



Условия обеспечения БДД транспорта общего пользования

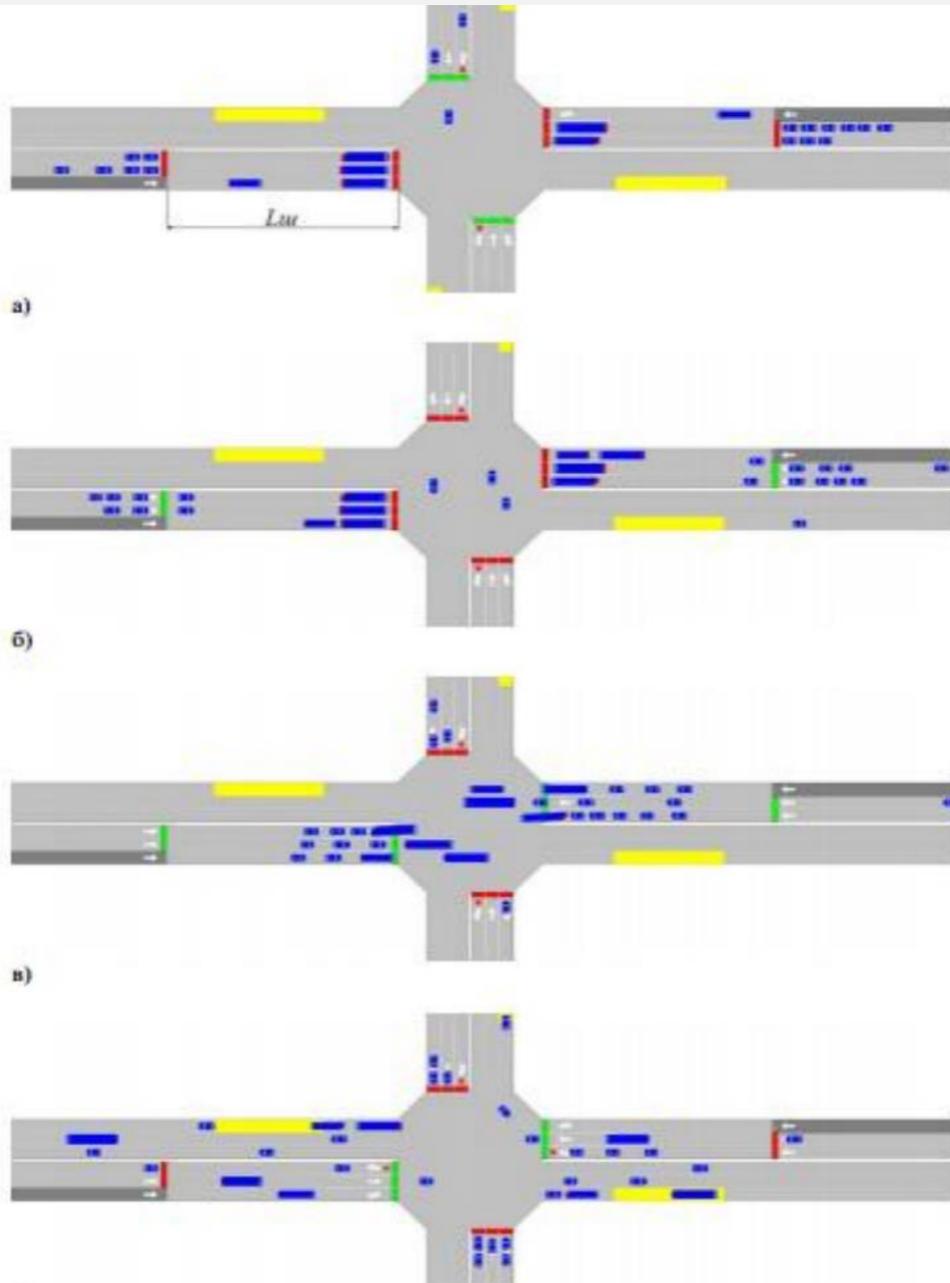
1. Внедрение решений по ОДД на основе всестороннего анализа.

- оптимизация светофорного регулирования: установка дополнительных секций, разделение фаз, установка отнесённых стоп-линий, где высадка пассажиров осуществляется на проезжую часть, введение выделенных пешеходных фаз (где действительно нужно);
- организация выделенных полос, шлюзов для проезда транспорта общего пользования;
- организация карманов/антикарманов для остановки транспорта общего пользования;

пешеходные переходы.

