

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ ПІШОХОДІВ ПО ВУЛ. БАРСЬКЕ ШОСЕ М. ВІННИЦІ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Запропоновано заходи з організації руху пішоходів, які дозволять забезпечити безпеку пішохідного руху вздовж Барського шосе за допомогою відділення пішохідного потоку від транспортного.

Ключові слова: пішохідні потоки, проїзна частина, інтенсивність руху, організація руху.

Abstract

Offered steps of the organization of pedestrian traffic, which will ensure the safety of pedestrian traffic along the highway Barske through the separation of pedestrian flows from transport.

Keywords: pedestrian flows, roadway, traffic, the intensity of the movement.

Забезпечення зручності та безпеки руху пішоходів є одним з найбільш відповідальних і разом з тим досі недостатньо розроблених розділів організації руху. Складність полягає в тому, що поведінка пішоходів важче піддається регламентації, ніж поведінка водіїв, а в розрахунках режимів регулювання важко врахувати психофізіологічні фактори з усіма вадами, притаманними окремим групам пішоходів. Тому однією з актуальних проблем міст є організація пішохідних шляхів внутрішньо-міських пересувань з урахуванням їх цілей та категорій населення [1]. Метою даної роботи є визначення основних характеристик пішохідних потоків у містах.

Одним з факторів, що впливають на формування пішохідних потоків є містобудівні, які характеризують планувальну особливість шляхів сполучення, розташування в плані міста пунктів тяжіння пішоходів, типу забудови вулиць. Іншим фактором є дорожньо-планувальні, до яких відносяться інтенсивність, швидкість пішохідних та транспортних потоків, режим регулювання руху, планувальні характеристики вулиць.

З огляду архітектурно-просторового середовища вулиця Барське шосе знаходиться в просторі, який характеризується наявністю протяжних незабудованих ділянок, з досить гарним оглядом прилеглих територій. При даному типі простору зберігається природний темп руху, відсутність напруженості і стресових реакцій.

Відмінною особливістю вулиці Барське шосе, яка розглядається в роботі, є те, що вона на даний час по одній стороні є обладнаною практично на 100%, а протилежна сторона являє собою узбіччя проїжджої частини дороги. Це пов'язано з архітектурно-планувальним рішенням, в якому відображена перспектива забудови даного району. Найближчим часом планується забудова порожньої ділянки житловими будинками та іншими об'єктами інфраструктури, які дозволять об'єднати це все в новий житловий мікрорайон. Це в свою чергу поставить завдання по організації руху транспорту та пішоходів в цьому районі.

В даний час вже ведуться роботи зі спорудження великого гаражного кооперативу та зведення житлових будинків. На жаль під'їзні шляхи до цих об'єктів перебувають у жалюгідному стані, що свідчить про необхідність розгляду питання про організацію зони вулично-дорожньої мережі. Початком такої роботи можна вважати результати дослідження інтенсивності руху по вул. Барське шосе проведене ВНТУ в 2015 році [2], де розглядалося питання організації пішохідного переходу через дану дорогу в районі торгового центру «Метро». Далі необхідно звернути увагу на бік проїжджої частини, де знаходиться узбіччя дороги без будь-яких умов для руху пішоходів. А таких, як ми бачимо, найближчим часом буде все більше.

Тим часом наприклад, аналіз аварій в населених пунктах, розташованих вздовж низки основних автомобільних доріг, показав, що з загальної кількості постраждалих пішоходів від 10 до 60 відсотків тих, які йдуть дорогою по проїзній частині за відсутності спеціально виділених пішохідних шляхів. У цьому випадку основним первинним джерелом ДТП є рух пішоходів по проїзній частині,

обумовлений недоліками в його організації. На практиці не приділяється достатньої уваги організації пішохідного руху, а зусилля спеціалістів з організації руху направлені головним чином на забезпечення руху транспортних засобів.

Такий стан речей значною мірою пояснюється лише тим, що при аналізі ДТП в якості основних причин наїздів на пішоходів часто виділяють порушення правил руху з боку пішоходів і водіїв, а вплив, який мають недоліки в організації руху, залишається не виявленим.

