

**ВДОСКОНАЛЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ
ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ
В НОРМАТИВНІЙ БАЗІ З МІСТОБУДУВАННЯ**

Чинні в Україні державні будівельні норми (ДБН) періодично переглядаються і, коли окремі їх положення не відповідають вимогам сьогодення, скасовуються, оновлюються повністю, або в них вносяться окремі зміни. Наприклад, в ДБН 36-92** [5], що нині діє і обговорюється в статтях, за період з 1993 по 2001 рр. внесено десять змін (остання №4 – одинадцята введена в дію з 1 жовтня 2011 р.). Як правило, такі нормативні документи розробляються з використанням результатів науково-дослідних робіт, вітчизняного та зарубіжного досвіду проектування, будівництва та функціонування розглядуваних в нормах об'єктів підлягають широкому обговоренню фахівцями і громадкістю, проходять відповідну експертизу тощо. Тому розробники нормативних документів і змін до них із вдячністю сприймають будь-які критичні зауваження і науково-практичні пропозиції з їхнього вдосконалення, тим більше, що згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 р. № 471 “Про затвердження Програми перегляду державних будівельних норм і правил на період до 2015 р.” багато з них, в тому числі й ДБН 36-92, підлягає перегляду. Не є винятком опубліковані відомими практиками і вченими в області формування та розвитку міських дорожньо-транспортних систем роботи [1; 2], зміст яких автор даної статті та основний розробник розділу 7 “Транспорт і вулично-дорожня мережа” ДБН 36-92 та ДБН 3.2.3.5-2001 [7], про які йдеться в цих роботах, має намір прокоментувати та надати можливі напрями подальшого вдосконалення діючої класифікації вулиць і доріг населених пунктів.

В статті [1] “...запропонована нова класифікація вулиць, яка може бути в межах населених пунктів – автомагістралі, магістральні вулиці загальноміського і районного значення окремо для великих і надвеликих міст та для середніх і малих міст, селищ міського типу та

сіл. Вулиці місцевого значення окремо в містах, селищах міського типу і селах, проїзди та під'їзди і *технологічні дороги* (табл.1). Для всіх видів вулиць окремо розроблені їх технічні параметри (табл. 2)”¹. При цьому, сприймається як позитив, “...автори виходили з необхідності зробити норми універсальними, тобто придатними для впровадження у будівництво, і для районів, в яких є можливість реконструкції прилеглих територій і для районів, в яких неможлива реконструкція, а будівництво все ж таки конче необхідне.

Суттєвою особливістю цих норм є те, що *в межах населених пунктів усі транспортні мережі пропонується називати вулицями, а за їх межею – дорогами*” (тобто дороги в населених пунктах нібито відсутні? - прим. автора).

Слід зауважити, що пропозиція стосовно відсутності в населених пунктах доріг не відповідає вимогам чинного в Україні законодавства та практиці. Так, згідно зі ст. 21 Закону України [3] “*У містах вулиці та дороги поділяються на магістральні вулиці та дороги, дороги та вулиці місцевого значення*”, а пізніше в Законі України [4] в ст. 16 ще більш ширше і конкретніше: “*Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів поділяють на магістральні дороги (безперервного та регульованого руху), магістральні вулиці загальноміського значення (безперервного та регульованого руху), магістральні вулиці районного значення, а також вулиці і дороги місцевого значення*” (повний аналог діючому ДБН – прим. автора). У містах також успішно функціонують дороги, наприклад, є м. Києві Наддніпрянське і Столичне шосе, окремі ділянки Окружної дороги, дороги в промислових і комунально-складських зонах.

Виходячи з положень Закону [4] та ДБН [5] неправомірною вважається і пропозиція щодо *заміни магістральних доріг (безперервного та регульованого руху) на автомагістралі та віднесення до складу міських вулиць технологічних доріг*, які ст. 5 та ст. 22 [4] виділені в окремий вид відомчих (внутрішньогосподарських) доріг, що проектується за спеціальними нормами.

