Секція: інженерно-будівельна
УДК 528

ОРГАНІЗАЦІЯ ВЕЛО ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ПО ВУЛИЦЯМ ЧЕРНІГОВА

Шпак А. А., студент гр. ГКЗ 132
Наровлянська О. Ю., викладач кафедри геодезії, картографії та землеустрою
Чернігівський національний технологічний університет

В сучасному великому місті велосипедистом бути не просто: небезпека з боку транспорту, пішоходів та відсутність велодоріжок, зокрема в місті Чернігів. Проблема велодоріжок постає по всьому місту, в'їзд не виключення. Через велику кількість транспорту, що прямує з міста та до міста наразі існує велика проблема дотримання безпеки пересування велосипедистів.

Згідно з потребами населення та розвитком міста був прийнятий « Проект програми розвитку велоруху у Чернігові 2017-2020», що передбачає створення велосипедних ліній, кілець і зон, дружніх до велосипедистів. Якщо програма буде реалізована, у місті з'явиться 186 кілометрів велосипедних доріжок.[3]. На даний момент по місту Чернігів проектуються велосмуги, велопереїзди та зони очікування для велосипедистів. Проектуються такі велодоріжки й по проспекту Миру (ділянка від Катериненської церкви до мосту через річку Десна (E1-D15) (рис 1.)).

Рис.1. Схема маршруту по проспекту Миру (ділянка від мосту через р. Десна до Катериненської церкви)

Особивістю цієї ділянки є те, що кількість пішоходів на ній мінімальна, узбіччя дороги не обладнане тротуарами але є велика кількість велосипедистів, що прямують до дачних кооперативів. Через складність подолання цієї ділянки вулиці та велику кількість автомобільного транспорту є велика небезпека для велосипедистів. Необхідна ширина дороги, яку займає один велосипедист, має ширину 1,0 м, проте, мінімальна ширина односторонньої велодоріжки складає 1,5 м [1]. Ця вимога дозволяє велосипедистам здійснювати взаємний обгін. Два велосипедиста можуть поміститися на велодоріжці шириною 1,5 м за умови, якщо:

- їдуть в одному і тому ж напрямку (різниця в швидкості невелика; таким чином, відстань між велосипедистами може бути менш, ніж 0,5 м);
- бордюри вздовж велодоріжки знижені, так що становлять менше 5 см над поверхнею велодоріжки, і немає ризику, що педалі будуть чіплятися за них;
- немає ніяких перешкод на узбіччі;
- велодоріжка відсунута від проїжджої частини як мінімум на 0,5 м, тому що велосипедисти, щоб поміститися на ширині 1,5 м, повинні наблизитися впритул до бордюру велодоріжки, а їзда занадто близько біля бордюру проїзної частини містить ризик падіння на неї (нестабільність велосипеда , порив вітру і т.д.) До того ж корпус велосипедиста або кермо велосипеда виступає за край велодоріжки, і проїжджає по краю проїжджої частини автомобіль може зачепити велосипедиста[2].

З метою покращення стану безпеки на дорозі, швидкість руху на якій для автомобіля становить 60км./год. планується також розмітку самої велодоріжки покрити люмінісцентною фарбою, це підвищить

рівень безпеки вело руху в темний час доби. На даний момент виїзд велосипедистів з вул. Лісковицька на проспект Миру є проблемним, адже це перехрестя не регулюється світлофором. Після побудови велодоріжки (рис.2) ця проблема автоматично вирішиться, так як буде чітко розмежована зона для машинного транспорту та для велосипедів, а також будуть встановлені додаткові дорожні знаки, що повідомлятимуть про вело рух на цій ділянці.

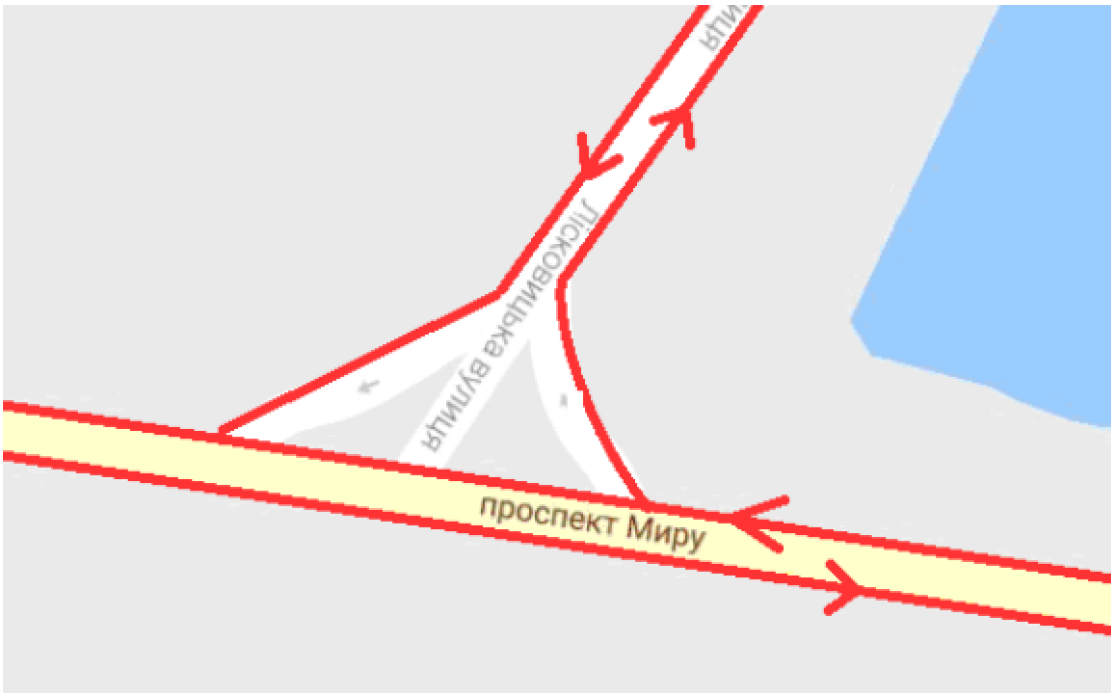

Рис.2. Схема прокладання велодоріжки, та напрям руху.

Загальні характеристики запроектованої доріжки:

- довжина: 2.8км. з однієї, та 2.8км. з іншою сторони;
- ширина: від 1.25м. до 1.5 м.;
- тип: одностороння велодоріжка.

Місця, де велодоріжка через мінімальну ширину узбіччя виходить на проїзжу частину, будуть відокремлені захисною велосмугою, за яку при потребі мають заїзжати автомобілісти.

Особливої уваги потребує ділянка дороги біля Катериненської церкви, а саме зменшення ширини проїзжої частини дороги та вузька смуга тротуару заважає прокласти велодоріжку достатньої ширини. На цій ділянці застосували захисну велосмугу, шириною 1,25 м.[1].

Для розвитку міста та його процвітання необхідно приділяти увагу всім галузям, в тому числі проблемі розвитку велодорожньої мережі. Велосипед не лише засіб пересування, а й можливість зекономити та прокращити свій фізичний стан. З побудовою велодоріжок та велозахисних смуг зменшиться кількість аварійних ситуацій на дорозі, зменшиться затрати часу на дорогу до роботи, зменшить кількість атмосферних викидів, тощо.

Список використаних джерел:

1. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень;
2. Стандарти та регламенти велосипедної інфраструктури міста Щецин;
3.Програма розвитку велосипедного руху в м. Чернігів, затверджена на 15 сесії міської ради.