2. Использование комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД

3. Организация платной парковки



Шлюзовый алгоритм

- 1) На СО включен красный сигнал. Автобусы могут беспрепятственно проезжать в шлюз и распределяться по полосам с учетом их дальнейшего направления движения
- 2) Для всех ТС, которые остановились перед дополнительным СО происходит включение разрешающего сигнала с небольшим опережением. Это необходимо для уменьшения их задержки, так как к моменту включения разрешающего сигнала светофора автомобили, начавшие движение первыми, будут уже в непосредственной близости от него и смогут продолжить движение без остановки.
- 3) Все объекты имеют разрешающий сигнал
- 4) Освобождения шлюза от неприоритетных ТС . Расстояние между двумя стоп-линиями называется шлюз, в который автобусам открыт постоянный доступ. Его длина складывается из протяженности разметки 1.1 и разметки

Приказ Минтранса России от 30.12.2021 N 482 "Об утверждении методических рекомендаций по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения"

Остановочные пункты рекомендуется располагать вблизи пересечений или примыканий улиц, у пассажирообразующих объектов и основных путей следования пешеходов.

Рекомендуется принимать следующие расстояния между остановочными пунктами на застроенных территориях:

- трамвай - 400 - 600 м;
- автобус и троллейбус - 300 - 400 м.
- расстояния между остановочными пунктами автобуса-экспресса и скоростного трамвая следует принимать не менее 800 м.

ТПУ вне зависимости от значений расчетных пассажиропотоков время передвижения на пересадку пассажиров не превышало 5 минут без учета времени ожидания транспортных средств.

Приказ Минтранса России от 30.12.2021 N 482 "Об утверждении методических рекомендаций по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения"

Для автобусов, в том числе электробусов, а также для троллейбусов целесообразно организовывать выделенные полосы, если общая интенсивность движения на участке превышает 10 единиц ТС/час (каждые 6 минут) или пассажиропотоки в пиковый час в сечении превышают 500 пассажиров в час, а задержка по времени в пути на соответствующем сегменте превышает 25% относительно условий свободного потока (скорость движения в ночное время).

На магистральных улицах с односторонним движением допускается устраивать выделенную полосу для НПТОП с организацией движения навстречу общему потоку транспортных средств.

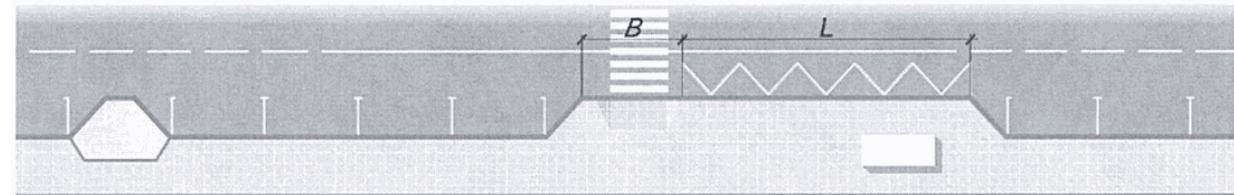
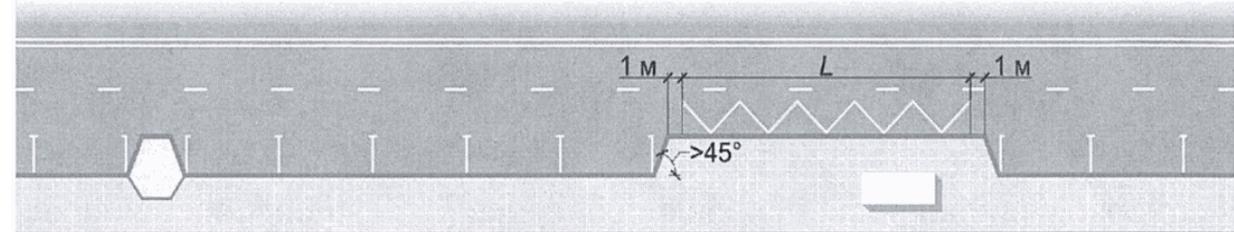
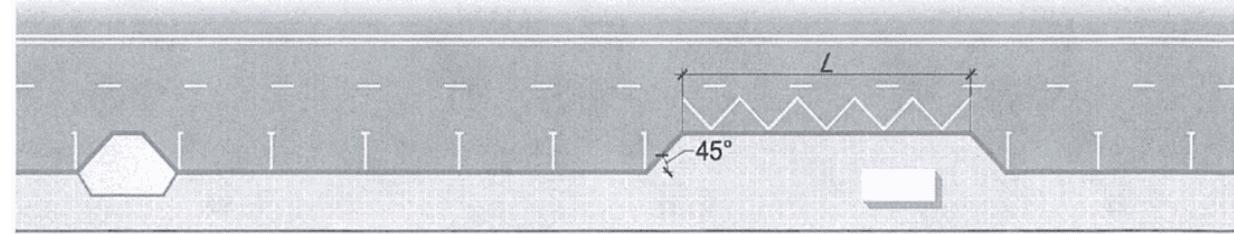
"Изменение N 2 к СП 396.1325800.2018 "Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования" (утв. и введено в действие Приказом Минстроя России от 27.12.2021 N 1017/пр), введено в действие с 28.01.2022

При наличии парковки ТС о.п. на выступах, прерывающих парковочные места, поднятых на высоту бортового камня от уровня проезжей части.

