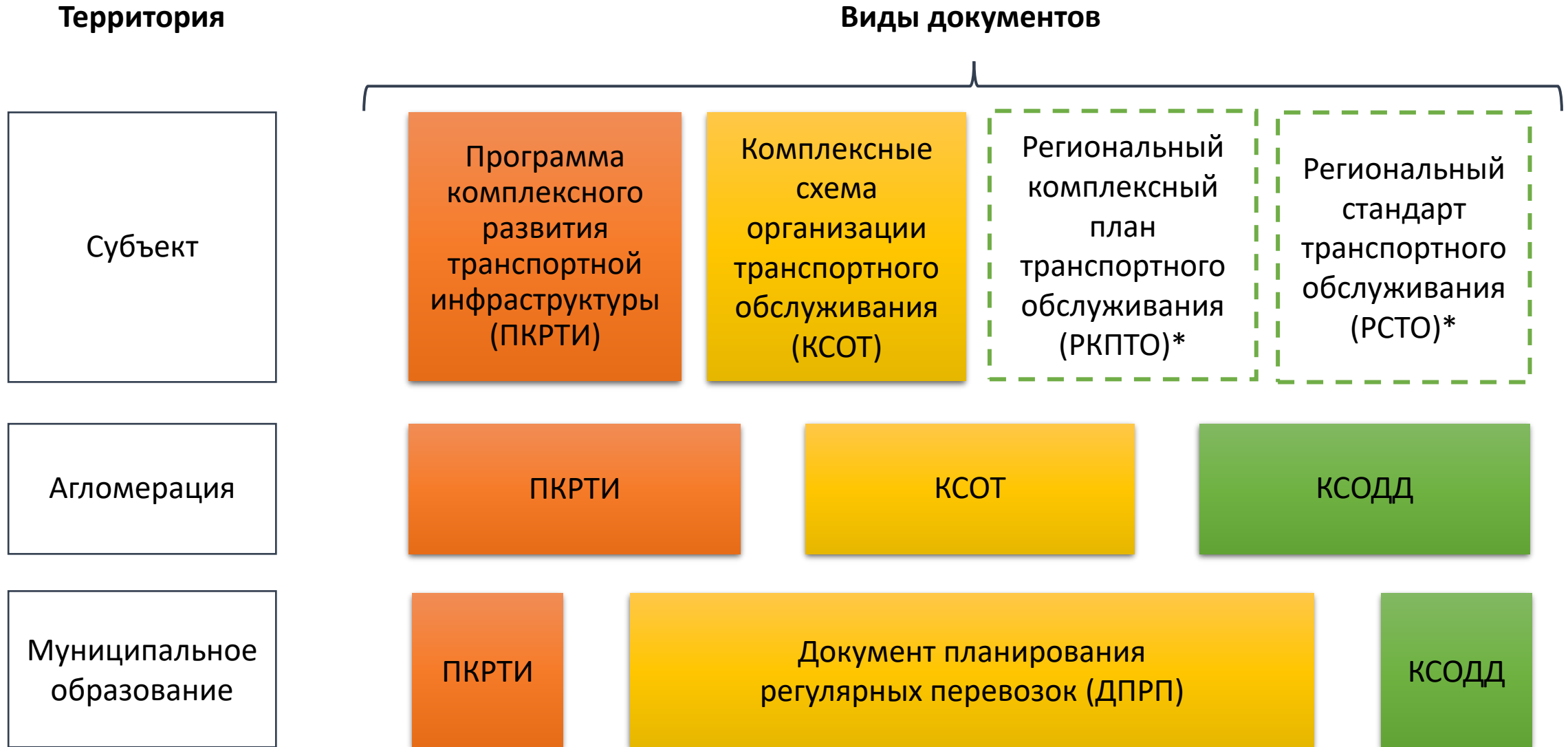


Выработка мер по повышению БДД при разработке документов транспортного планирования