Необґрунтованість заміни магістральних доріг “*автомагістралями*” (в діючому на час публікації статті однойменному ДБН такий термін був відсутній, а в оновленому з’явився – примітка 1 до таблиці 4.1)

¹ В лапках тут і далі витяги із статей надані дослівно, іншим шрифтом виділені слова, на які звертається особлива увага

підкріплюється новим ДБН [8], яким до автомагістралей віднесені тільки автодороги категорії 1-а, “які мають чотири і більше смуг руху, огорожі на узбіччях і розділювальній смузі, перетинають в різних рівнях інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин та огорожені сіткою”. В колонці статті “головна транспортна функція автомагістралі” зазначено “Пропуск автомобільної дороги 1,11,111 технічної категорії через населений пункт при відсутності техніко-економічної доцільності будівництва обходу”, що ідентично п.4.4.5 ДБН В 2.3.4:2007 [8]. Отже, автомагістралі (автодороги 1-а категорії) необхідно трасувати, як правило, в обхід населених пунктів (п. 4.4.4 ДБН [8]), а автодороги 1-б, 11 і 111 можуть проходити через населені пункти і проектуватися відповідно до ДБН 360-92 [5], що й констатується приміткою 5 до табл. 2 статті “Автомагістралі слід відносити до категорії магістральних вулиць загальноміського значення і проектувати згідно з їх технічними параметрами” (коментар зайвий).

Стосовно виключення зі складу вулиць місцевого значення житлових вулиць (позн. Е1,Ж1 в табл. 1) та доріг у промислових і комунально-складських зонах (позн. Е2,Ж2 там же, це не технологічні дороги), головні транспортні функції яких дослівно повторюють чинний ДБН, то ці питання потребують особливого акценту. Адже справа не в назві “вулиця” чи “дорога”, а у виконуючих ними функціях: житлові вулиці забезпечують транспортні (без пропуску вантажного і громадського транспорту) і пішохідні зв’язки на території житлових районів, мікрорайонів, виходи на магістральні вулиці і дороги регульованого руху, тобто повністю підпорядковані інтересам мешканців і пішоходів цих районів, становлять більше 60% загальної протяжності вулиць міст, і, як і дороги в промислових і комунально-складських зонах (транспортний зв’язок вантажного і легкового транспорту у межах промислової зони (району)), були в усіх радянських СНиП з містобудування і містяться в нині діючих СНиП Росії [9], Білорусі [10], міждержавних нормах [11].

Розподіл вулиць за їхнім «проходженням в умовах старої забудови, що не підлягає реконструкції (збільшення розмірів вулиць у червоних лініях неможливе) і в умовах нового будівництва» зрозумілий, а ось “проходження в умовах старої забудови при можливості реконструкції (збільшення розмірів вулиць у червоних

лініях можливе)” – не зовсім. Адже трасування вулиць в умовах нового будівництва і в умовах реконструкції, коли *“можливості розширення вулиці в червоних лініях необмежені”* особливо відрізнятись не будуть. А що стосується трасування вулиць в обмежених забудовою умовах, то цей недолік в ДБН має місце і потребує врахування.

Технічні параметри вулиць (табл. 2), за винятком тих, що використовуються при розробленні проектної документації і містяться в ДБН В.2.3-5-2001 [7], майже не відрізняються від наведених в табл. 7.1 ДБН [5] і для різних за величиною населених пунктів часто повторюються, через що сприймаються важко.

Таким чином, викладене свідчить про те, що наведена у статті класифікація вулиць населених пунктів суперечить чинному законодавству і за своєю суттю, якщо привести її у відповідність з вимогами діючих законодавчо-нормативних актів, вилучити невідповідаючі стадії розробки містобудівної документації положення і повтори, вимоги до проектування вулиць в районах реконструкції винести в примітку, дотримуватись діючих вимог до побудови та викладення нормативних документів майже не буде відрізнятись від діючої в ДБН [5]. До речі, Зміною №4 [6] до табл. 7.1 уже внесено примітку 5 наступного змісту: “При реконструкції магістральних вулиць і доріг, що знаходяться в стиснених умовах капітальної забудови, особливо в центральних історично сформованих районах міст, ширину їх смуг руху при відповідному обґрунтуванні допускається зменшувати до 3,5 м, а житлових вулиць – до 3 м”.

У статті [2] наведена класифікація міських вулиць і доріг (додаток 7.1 з ДБН [5]) та автомобільних доріг з ДБН [8] – в анотації чомусь ДБН [7]?, вітчизняні та зарубіжні нормативи ширин смуг руху, кількість яких визначається перспективною інтенсивністю руху, з чого робиться висновок “Сказанного достаточно, чтобы понять, что не все благополучно у нас с классификацией улично-дорожной сети”. А через два абзаци, відмічаючи недосконалість методів визначення пропускної здатності смуги руху, через що її розрахункові показники істотно відрізняються, констатується: “Отсюда и путаница в классификации” [2].

