

Література

1. Дубова С. В., Помазкова Є.Ю. Транспортні проблеми великих міст. Містобудування та територіальне планування. 2017. Вип. 63. С.147–150.

ЗОНА ЗАСПОКОЄННЯ РУХУ У МІСТАХ І ЇХ ОСОБЛИВОСТІ

Гарбуз Володимир, Д-32-21

Перехода Аліса, ДГ-26т1-22

(науковий керівник к.т.н., доц. Фоменко Г.Р.)

Харківський національний автомобільно-дорожній
університет

В останні роки постійно зростає інтенсивність руху транспортних потоків у містах, що потребує вирішення питань безпеки руху, як транспортних потоків, так і пішоходів та велосипедистів. Одним із напрямків покращення умов руху у містах є заспокоєння руху.

Ідея використання заспокоєння руху вперше з'явилася у Нідерландах, а саме у місті Делфт на початку 1960 року. За ініціативою мешканців міста почали проводити заходи по перебудові вулиць з метою зниження транзитного руху. Запропонований благоустрій і дизайн нового типу вулиць були спрямовані на забезпечення зниження швидкості до 15 км/год. Послідовне заспокоєння руху отримало розповсюдження у Нідерландах, Німеччині, Швейцарії. З часом досвід використання цих заходів поширився в інших країнах Європи, а також було включено у муніципальних програмах багатьох міст США [1]. Так, в Німеччині самими розповсюдженими видами зон заспокоєння можна відмітити наступні:

- пішохідні зони (Fubgangerzonen);
- зони змішаного руху;

– зони обмеження швидкості до 30 км/год. [2].

Пішохідні зони – зони, які використовують для руху пішоходів. Часто їх використовують в частинах центрів міст, які історично склалися, а також у торгових зонах. У Німеччині і Швейцарії пішохідні зони, згідно з правилами дорожнього руху, позначаються відповідними дорожніми знаками [3].

Зони змішаного руху – це вуличний простір, який використовують усі учасники дорожнього руху, у тому числі велосипедисти і транспортні засоби. За допомогою відповідних конструктивних заходів заборонено транзитний рух транспорту і дозволений в'їзд у зону тільки обслуговуючому транспорту. Метою заспокоєння руху в таких зонах є досягнення безпеки пішоходів на всіх ділянках. Зустрічні зони часто впроваджуються в історичних центрах, як із низькою, середньою так і високою інтенсивністю дорожнього руху (наприклад місто Бургдорф, в якому інтенсивність транспорту на вулиці у зустрічній зоні складає до 6000 авт./добу). Таким чином, зустрічні зони сприяють центрам міст бути більш привабливими для торгівлі та підприємництва.

Зони обмеження швидкості до 30 км/год. можна впроваджувати не тільки на окремих вулицях, а також і на цілій ділянці вулично-дорожньої мережі. Передумовами для обладнання зон обмеження швидкості до 30 км/год. розміщення в межах закритої, обмеженої вулицями з аналогічними ознаками. Метою обладнання зон обмеження швидкістю до 30 км/год. є забезпечення безпеки руху всіх учасників руху, зниження рівня шуму і забруднення навколишнього середовища, а також підтримка розвитку містобудування [2].

Для зниження рівня швидкості потрібні не тільки відповідні знаки, а і, як правило, конструктивні заходи, які вже себе зарекомендували на практиці. До цих заходів належать вертикальні і горизонтальні перешкоди.

Заспокоєння руху передбачається як засіб контролю швидкості та інтенсивності руху. Серед лідерів по використанню зональних обмежень є Великобританія, а характерним прикладом може бути Лондон, в якому визначені біля 130 зон. Так, у 2009 році європейськими інженерами-транспортниками був проведений аналіз, і за результатами його виявлено, що зони обмеження швидкості є ефективним засобом зниження швидкості руху і кількості дорожньо-транспортних пригод. За результатами отриманих даних після влаштування таких зон у Лондоні швидкість в середньому знизилась на 15 км/год, а кількість ДТП – на 42 %. Слід відмітити, що в зонах, де використовувались засоби заспокоєння руху було досягнуто більше зниження швидкості, ніж у зонах, де встановлені тільки дорожні знаки [3].

В сучасній світовій містобудівній практиці найбільш відомими і популярними заходами зниження інтенсивності руху автомобільного транспорту є заспокоєння руху. Згідно визначенню Інститута Транспортних Інженерів (ІТЕ) заспокоєння руху можна представити як комбінацію фізичних заходів, за допомогою яких зменшується негативний ефект при використанні автомобілів та покращуються умови переміщення для інших користувачів вулиці [1-3]. Тобто це спроба встановлення балансу між транспортом та пішоходами, велосипедистами та ін. До основних задач заспокоєння руху можна віднести:

- покращення умов проживання;
- врахування та пріоритет вимог, які пред'являють користувачі міської території;
- створення безпечних і привабливих вулиць;
- зниження негативного впливу від автомобільного транспорту, а саме шуму та забрудненню навколишнього середовища;
- створення сприятливих умов для пішоходів і велосипедистів.

Заспокоєння руху досягається як змінами вуличної мережі, так і технічними заходами. Насамперед, при створенні зон заспокоєння бажано ліквідувати транзитний рух із переведенням його у кільцеві, петльові та ін. Крім того, необхідно введення обмежень швидкості руху, що дозволить зменшити кількість конфліктів між транспортним засобом і пішоходами, а також регламентувати маркування.

Література:

1. Aburahma A., Ramiz Al Assa: Traffic Calming in the U.S.A: A CRITICAL STATE OF THE ART REVIEW. Washington, DC : Institute of Transportation Engineers, 1998. 25 p.
2. MODERN ROUNDABOUTS FOR OREGON by Thaweesak Taekratok for Oregon Department of Transportation Research Unit 200 Hawthorne SE, Suite B-240 Salem, OR 97310 June 1998. 134 p.
3. Antoine D. The Safety of Roundabouts and Traffic Lights in Belgium Transportation Research Circular, 2005. 20 p.