**МОО «КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

www.ksodd.ru



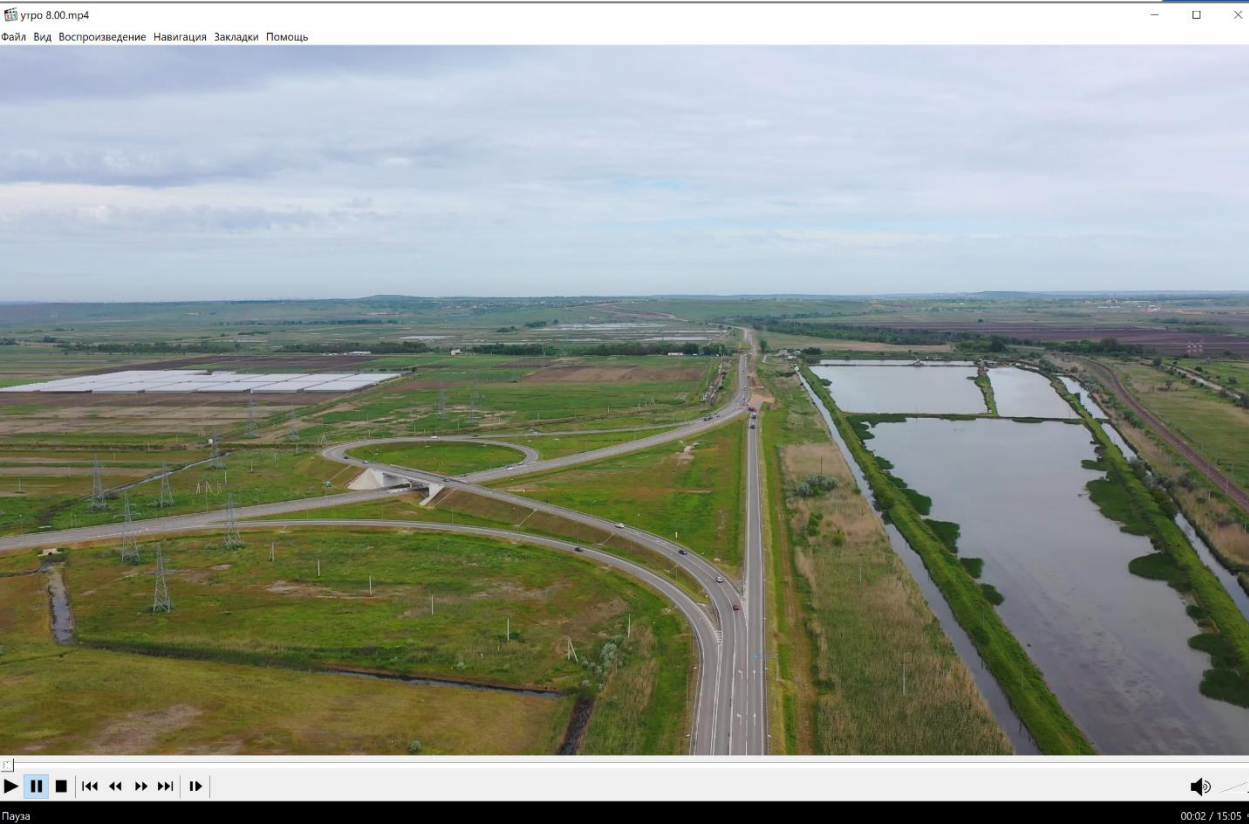
На этапе предварительного анализа условий развития транспортной системы субъекта Российской Федерации производится анализ уровня безопасности дорожного движения, статистики аварийности, причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Обследования параметров дорожного движения проводятся на сети автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения в границах субъекта Российской Федерации, участкам автомобильных дорог местного значения, обеспечивающие кратчайшие связи между населенными пунктами в границах субъекта Российской Федерации.

Также обследование параметров дорожного движения рекомендуется проводить на участках автомобильных дорог местного значения, соединяющих автомобильные дороги федерального и (или) регионального значения, и на участках автомобильных дорог местного значения, по которым проходят межрегиональные и межмуниципальные маршруты ПТОП.

При подготовке ПКРТИ городских агломераций (в составе ПКРТИ субъекта Российской Федерации либо в качестве самостоятельного документа) обследования параметров дорожного движения проводятся также на сети автомобильных дорог местного значения и улиц населенных пунктов агломерации.

Вопросы БДД в рамках ПКРТИ субъекта и агломерации



Осуществление съемки транспортного узла для дальнейшего определения параметров движения



Выявление необходимости устройства смотровой площадки

Показатели функционирования транспортной системы субъекта Российской Федерации (в том числе целевые показатели ПКРТИ) на существующее положение и на перспективу, должны включать показатели безопасности транспортного обслуживания (характеризуют уровень риска, в том числе участия в дорожно-транспортных происшествиях, гибели, вреда здоровью либо имуществу, для различных категорий пользователей транспортной системы).

Система целевых показателей ПКРТИ должна содержать показатели достижения целей БКД:

- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети;
- количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек.

Оценку изменения показателей безопасности дорожного движения вследствие реализации вариантов реализации ПКРТИ и отдельных мероприятий, рекомендуется проводить с применением методики, приведенной в Методических рекомендациях по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования.**

* Согласно Методическим рекомендациям по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации, утвержденным Протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 12 августа 2019 года № ИА-63

