

Проект методики встановлення у містах обмежень швидкості, відмінних від 50 км/год

В сучасних умовах міста мають потребу встановлювати на окремих вулицях обмеження швидкості, що відрізняються від стандартного обмеження 50 км/год, встановленого Правилами дорожнього руху. При цьому існує ризик, що підвищивши обмеження швидкості, власники доріг та вулиць можуть погіршити рівень безпеки дорожнього руху та спричинити зростання аварійності. А це призведе до негативних наслідків для громади міста через каліцтва та ненавмисні вбивства громадян.

Щоб ухвалити зважені та неупереджені рішення про обмеження швидкості на окремих вулицях, уповноважені фахівці органів місцевого самоврядування та Національної поліції України повинні дати об'єктивні відповіді на запитання:

1. Яке саме обмеження швидкості буде прийнятним з точки зору менеджменту ризиків на кожній конкретній вулиці?
2. Чи варто встановлювати різні обмеження швидкості на різних ділянках однієї вулиці, і де проводити їх розмежування?
3. Чи прийнятно з точки зору менеджменту ризиків встановлювати підвищене обмеження лише на одній чи декількох смугах руху? (швидкісні смуги)

Для відповіді на ці запитання та обґрунтованого прийняття важливих рішень про обмеження швидкості на вулицях, містам пропонується застосувати алгоритм дій з **чотирьох кроків**.

- 1) Виявити головне функціональне призначення (категорію) вулиці та рекомендовані для неї межі максимальної швидкості, за рамки яких не можна виходити при обранні швидкісного режиму (таблиця 1);
- 2) Здійснити комісійний виїзд на вулицю з метою виявлення факторів ризику, що присутні на ній (таблиця 2)
- 3) На основі факторів ризику, присутніх на вулиці, виявити найнижчий припустимий показник швидкості («Можливе обмеження швидкості» у таблиці 2) – саме цей показник рекомендований для застосування на досліджуваній вулиці;
- 4) Оцінити можливість підвищеного обмеження швидкості на окремих смугах (таблиця 3).

Крок 1: Виявити головне функціональне призначення (категорію) вулиці та притаманну для нього дельту швидкості

Табл.1 Функція вулиці

	<i>Функція вулиці (міжнародне визначення)</i>	<i>Категорія вулиці за ДБН</i>	<i>Можливе обмеження швидкості, км/год</i>
1	Артерія	Магістральні вулиці та дороги загальноміського значення	50-80
2	Дистрибутор	Магістральні вулиці та дороги районного значення	40-60
3	Житлова/комерційна	Житлові вулиці, площі	30-50

Крок 2. Здійснити комісійний виїзд на вулицю з метою виявлення факторів ризику, що присутні на ній.

Містам рекомендовано утворити комісію, яка здійснить виїзди на конкретні вулиці для оцінки факторів ризику. В комісію рекомендовано обов'язково включати представників Національної поліції, профільних підрозділів органів місцевого самоврядування, активних громадських організацій. Для обстеження рекомендовано обрати вулицю або ділянку вулиці (не менше ніж 1 км), стосовно якої є аргументовані пропозиції стосовно встановлення обмеження швидкості, відмінного від 50 км/год. При виявленні факторів ризику рекомендовано оцінювати реальні, а не номінальні фактори. Тобто якщо юридично на вулиці існує якась велосипедна інфраструктура, але фактично вона нефункціональна й велосипедисти їздять по дорозі, тоді слід вважати, що велосипеди їдуть в потоці з автомобілями. Якщо паркування автомобілів на проїзній частині заборонене, але фактично наявне, то при обстеженні позначається, що воно присутнє. Комісія може за власним рішенням проводити окремі обстеження для окремих ділянок вулиці, на яких є відмінні фактори ризику, при цьому протяжність таких ділянок повинна складати не менше ніж 1 км.