Остановочные пункты автобусов и троллейбусов на городских улицах и дорогах других категорий (при наличии экспрессного и полуэкспрессного сообщения) следует обустроить заездными карманами.

Заездные карманы могут располагаться:

- параллельно проезжей части;
- под углом к проезжей части.



Примеры устройства посадочной площадки на выступе

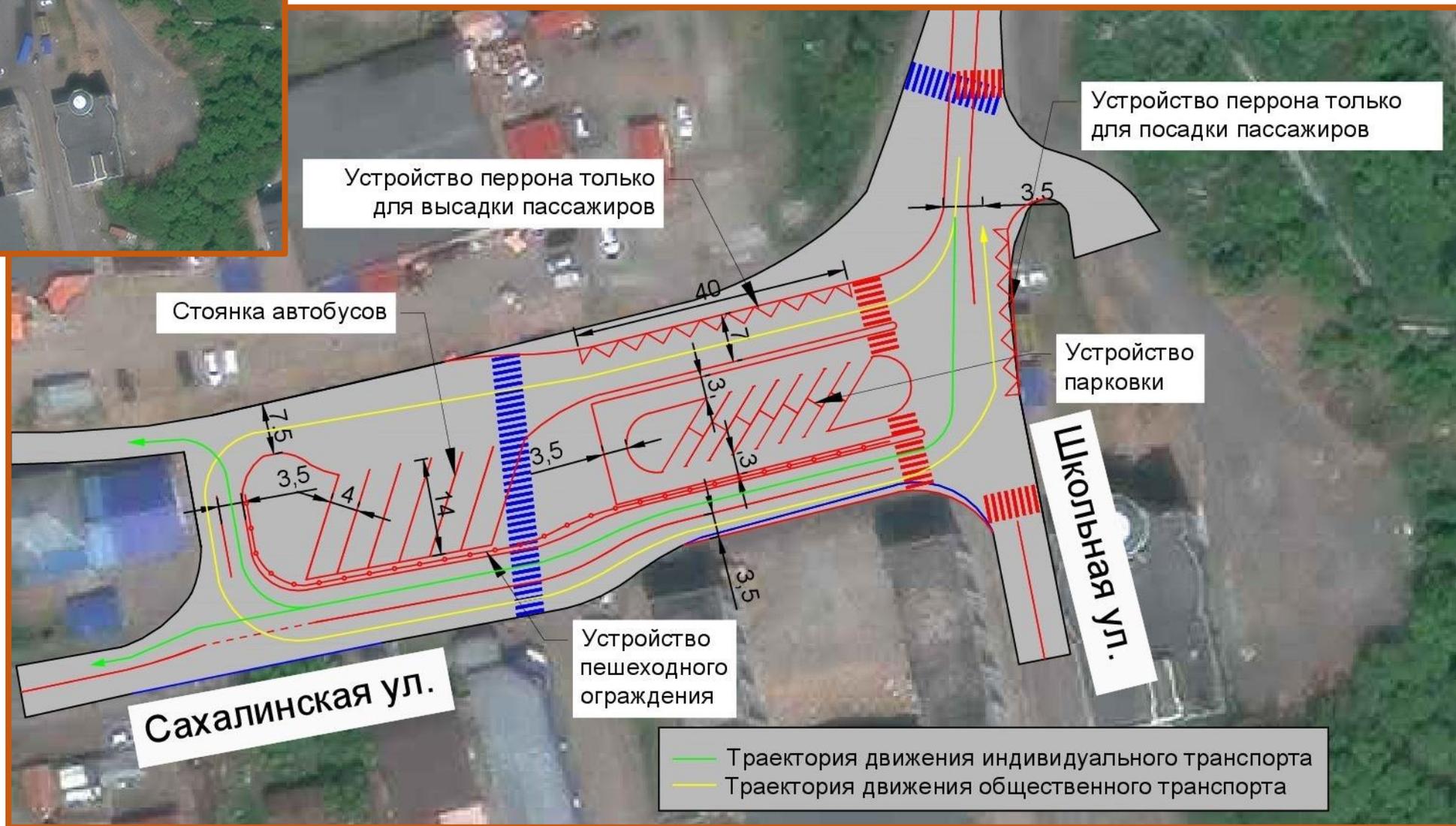


"Методические рекомендации по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, включающие типовые решения" (утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 31.07.2019 N 5)

