значень розрахункової швидкості руху, пропонується для вулиць (від 50 до 20 км/год), набагато нижчий за норми нашої країни.

Література

1. PIARC: The urban road network design. / Reference : 10.04.B, Routes/Roads 1991. – P. 45 – 84.
2. PIARC : Urban road design and architecture / Reference : 10.08.B, Routes/Roads special issue II-1995. – P. 51 – 126.
3. D1. A First Theoretical Approach to Classification of Arterial Streets. Prepared by Stephen Marshall, Univ. of Westminster. http://www.tft.lth.se/artists/deliverD1_1.htm
4. D1.2. A First Theoretical Approach to Sustainability Concepts and assessment Tools. Prepared by Ian Plowright, Univ. of Westminster. http://www.tft.lth.se/artists/publ/D1_2.pdf
5. D1.2. – appendix. Approach of the Sustainability Concept – Internal Discussion Paper Prepared by D'Ieteren Emmanuel, Morelle Sylvaine, Hecq WalterCentre for Economic and Social Studies on the Environment .Université Libre de Bruxelles. http://www.tft.lth.se/artists/publ/D1_2app2.pdf