Табл. 2 Фактори ризику

№	Фактор	Показник фактора	Максимальне обмеження швидкості, км/год
1	Кількість смуг руху в одному напрямку (не враховуючи смуг для поворотів)	Одна смуга	50
2		Дві смуги	60
3		Три смуги та більше	80
4	Присутність пішоходів на проїзній частині	Нерегульовані переходи	50
5		Регульовані переходи	60
6	Рух велосипедистів	В потоці з автомобілями	50
7		Відокремлений розміткою (велосипедна смуга)	60
8		Відокремлений фізично (велосипеда доріжка)	80
9	Громадський транспорт	Присутні зупинки громадського транспорту	60
10	Відсутній фізичний бар'єр (газон, дерева або бар'єрне огороження)	Між напрямками руху	50
11		Між проїзною частиною і тротуаром	50
12	Присутні безпосередні заїзди з вулиці до нерухомості (приватних будинків, під'їздів, дворів, магазинів) без дублюючих проїздів		50
13	Присутнє паркування автомобілів на проїзній частині		50
14	Присутні ліві повороти	Нерегульовані або регульовані в одній фазі світлофора із зустрічним рухом	50
15		Регульовані, в окремій фазі світлофора із зустрічним рухом	60
16	Присутні тверді об'єкти на відстані до 5 метрів від краю проїзної частини (опори освітлення, дерева, опори шляхопроводів), не захищені бар'єрним огороженням		50

17	Обмежена видимість через повздовжний ухил або криві ділянки		60
18	Заклади соціального призначення з безпосереднім виходом людей на вулицю (менше 10 метрів від проїзної частини) і за відсутності фізичного огородження	Школа, дитячий садок	40
19		Лікарня, поліклініка	40
20		Ринок, торговий центр	40
21	Наявність фізичних вертикальних засобів зниження швидкості (пагорб, піднятий перехід, підняте перехрестя тощо)		30

Крок 3. На основі факторів ризику, присутніх на вулиці, виявити найнижчий припустимий показник швидкості.

Після обстеження комісія оцінює отриману інформацію і визначає, який показник швидкості є найнижчим. Саме цей показник повинен бути взятий як основний на вулиці або на її окремій ділянці.

Крок 4. Оцінити можливість підвищеного обмеження швидкості на окремих смугах.

Якщо рекомендований показник швидкості на основі вивчення факторів ризику склав 50 км/год, комісія може вивчити можливість встановлення іншого (підвищеного) обмеження швидкості на окремих смугах. Рекомендується приймати таке рішення на основі таких рекомендацій.

1. Наявність базових інфраструктурних умов (таблиця 3)
2. Відмінність у обмеженні швидкості між прилеглими смугами може складати не більше ніж 20 км/год (наприклад, 70/50 або 80/60)
3. На одній вулиці може бути встановлено не більш як два різні обмеження швидкості в окремих смугах руху (наприклад, 70/50, але не 80/60/50)
4. Заборонено застосування підвищеного обмеження швидкості на смузі, якщо у ній або у сусідній смузі присутній будь-який з факторів ризику 4-16 з Табл.2.
5. Підвищене обмеження швидкості на окремих смугах не може виходити за загальні рамки показників з Табл.1

Табл.3 Базові інфраструктурні умови для підвищення максимальної дозволеної швидкості на окремих смугах руху

	Допускається встановлення різних обмежень швидкості для окремих смуг (1 або 2 крайні ліві смуги) за умови присутності усіх трьох умов:	
1	Магістраль міського значення безперервного руху	
2	Три або більше смуги для руху в одному напрямку	
3	Бар'єрне огородження між напрямками руху	

Задokumentовані результати роботи підлягають обов'язковій публікації для отримання думки громадян. Надалі ці матеріали стають основою для прийняття відповідних рішень міською радою.

Запрошуємо надсилати свої пропозиції, зауваження чи коментарі до проекту на електронну адресу: uasaferoads@gmail.com до 19 березня 2018 року.

Кампанія “За безпечні дороги” – адвокаційна кампанія спрямована на зменшення смертності та травматизму на дорогах України. Ініційована Центром демократії та верховенства права у партнерстві з ГО “Vision Zero”, Асоціацією велосипедистів Києва, Автоакадемією водійської майстерності та об’єднує міжнародних, українських експертів, представників законодавчої й виконавчої влади.

Підпишіться на нашу сторінку у Facebook: www.facebook.com/saferoadsua