Можна виділити такі типові завдання організації руху пішоходів:

- надання окремих шляхів для пересування людей вздовж вулиць і доріг;
- організація та обладнання пішохідних переходів через проїжджу частину вулиць і доріг;
- організація спеціальних пішохідних зон, закритих для руху транспортних засобів;
- обладнання зупиночних пунктів і пересадочних вузлів пасажирського транспорту, комплексна організація руху на специфічних пішохідних маршрутах.

Основним завданням забезпечення пішохідного руху вздовж Барського шосе зі сторони новобудов є відділення його від транспортних потоків.

Першими необхідними заходами для цього є:

- обладнання тротуарів вздовж автомобільної дороги достатньої ширини згідно з потоком людей і утримання їх у справному стані;
- усунення всяких перешкод для руху потоку пішоходів;
- застосування огорож, які запобігають раптовий вихід пішоходів на проїжджу частину;
- виділення додаткової смуги на проїзній частині для руху пішоходів при недостатній ширині тротуарів;
- встановлення огорожень, що запобігають виїзду автомобілів на пішохідні шляхи в найбільш небезпечних місцях (високий борт, колісвідбійний брус);
- наочне інформування пішоходів (покажчики) про наявні пішохідні шляхи.

Ця ділянка дороги привернула увагу в зв'язку з характерними шляхами постійного руху пішоходів від автовокзалу «Західний», торгових центрів до зупинок міського пасажирського транспорту, а також в напрямку гаражного кооперативу.

Слід враховувати, що навіть самі досконалі, чіткі рішення з організації пішохідного руху не дадуть повного ефекту, якщо не буде забезпечена сувора дисципліна поведінки пішоходів та їх бажання користуватися відповідними шляхами. А ця мета може бути досягнена при виконання хоча б двох умов: постійна виховна робота серед дітей та юнацтва (дитсадок, школа, ВНЗ) та забезпечення чіткою інформацією пішоходів на всіх ділянках шляху пересування за допомогою відповідних вказівників, знаків та розмітки, які рекомендують безпечні напрямки руху.

На перспективу необхідно враховувати, що для пішохідного руху в мікрорайоні проектується пішохідні алеї, доріжки і стежини. Пішохідні алеї пов'язують групи житлових будівель зі школою і дитячими установами. Ширина їх приймається 3,0 м. На території повинно розміщуватися не менше 70 % кількості автомобілів громадян, що проживають в даному мікрорайоні з урахуванням прийнятого рівня автомобілізації.

При цьому потрібно мати на увазі природне бажання пішохода до скорочення шляху, тому часто напрями пішохідних шляхів не збігаються з прямокутною системою планування забудови, що вимагає передбачення діагональних або хордових пішохідних напрямків.

Оскільки при піших пересуваннях людина завжди прагне заощадити час і зусилля, на міських територіях важливе значення має саме трасування і довжина пішохідних шляхів. В районах нової забудови міст, планувальна структура формується відповідно до нових містобудівних принципів, що передбачають роз'єднання пішохідних і транспортних напрямків. Сучасна мікрорайонна система планування дозволяє розмістити в мікрорайоні, ізольованому від транспортного руху, всі установи повсякденного обслуговування. Таким чином, їх відвідування не пов'язане з перетинанням транспортних потоків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения: Учебник для вузов / Г. И. Клинковштейн, М. Б. Афанасьев. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 247 с.
2. Кашканов А.А. Результаты исследования интенсивности руху по вул. Барське шосе м. Вінниці з метою встановлення місць організації пішохідного переходу / А.А. Кашканов, С.М. Севостьянов //

Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту», 19-21 жовтня 2015 року: збірник наукових праць / Міністерство освіти і науки України, Вінницький національний технічний університет [та інш.]. – Вінниця: ВНТУ, 2015. – С. 105-107.

Сергій Миколайович Севостьянов — асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: sev-sn@ukr.net;

Sergey Sevostyanov — assistant of the Department of automobiles and transport management, Vinnytsia national technical University, Vinnitsa, e-mail: sev-sn@ukr.net.