

Бордюры

Согласно Правилам дорожного движения, при отсутствии велосипедной дорожки и наличии тротуара велосипедист обязан ехать по нему. В условиях города это один из удобных и относительно безопасных вариантов передвижения. Но на тротуарах велосипедисты постоянно сталкиваются с пересечением проезжей части дорог, где их поджидают препятствия в виде перепада высоты и бордюров. Преодоление бордюрного камня высотой более пяти сантиметров требует определенной техники и опыта владения велосипедом, не говоря уже о том, что далеко не все велосипеды рассчитаны на подобные акробатические трюки через каждые несколько десятков метров. Нередко бордюры становятся причиной серьёзных травм велосипедистов. Слезать с велосипеда на пересечениях с небольшими проездами не имеет смысла, поскольку в этом случае средняя скорость передвижения велосипедиста практически сравняется со скоростью пешехода, а о комфорте и каком-то удовольствии и вовсе придётся забыть.



Высота бордюрного камня в городе Минске в среднем составляет 8-15см, данная ситуация сохраняется даже после обустройства и капитального ремонта улиц, хотя это противоречит требованиям СНБ 3.03.02-97 "Улицы и дороги городов, поселков и сельских населённых пунктов". Пункт 4.4.8 данного документа гласит следующее:

"4.4.8 В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц, дорог и основных проездов высота бортовых камней проезжей части должна быть 0,025-0,04 м, при этом не допускается сужение проезжей части. Пересечения (сопряжения) пешеходных путей со второстепенными проездами и подъездами к домам следует выполнять в одном уровне с выделением их за счет применения покрытий тротуаров и пешеходных дорожек по материалу и цвету, контрастирующих с проезжей частью. Бортовые ограждения (бортовые камни, поребрики) должны иметь округленное или скошенное (1:1) очертание выступающей части."

Высокие бордюры мешают не только велосипедистам, но и инвалидам-колясочникам. Существует Государственная программа о безбарьерной среде жизнедеятельности физически ослабленных лиц на 2007-2010 годы, принятая постановлением Совета министров № 424 от 3 марта 2007 года.

Еще одна незащищенная категория людей - мамы с детскими колясками. Высокий бордюр представляет собой препятствие, не всегда из-за бордюра пешеходы с коляской успевают вовремя закончить переход, при этом на дороге создается аварийная ситуация.



Нами были обследованы бордюры на улице Притыцкого, прошедшей капитальный ремонт одновременно с пуском новых станций метро в ноябре 2005 года, и на участке проспекта Машерова от проспекта Независимости до Старовиленского тракта. Ситуация оказалась весьма плачевной. Лишь около 15% бордюров на пересечениях с улицами соответствовали нормам, и практически ни одного --- на пересечениях с второстепенными проездами. Лишь на проспекте Машерова были найдены 7 проездов, оборудованных на одном уровне с тротуаром, как того требуют строительные нормы.



Данные обследования:

Притыцкого, пересечения с улицами:

Общее количество: 17.
Не соответствует нормам: 14 (82,4%).
Средняя высота: 81 мм.
Максимальная высота: 220 мм.

Притыцкого, пересечения с проездами:

Общее количество: 18.
Средняя высота: 57 мм.
Не соответствуют нормам для улиц: 16 (88,9%).
Не соответствуют нормам для проездов: 18 (100%).

Машерова, пересечения с улицами:

Общее количество: 15.
Не соответствуют нормам: 13 (86,7%).
Средняя высота: 69 мм.
Максимальная высота: 130 мм.

Машерова, пересечения с проездами:

Общее количество: 22.
Средняя высота: 21 мм.
Не соответствуют нормам для улиц: 7 (31,8%).
Не соответствуют нормам для проездов: 8 (36,4%).

Также были обследованы некоторые участки проспекта Пушкина и проспекта Жукова. На проспекте Жукова ситуация ещё хуже: встречаются бордюры высотой около 20 сантиметров. данные по проспекту Пушкина нельзя считать окончательными, поскольку там ещё не закончен длительный вялотекущий ремонт.

Иногда вместо исправления бордюра пытаются решить проблему с помощью асфальтовых пандусов перед ним, но такое "решение" мало того, что противоречит требованиям СНБ 3.03.02-97, сужая проезжую часть, но и практически не облегчает преодоление бордюра на велосипеде или инвалидной коляске из-за слишком большого угла подъёма.

Существует также проблема ремонта дорог и бордюров. В процессе ремонта строители, установив бордюрный камень, оставляют вокруг него ямы на длительные сроки (иногда до года) в ожидании укладки асфальта на проезжей части. Это повышает и без того высокую вероятность травм при преодолении бордюра, особенно в темное время суток.



В целом надо отметить наличие формального подхода к исправлению существующей ситуации со стороны строительных организаций. Впрочем, чему удивляться, если высота бордюра на пересечении тротуара с въездом на территорию "Горремавтодора" составляет 17 см?



Мировой опыт

В Европе, США повсеместно находят применение пешеходные переходы, выполненные на одном уровне, их границы обозначаются цветом и рельефом. В Великобритании существуют проекты замены бордюрного камня только разметкой, считается, что это дисциплинирует пешеходов и водителей.

Наши предложения:

1. при текущем и капитальном ремонтах улиц приводить высоту бордюров в соответствие требованиям СНБ 3.03.02-97;
2. обозначать места ремонта, создавать условия для их объезда велосипедистами;
3. по возможности приводить на основных направлениях движения велосипедистов высоту бордюрных камней в соответствие нормам.