



№ 07/2013-01 від 9 липня 2013 р.

Державне підприємство “Державний
дорожний науково-дослідний інститут імені
М.П.Шульгіна”

Волошина Ірина Володимирівна

копія: Департамент нормативно-методичного
забезпечення промислового і цивільного
будівництва, будіндустрії та виробництва
будівельних матеріалів Міністерства
регіонального розвитку, будівництва та
житлово-комунального господарства України

щодо другої редакції проекту зміни №1 ДБН В.2.3-5-2001 “Вулиці та дороги”

Шановна Ірино Володимирівно,

Асоціація велосипедистів Києва вітає увагу до питань безпеки велосипедистів та використання ДП “ДерждорНДІ” та Міністерством іноземного досвіду при підготовці зміни №1 до ДБН “Вулиці та дороги”. Асоціації відомо, що запропонована редакція розроблялась на виконання Програми економічних реформ на 2010-2014 роки з метою підвищення безпеки дорожнього руху. Частина запропонованих змін стосується також організації та безпеки руху велосипедистів.

Серед переваг запропонованої редакції варто відзначити:

- відміну у першому абзаці п. 2.24 мінімальної наявної кількості велосипедистів як умови організації руху велосипедистів.
- узаконення можливості організації двостороннього руху велосипедистів на вулицях з одностороннім рухом моторизованого транспорту, безпека такої організації руху доведена поширеною практикою застосування у країнах Європейського Союзу.

Тим не менш, запропонована редакція ДБН, як і раніше, створює серйозні обмеження для забезпечення безпечних умов руху велосипедистів, особливо при реконструкції вулиць та в умовах обмеженого простору історичних центрів міст України. Так, без змін залишаються вимоги щодо необгрунтовано широких відстаней безпеки між велодоріжкою та іншими елементами вулиці. Ці вимоги унеможливають організацію безпечного руху велосипедистів в межах багатьох існуючих вулиць. Разом з тим, європейські та світові практики організації руху велосипедистів доводять існування альтернативних засобів розмежування учасників дорожнього руху: за допомогою зниження швидкості руху моторизованого транспорту, підвищення рівня велодоріжки, розмітки, огорож, нанесення кольорового покриття на велодоріжку. Запропонований у редакції №2 малюнок 2.2 пропонує лише один з багатьох варіантів організації проїзду перехрестя велосипедистами та має технічні помилки (як то, розмітка 1.3 на дорозі з двома смугами руху). Також, існуюча редакція ДБН, навіть за умови затвердження запропонованих ДП “ДерждорНДІ” змін, залишається обмеженою у



наданні інструментів на умов для проектування безпечної та зручної велосипедної інфраструктури у містах України.

Зважаючи на особливу увагу до питань безпеки руху на законодавчому рівні¹, в тому числі до безпеки руху велосипедистів², постійно зростаючу кількість міст України, які розбудовують мережу велосипедної інфраструктури та опікуються безпекою велосипедистів³, а також з огляду на постійно зростаючу кількість велосипедистів на дорогах міст, звертаємось до Вас з проханням розглянути та внести у повному обсязі пропозиції надані у Додатку щодо забезпечення умов організації руху велосипедистів вулицями та дорогами у містах України. Зокрема, надані нижче пропозиції регламентують каналізування потоків, як вимагається у Національному плані дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 - 2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава" (п. 186.1)⁴.

Текст рекомендацій було підготовлено на основі аналізу вимог та рекомендацій до створення велосипедної інфраструктури у Німеччині (ERA⁵, 2010) та Нідерландах (Design Manual for Bicycle Traffic⁶, 2007).

Внесення запропонованих Асоціацією велосипедистів Києва змін дозволить наблизитись до стандартів проектування велосипедної інфраструктури у провідних державах Європейського Союзу, як заплановано Концепцією реалізації державної політики з нормативного забезпечення будівництва в Україні на період до 2015 року⁷, та суттєво розширить можливості створення безпечної та зручної велосипедної інфраструктури.

З повагою,

Ірина Бондаренко

Координаторка Асоціації велосипедистів Києва

¹ http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246182748&cat_id=244276429 (доступ 02.07.2013)

² <http://www.pri.kiev.ua/index.php/ua/> (доступ 02.07.2013)

³ <http://velotransport.info/?cat=31> (доступ 02.07.2013)

⁴ <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/128/2013> (доступ 03.07.2013)

⁵ <http://www.adfc.de/verkehr--recht/recht/stvo--co/era/empfehlungen-fuer-radverkehrsanlagen> (доступ 02.07.2013)

⁶ <http://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail.aspx?code=REC25> (доступ 02.07.2013)

⁷ <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1436-2010-%D1%80> (доступ 03.07.2013)