Технические средства автоматической фотовидеофиксации рекомендуется применять на аварийно-опасных участках, где произошло 3 и более ДТП с пострадавшими вследствие нарушений ПДД, которые могут фиксироваться с помощью этих средств, а так же:

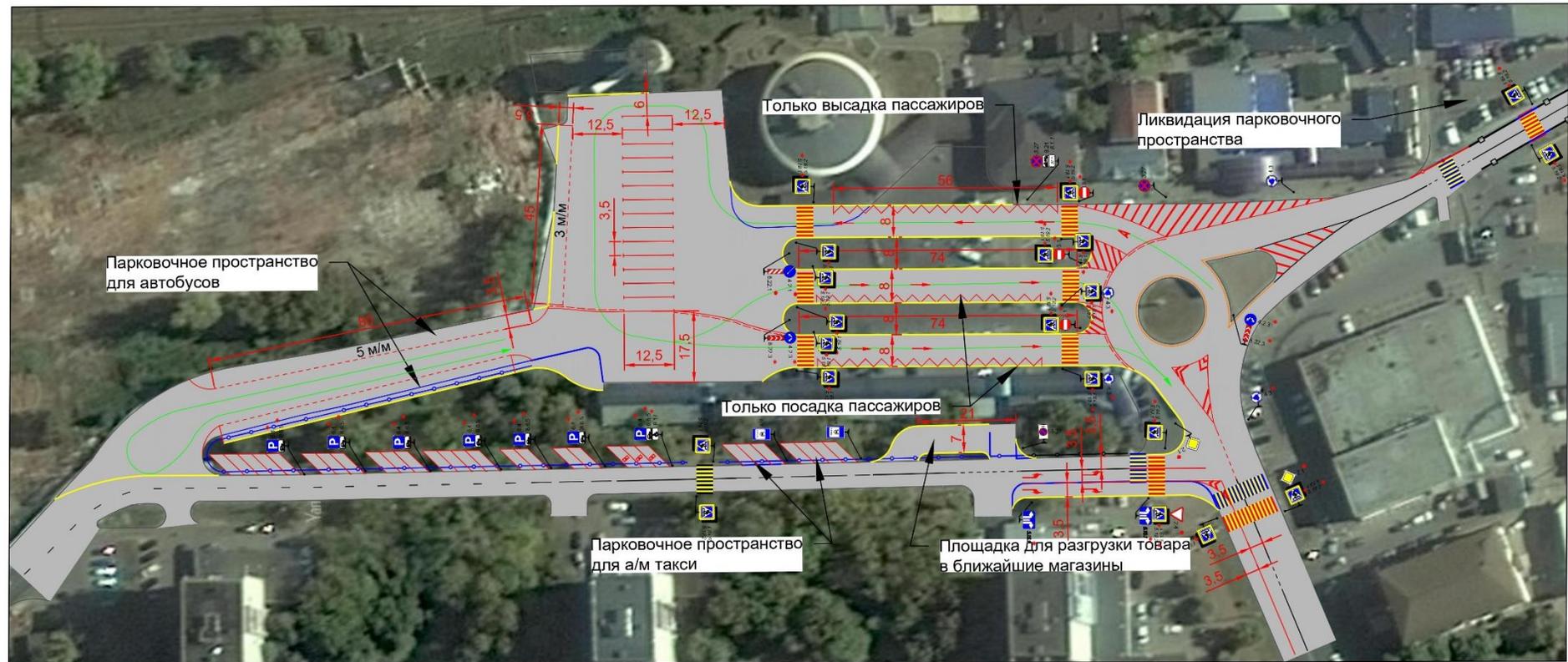
- на участках автомобильных дорог с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, могут быть размещены и в иных местах на основе анализа дорожных условий и нарушений ПДД.





ОДД на Вокзальной площади г. Чехов



Условные обозначения

- | | |
|---|--|
|  Борт проектируемый |  Демонтируемое пешеходное ограждение |
|  Борт демонтируемый |  Демонтируемое барьерное ограждение |
|  Разметка проектируемая |  Проектируемое пешеходное ограждение |
|  Проектируемое пешеходное ограждение |  Знак проектируемый |
|  Демаркируемый пешеходный переход | |