

УДК 656.13.08

Янішевський С.В. ¹,

Білоног О.Є.¹

¹ канд. техн. наук, доц. НТУ

ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ДЛЯ ЛЮДЕЙ ЛІТНЬОГО ВІКУ ТА ОСІБ З ОБМЕЖЕНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ЗДОРОВ'Я

Мобільність в розумінні європейських фахівців з транспорту – це здатність людей брати участь в активностях, що відбуваються в різних місцях. Мобільність людей може мати різні характеристики – наприклад, залежати від певних обмежень в просторі та/або часі чи факторів економічного стану. Поняття стала мобільність походить від терміну сталість, тобто від здатності задовольняти поточні потреби людей без шкоди для довкілля та для інтересів прийдешніх поколінь. Відомим прикладом застосування цього терміну є «Цілі

сталого розвитку», прийняті на Генеральній асамблеї ООН у 2015 році, серед яких [1]:

- створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям;
- забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст і населених пунктів.

Таким чином, під сталою мобільністю розуміють здатність людей брати участь в активностях, що відбуваються в різних місцях, завдаючи при цьому мінімального негативного впливу на довкілля, економіку та просторове планування територій; однією з головних завдань такої мобільності є забезпечення доступності та задоволення потреб у розвитку людей, компаній і суспільства на умовах безпеки та у відповідності до потреб соціуму та екосистеми [2].

Прикладами країн, в яких мобільність населення досягнула високого рівня інтенсивності та сталості, можна назвати Швейцарію, Швецію, Німеччину та інші країни ЄС. За даними соціологічного дослідження, проведеного у 2016 році у 28 країнах-членах ЄС, 82% європейців вважає, що місце їхнього проживання має добре сполучення з громадським транспортом, і лише 5% заявили, що їхня місцевість не має такого взагалі [3]. Рівень транспортної доступності не пов'язаний з проживанням у сільській або міській території. Наприклад, Австрія має одну з найвищих часток сільського населення (40%) та один з найвищих рівнів охоплення громадським транспортом.

Похідним від мобільності є поняття маломобільні групи населення (МГН) – особи, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі [4]. Під цю категорію підпадає значна частка населення, серед яких люди літнього віку та особи з інвалідністю, люди з постійними та/або тимчасовими функціональними порушеннями, а також ті, які отримали тимчасову травму або хворіють. Зауважимо, що переважна більшість таких осіб з точки зору класифікації учасників дорожнього руху є пішоходами.

Особливі потреби МГН мають бути враховані при плануванні заходів міської мобільності та їм має бути наданий беззаперечний пріоритет, зокрема, і щодо безпеки їх пересування. Ступінь ризику скоєння ДТП для пішоходів–людей літнього віку та осіб з обмеженими можливостями здоров'я підвищений внаслідок наступних причин.

1. Люди з порушеннями рухливості можуть перетинати проїзну частину значно повільніше інших пішоходів, а також можуть впасти на тротуарі, якщо його поверхня буде нерівною чи слизькою.

2. Особи, які користуються кріслами колісними, можуть зазнавати труднощів, якщо відсутні пологі з'їзди з тротуарів або доступні маршрути. Цим

людям набагато складніше реагувати на раптову появу транспортних засобів (ТЗ), не кажучи вже про можливість уникнути зіткнення з ними.

3. Люди з порушеннями зору (слуху) можуть не бачити (не чути) інших учасників дорожнього руху, тобто не мають об'єктивної можливості своєчасно виявити небезпеку для свого руху.

4. Люди з функціональними порушеннями (сенсорними, психічними, розумовими) можуть не усвідомлювати існуючих небезпек (наприклад, перед перетином проїзної частини чи при його здійсненні) або здійснювати інші непередбачувані вчинки.

Зазначимо, що очевидне поліпшення загальних умов мобільності в країнах Західної Європи останнім часом супроводжується певним погіршенням показників дорожньо-транспортної аварійності саме для окремих категорій МГН. Так, наприклад, за даними СЕК ООН (2019 р.), в загальній кількості загиблих внаслідок ДТП частка людей віком понад 64 роки в Австрії становила 31%, в Німеччині та Швеції – 34%, в Швейцарії – 40% (аналогічні показники для країн Східної Європи, в яких має місце дещо нижчий рівень інтенсивності та сталості мобільності населення, були суттєво меншими – в Україні 15% (2018 р.), в Словаччині – 16%, в Польщі – 23%, в Чехії – 25%) [5].