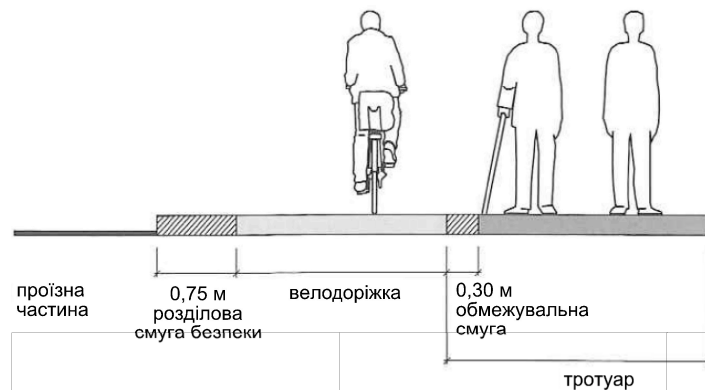


Пропозиції змін до ДБН 2.3-5-2001 у частині проектування велосипедної інфраструктури від Асоціації велосипедистів Києва⁸

Таблиця 2.3

Розташування розділювальної смуги	Мінімальна ширина розділювальної смуги, м		
	Магістральні вулиці		Вулиці та дороги місцевого значення
	безперервного руху	регульованого руху	
Між основною проїзною частиною і місцевими проїздами	8*	6*	-
Між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії	6**	4**	-
Між проїзною частиною і велодоріжкою	0,75***	0,75***	0,75***
Між проїзною частиною і тротуаром	1	0	0
Між тротуаром і віссю ближньої трамвайної колії (для прямої ділянки)	-	4	-
Між тротуаром і велодоріжкою	0,75****	0,75****	0,75****
Примітка. В умовах реконструкції та інших обмежених умовах: * допускається зменшувати ширину розділювальної смуги між основною проїзною частиною та місцевим проїздом на магістральних вулицях безперервного руху до 5 м, регульованого – до 3 м, ** допускається зменшувати ширину розділювальної смуги між проїзною частиною і віссю ближньої трамвайної колії – до 3,5 м *** допускається замість розділювальної смуги відокремлювати велодоріжку огорожею. При наявності стаціонарних МАФів (опор освітлення, огорожень, дорожніх знаків тощо) в межах розділювальної смуги, відстань від них до краю велодоріжки повинна складати $\geq 0,25$м. **** допускається відокремлення велодоріжки від тротуару та зон очікування пішоходів в одному рівні за допомогою покриття з інших матеріалів чи кольору, обмежувальної смуги завширшки $\geq 0,25$м, що зараховується до ширини тротуару і може бути виконана у вигляді розмітки чи елементів покриття тротуару, що запобігають несвідомому виходу пішоходів з вадами зору на ділянки руху велотранспорту (мал.1).			

⁸ За участю Українського інформаційного центру велотранспорту, інженерів та спеціалістів, які працюють у сфері розвитку велоінфраструктури у Києві, Львові та Донецьку



Мал. 1: Обмежувальна смуга для людей з вадами зору між велодоріжкою та зоною для пішоходів

2.24. Велосипедні доріжки та велосипедні смуги допускається передбачати на територіях житлових і промислових районів, на магістральних вулицях і дорогах загальноміського, районного та вулицях місцевого значення, що забезпечують під'їзд до житлових будинків, промислових підприємств, торгівельних і офісних центрів, спортивних споруд, навчальних закладів, парків, лісопарків, пляжів, виставок, ринків, відкритих автостоянок і гаражів **за розрахункової (прогнозованої) інтенсивності руху на них більш ніж 50 велосипедистів за годину.**

2.24.1 Велосипедні доріжки

Велосипедні доріжки влаштовуються з обох боків вулиці (дороги) для одностороннього або двостороннього руху чи, за умови, якщо забудований тільки один їх бік – одна велосипедна доріжка для руху в обидва боки на забудованій її стороні.

Ширина велосипедної доріжки з одностороннім рухом повинна бути не менш ніж 1,6м, з двостороннім – не менш ніж 2,5м. В умовах реконструкції та інших обмежених умовах допускається зменшення ширини велосипедної доріжки з одностороннім рухом до 1,5м, з двостороннім – до 2,0м.

Розміщуються велосипедні доріжки на тротуарах вулиць та вздовж доріг з бічними, що не входять в їх нормовану ширину, розділювальними смугами (смугами безпеки), перешкоджаючими заїзду велосипедистів на суміжні смуги, призначені для інших видів руху. Найменші ширини розділювальних смуг від краю велодоріжки до проїзної частини або тротуару повинні прийматись, згідно з даними табл. 2.3. з врахуванням примітки до таблиці.

На тротуарах з інтенсивністю руху менш ніж 150 пішоходів і велосипедистів за годину дозволяється організація змішаного пішохідно-велосипедного руху без облаштування розділювальних смуг. Ширина тротуару повинна становити не менш ніж 4 м за інтенсивності 100-150, не менше 3м за інтенсивності 70-100 і не менше 2,5м за інтенсивності нижче ніж 70 пішоходів і велосипедистів за годину. При цьому кількість велосипедистів не повинна перевищувати 1/3 вказаної загальної інтенсивності руху. Початок спільної пішохідно-велосипедної зони позначається дорожнім знаком 4.14, встановленого з обох кінців тротуару зі спільним велосипедно-пішохідним рухом.