Безперечно, що розрахункова пропускна здатність (прив. од./год.) смуги руху, поряд з розрахунковою швидкістю руху, є важливими показниками визначення категорії вулиці (дороги). За пропускною здатністю смуги руху та наявністю розрахункової інтенсивності руху визначається необхідна їх кількість, а за розрахунковою швидкістю

руху одиничного легкового автомобіля – геометричні параметри плану та поздовжнього профілю вулиці (дороги), що, за винятком розрахункової інтенсивності руху, містить табл. 7 ДБН 360-92** [5], показники якої сповна достатні для розробника містобудівної документації. Інша річ – розроблення проектно-кошторисної документації на будівництво (реконструкцію) окремої вулиці чи дороги, коли необхідні більш точні розрахунки та технічні параметри, тоді використовується спеціальний ДБН [7].

Далі наводиться приклад Повітрофлотського проспекту в Києві, який нібито за своїм положенням та інтенсивністю руху є типовою районною магістраллю, а за призначенням виконує функції загальноміської магістралі, та вул. Хрещатик, яку фахівці відносять до головної вулиці міста, що в чинній класифікації мов не відображено. В попередніх і недавно завершених концепції (стратегії) та новому генплані, комплексних схемах транспорту м. Києва та в переліку вулиць міста, що кожні три роки переглядається і затверджується Кабінетом Міністрів України, Повітрофлотський проспект і вул. Хрещатик за своїми функціями і параметрами віднесені до магістралей загальноміського значення з регульованим рухом, а по відношенню до інших магістральних вулиць і за своїми загальноміськими функціями Хрещатик, крім того, вважається головною вулицею міста. Експеримент зменшення ширини смуг руху до 2,8 м з метою збільшення їх кількості проводився в м. Києві на мосту ім. Патона та вул. Володимирській, але проіснував недовго.

Стосовно прикладу щодо Повітрофлотського проспекту, наведена пропонується 40 років тому проф. В.В. Шештокасом класифікація, згідно з якою, вулиці та дороги, крім збереження розподілу їх за призначенням, діляться на X категорій (1-11 - магістраль швидкісного і безперервного руху, 111-У1 – магістраль (незрозуміло яка?), У11-Х – вулиця – дорога (теж?)), що різняться пропускною здатністю смуги руху та їх кількістю і тут же визнають найбільш чіткою класифікацію за функціональними ознаками, що містилася у відміненому в 1989 р. СНиП 11-60-75 (до нього вносились зміни в 1981* та 1985**рр.), до якої закликають повернутись в Україні. Закономірно виникає запитання, а чому не до виданого взамін нього у 1989 р. СНиП [9], який на думку багатьох фахівців більше відповідає вимогам сьогодення? У ньому, наприклад, раніше введена як самостійна категорія “швидкісні дороги” перейшла в категорію “магістральних

доріг швидкісного руху” – в ДБН [5] “магістральні дороги безперервного руху”; вилучені з класифікації “дороги вантажного руху” (такі дороги зараз відсутні, є вулиці та дороги з переважно вантажним рухом); вулиці та дороги районного значення розподілені на “транспортно-пішохідні та пішохідно-транспортні”, замість “селищних вулиц і доріг” (в ДБН виділені в окрему таблицю) з’явилися “паркові дороги” та “велосипедні доріжки”, тобто класифікація в СНиП [9] дещо розширена, уточнена, пройшла широку практичну апробацію і не випадково взята за основу при розробленні аналогічних класифікацій у ДБН [5] і МГСН [11].

Що стосується диференціації вулиць і доріг за категоріями (пропозиція проф. В.В. Шештокаса), то спроби ввести такий розподіл були й раніше, наприклад, в Англії, Германії, США. В останніх московських будівельних нормах – МГСН-2-99 вулиці та дороги також розподілені на класи, але у взаємозв’язку з їх функціональним призначенням:

А. Магістральні вулиці загальноміського значення: 1 класу – безперервного руху; 11 класу – безперервного та регульованого руху;

Б. Вулиці, дороги, проїзди місцевого значення: вулиці в житловій забудові, вулиці та дороги в промислових, комунальних і складських зонах, проїзди в кварталах;

В. Магістральні вулиці центру: загальноміського значення 1 класу, загальноміського значення 11 класу, районного значення.

Г. Вулиці та проїзди місцевого значення: вулиці в житловій забудові, проїзди в кварталах.

Загалом наведені в статті [2] положення стосовно класифікації вулиць і доріг населених пунктів у більшості мають необґрунтований, декларативний характер, деякі з них суперечливі. А “путаниця в класифікації” вулиць і доріг виникає не від неточностей у визначенні пропускної здатності смуги руху, а від різноманіття чинників, що підлягають врахуванню при розподілі вулиць і доріг за категоріями, розрахунковим швидкостям та інтенсивностям руху, що залежать, головним чином, від конкретних умов того або іншого міста (його величина, народногосподарський профіль, розміщення в системі розселення, природні умови, планувальна організація тощо), недооцінки, а інколи ігнорування функціонального значення і ролі вулично-дорожньої мережі в планувальній структурі населеного пункту та чинних норм.