З метою забезпечення зручності та безпеки руху пішоходів–людей літнього віку та осіб з обмеженими можливостями здоров'я в рамках поліпшення сталої міської мобільності, окрім загальних заходів, можуть бути додатково рекомендовані такі заходи.

1. Облаштування ТЗ міського громадського транспорту та елементів транспортної інфраструктури у всіх необхідних місцях засобами безперешкодного доступу до об'єктів – інженерно-технічними та функціональними частинами (елементами, конструкціями), які відповідають нормативним вимогам щодо забезпечення доступності і безпеки об'єктів для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (пандусами, скошеними бордюрами, підйомниками та платформами для осіб з обмеженими можливостями здоров'я, системами звукового інформування, тощо). Зазначимо, що базові нормативні положення щодо забезпечення доступності та зручності шляхів пересування МГН в містах України визначені вимогами [6].

2. Зменшення верхньої межі дозволеної швидкості руху ТЗ на ділянках з наявним рухом вказаних категорій населення. Управління швидкістю транспорту на потенційно небезпечних ділянках вулично–дорожньої мережі міста – це не просто встановлення і контроль дотримання належних її обмежень. Воно охоплює широке коло заходів у сферах проектування, застосування та освіти з метою забезпечення балансу між безпекою руху та ефективністю роботи транспорту в місті. На даний час однією з загальних

тенденцій такого управління є загальносистемне обмеження швидкості ТЗ до 30 км/год та нижче на всій території міського району замість того, щоб вводити такі обмеження на окремих вулицях [7].

3. Облаштування тротуарів з тактильним покриттям на потенційно небезпечних ділянках (наприклад, на краях тротуарів, перед вуличними переходами чи сходами позавуличних переходів, на зупинках міського громадського транспорту), які поліпшують орієнтування людям з порушеннями зору.

4. Використання дорожньої розмітки пішохідних переходів, що забезпечує кращі умови її видимості, а також підвищення висоти поверхні пішохідних переходів до рівня тротуару.

5. Застосування на пішохідних переходах додаткових засобів та пристроїв, які можуть бачити (чути) люди з порушеннями зору (слуху) – освітлювальних пристроїв, світлоповертальних елементів, голосових сповіщень, тощо.

6. Збільшення тривалості ввімкнення дозвільного сигналу пішохідного світлофора на регульованих перехрестях та переходах з наявним рухом осіб з порушеннями рухливості чи таких, які користуються колісними кріслами (недостатній час для переходу створює небезпеку для тих пішоходів, які пересуваються повільно).

7. Інформування населення про необхідність забезпечувати безпеку пішоходів–людей літнього віку осіб з обмеженими можливостями здоров'я.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Цілі сталого розвитку // Представництво ООН в Україні [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.un.org.ua>

2. Про результати базового дослідження ситуації у сфері сталої місцевої мобільності в об'єднаних територіальних громадах України// Аналітичний звіт за результатами стартового етапу проекту «Підтримка та розвиток сталої мобільності в об'єднаних територіальних громадах», Німецьке товариство міжнародної співпраці (GIZ). – К., 2019. – 36 с.

3. Mobility data across the EU 28 member states: results from an extensive CAWI survey; Davide Fiorello , Angelo Martino, Loredana Zani, Panayotis Christidis, Elena Navajas–Cawood – Transportation Research Procedia, 14 (2016), 1104 –1113

4. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», ВВР, 2011, № 34. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>

5. United Nations Economic Commission for Europe. Statistics of road traffic accidents in Europe and North America. Volume LVI, 2021. [Електронний ресурс]

/ Режим доступу: https://unece.org/sites/default/files/2022-01/2113621_E_pdf_web.pdf

6. Державні будівельні норми України. ДБН В.2.2-40:2018. Будинки і споруди. Інклюзивність будівель і споруд. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2019/01/V2240-2018.pdf>

7. Whitelegg J. Quality of life and public management: redefi ning development in the local environment. Oxon, Routledge, 2012.