У ландшафтно – рекреаційних зонах масового відпочинку населення (парки та лісопарки) велосипедні доріжки передбачаються переважно з двостороннім рухом з можливим влаштуванням у одному рівні з проїзною частиною велодоріжок розділювальної смуги, завширшки не менш ніж 0,5м.



Велосипедні доріжки повинні влаштовуватись з повздовжнім не більше ніж 30% та поперечним у межах 15 – 25% похилами. У складних рельєфних умовах допускаються повздовжні похили більше 30%, за умови, що ширина велосипедних доріжок з похилом до 60 % збільшується до 2 м для односторонніх і до 3 м для двосторонніх велосипедних доріжок, а ширина велосипедних доріжок з похилом від 60 % до 100 % збільшується до 2,5 м для односторонніх і до 3,5 м для двосторонніх велосипедних доріжок.

Поперечний профіль велосипедних доріжок слід проектувати односхилим.

Конструкції одягу на велосипедних доріжках повинні відповідати конструкціям одягу на тротуарах. Покриття велодоріжок тротуарною плиткою не рекомендується.

Повороти велосипедних доріжок улаштовуються з радіусом не менш ніж 5,0м. На поворотах з радіусом менш ніж 5,0м улаштовуються віражі.

Якщо через дорогу, вздовж якої з обидвох сторін пролягають велосипедні доріжки, облаштовано пішохідний перехід, то поруч з ним на віддалі не більше 0,5 м слід передбачити перетин дороги велосипедною доріжкою, позначений розміткою 1.15, а також забезпечити відгалуження велосипедної доріжки до цього місця.

Проїзну частину вулиць і доріг велосипедні доріжки повинні перетинати під кутом від 80 до 100°.

Бордюрні камені, через які проходить велосипедна доріжка при перетині проїзної частини вулиці чи при виїзді/в'їзді на/з неї, повинні бути влаштовані на рівні проїзної частини. При цьому зниження рівня велодоріжки до рівня проїзної частини здійснюється з похилом не більше 60%.

У приміських зонах велосипедні доріжки влаштовуються вздовж автомобільних доріг відокремлено від інших видів транспорту і проектується згідно з ДБН В.2.3-4:2007.

2.24.2 Велосипедні смуги

Велосипедні смуги передбачаються шириною смуги не менш ніж 1,2м (рекомендовано 1,5м) при русі в напрямку транспортного потоку, а при зустрічному русі на вулицях з одностороннім рухом транспортних засобів не менш ніж 1,5м з виділенням їх суцільною лінією 1.1 (згідно з ДСТУ 2587:2010) (можливо кольоровим покриттям, розділювальною смугою не менше 0,5м). В умовах реконструкції та інших обмежених умовах ширина велосипедної смуги, що влаштовується уздовж тротуару, повинна бути не менше ніж 1,0м.

При влаштуванні на проїзній частині автостоянки паралельно її краю, велосипедну смугу прокладають ліворуч такої автостоянки і відділяють від неї розміченою буферною смугою шириною 0,7м (в обмежених умовах 0,5м). На проїзній частині, де передбачене діагональне паркування автотранспорту, велосипедну смугу не передбачають, а, за необхідності, замість неї влаштовують велодоріжку.

Велосипедна смуга на проїжджій частині відділяється від смуг автомобільного руху суцільною лінією 1.1 (згідно з ДСТУ 2587:2010). В місцях можливого перетину велосипедної смуги іншими видами транспорту в зонах перехрещень смуг руху велосипедну смугу слід позначати пунктирною лінією 1.6



(згідно з ДСТУ 2587:2010).

На проїжджій частині, ширина якої недостатня для облаштування велосипедної смуги, для проїзду велосипедистів дозволяється облаштовувати захисну смугу шириною не менш ніж 1,5 м за умови, що інтенсивність руху на цій вулиці менше 1200 транспортних засобів за годину, 1000 вантажних транспортних засобів за день, а швидкість руху не перевищує 60 км/год. Захисна смуга відділяється від інших смуг руху на проїжджій частині пунктирною лінією 1.6. (згідно з ДСТУ 2587:2010).

При перетині перехресть, у місцях перетину проїжджої частини, поверхня велосипедних смуг і велосипедних доріжок покривається матеріалами червоного кольору та позначається піктограммами велосипеда_1.29 (згідно з ДСТУ 2587:2010).

Для забезпечення виконання лівого повороту велосипедистів на перехрестях з регульованим рухом дозволяється облаштовувати зону очікування велосипедистів (шлюз), розташовану між стоп-лінією для автомобілів і перехрестям⁹. Зона очікування для велосипедистів на перехресті повинна мати довжину від 3 до 5 метрів. Зона очікування велосипедистів може бути позначена нанесенням кольору на її поверхню з обов'язковим позначенням піктограмою велосипеда 1.29 (згідно з ДСТУ 2587:2010).

⁹ Як приклад: http://2.bp.blogspot.com/-MBZA_CR-7FA/TlvzbU7_BfI/AAAAAAAAA9w/lePmW4zmrD4/s400/fremont_bike_box.jpg та http://www.worldchanging.com/177246142_66e37ab8ea.jpg