З проведеного огляду обох публікацій напрошуються такі науково-практичні висновки та пропозиції.

Вулично-дорожня мережа населених пунктів за своїм призначенням, темпами розвитку та параметрами різко відстає від темпів росту по ній інтенсивності руху, що пов'язано зі стрімким зростанням за останні десятиріччя загального, головним чином індивідуального, рівня автомобілізації міського і сільського населення. Так, якщо в 1990 р. – рік розроблення ДБН [5] в Україні на 1000 жителів приходилось 67 усіх автотранспортних засобів (у тому числі 64 по Україні і 60 у Києві приватних легкових автомобілів), у 2000 р. – 131 (відповідно 104 і 148), то на початку 2011 р. – уже 177 (по Україні 142 і у Києві 257) одиниць (дані статистичного збірника “Транспорт і зв'язок України”). Тому наведені в ДБН окремі положення класифікації за цей період явно застаріли і зазнають справедливої критики проєктувальників і науковців. Деякі їхні альтернативні пропозиції з вдосконалення чинної класифікації заслуговують негайного врахування, хоча окремі потребують додаткових наукових обґрунтувань та відповідних практичних перевірок. Зокрема, в ДБН [5], який найближчим часом підлягає перегляду, необхідно буде чіткіше сформулювати функціональне призначення кожної з категорій вулиць і доріг; у стовпчику «Категорії вулиць і доріг» для магістральних доріг обґрунтувати, що краще – залишити попередню назву дороги “безперервного руху” чи замінити їх на дороги “швидкісного руху”?; для вулиць районного значення зробити доповнення “та пішохідно-транспортні (за переважністю руху)” або вилучити “транспортно-пішохідні” вулиці; під таблицею 7.1 ДБН 360-92** навести примітку з визначенням терміну “головна вулиця міста”; класифікацію доповнити парковими доріжками; звернути увагу на появу за рубежем так званих “багатофункціональних вулиць”, до яких віднесені бульвари, та на диференціацію вулиць за розрахунковими швидкостями на них руху; проаналізувати пропозицію щодо вилучення із класифікації велодоріжок, хоча інтерес до них в останні роки значно зріс, а в генплані м. Києва їх розвиток віднесено навіть до пріоритетних; спробувати розподілити категорії міських вулиць і доріг за технічними категоріями (класами) подібно позаміським автомобільним дорогам, але обов'язково в ув'язці з функціональним їх призначенням і з розрахунковою (перспективною) інтенсивністю руху; скорегувати та привести у відповідність з вимогами сьогодення окремі

технічні параметри; зіставити пропоновану класифікацію з останніми СНиП Росії, Білорусі та міждержавними нормами (на нашу думку норми дуже відрізняться не будуть).

Список літератури

1. *Шаповалов Е.* Нова класифікація вуличної мережі населених пунктів (пропозиції до нового ДБН) // Досвід та перспективи розвитку міст України. Методичні аспекти територіального планування: зб. наук. праць / Е. Шаповалов, Н.Касумова. – Вип. 5. – К.: Ін-т “ДІПРОМІСТО”, 2003. – С. 135 -145.

2. *Рейцен Е.* О классификации улично-дорожной сети в городах Украины (дискуссия)// Містобудування та територіальне планування: зб. наук. праць / Е.Рейцен, И.Савченко. – Вип. 16. - К.: КНУБА, 2003. – С. 199 – 203.

3. *Закон України* від 30.06.1993 р. №3353-Х11 “Про дорожній рух”.

4. *Закон України* від 08.09.2005 р. №2862-1У “Про автомобільні дороги”.

5. *ДБН 360 - 92**.* Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. – К.: 1992.

6. *Зміна №4 до ДБН 360-92**.* Містобудування. Планування і забудова міських та сільських поселень. – К.: 2011.

7. *ДБН В.2.3-5-2001.* Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: 2001.

8. *ДБН В.2.3-4:2007.* Автомобільні дороги. – К.: 2007.

9. *СНИП 2.07.01.89** (с последующими изменениями). Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – М.: 1989.

10. *СНБ 3.03.02-97.* Улицы и дороги городов, поселков и сельских населенных мест. - Минск: 1998.

11. *МСН 3.01-01* (проект). Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – М.: 2005.

Стаття надійшла до редколегії 25 липня 2012 року.