** ОДМ 218.6.025-2017 «Методические рекомендации по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования»

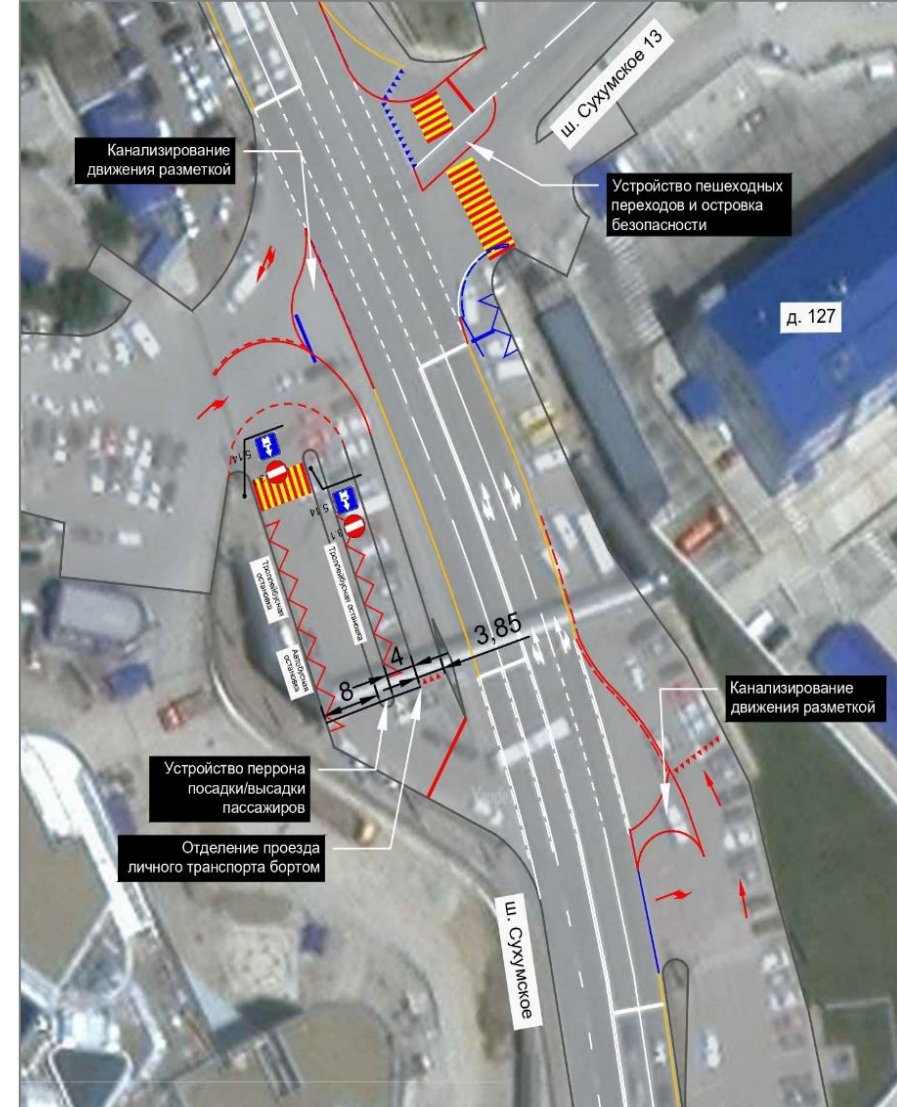
В предварительный общий перечень мероприятий ПКРТИ включаются мероприятия в сфере развития инфраструктуры всех видов транспорта, организации комплексного транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации в межмуниципальном и межрегиональном сообщении и организации дорожного движения на участках автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. В перечень включаются в том числе следующие группы мероприятий:

- мероприятия по организации и обеспечению безопасности дорожного движения включают, в том числе мероприятия, предусмотренные действующей Классификацией работ по организации дорожного движения и Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог в части установки либо демонтажа технических средств организации движения (включая организацию выделенных полос для движения пассажирского транспорта общего пользования; введение ограничений движения отдельных категорий АТС; строительство светофорных объектов, изменение циклов светофорного регулирования и иные подобные мероприятия; создание АСУДД). Детальную проработку мероприятий данной группы (в части определения дислокации конкретных технических средств организации дорожного движения, параметров циклов светофорного регулирования и т.д.) рекомендуется производить в ходе разработки ПОДД в отношении участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;
- мероприятия по организационному обеспечению реализации ПКРТИ включают в том числе мероприятия по созданию в структуре органов государственной власти субъекта Российской Федерации (либо органов местного самоуправления и/или межмуниципальных организаций, уполномоченных в области транспорта) подразделений, ответственных за реализацию различных направлений развития транспортной инфраструктуры и организацию комплексного транспортного обслуживания населения (в том числе центра транспортного планирования; проектного офиса для эксплуатации и актуализации математической модели транспортной системы; центра организации дорожного движения; диспетчерского центра управления и контроля за организацией пассажирских перевозок и иных подобных организаций).

* Согласно Методическим рекомендациям по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации, утвержденным Протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 12 августа 2019 года № ИА-63

Перечни мероприятий по вариантам реализации КСОТ субъекта Российской Федерации содержат следующие разделы:

- по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения подвижного состава ПТОП (организация выделенных полос и/или обособленных участков движения), организации движения на остановочных пунктах и в транспортно-пересадочных узлах, отстойно-разворотных площадок, конечных станций;
- по созданию и эксплуатации систем диспетчеризации, контроля движения, автоматического контроля оплаты проезда, информирования пассажиров, и иных типов ИТС, повышающих эффективность работы ПТОП;

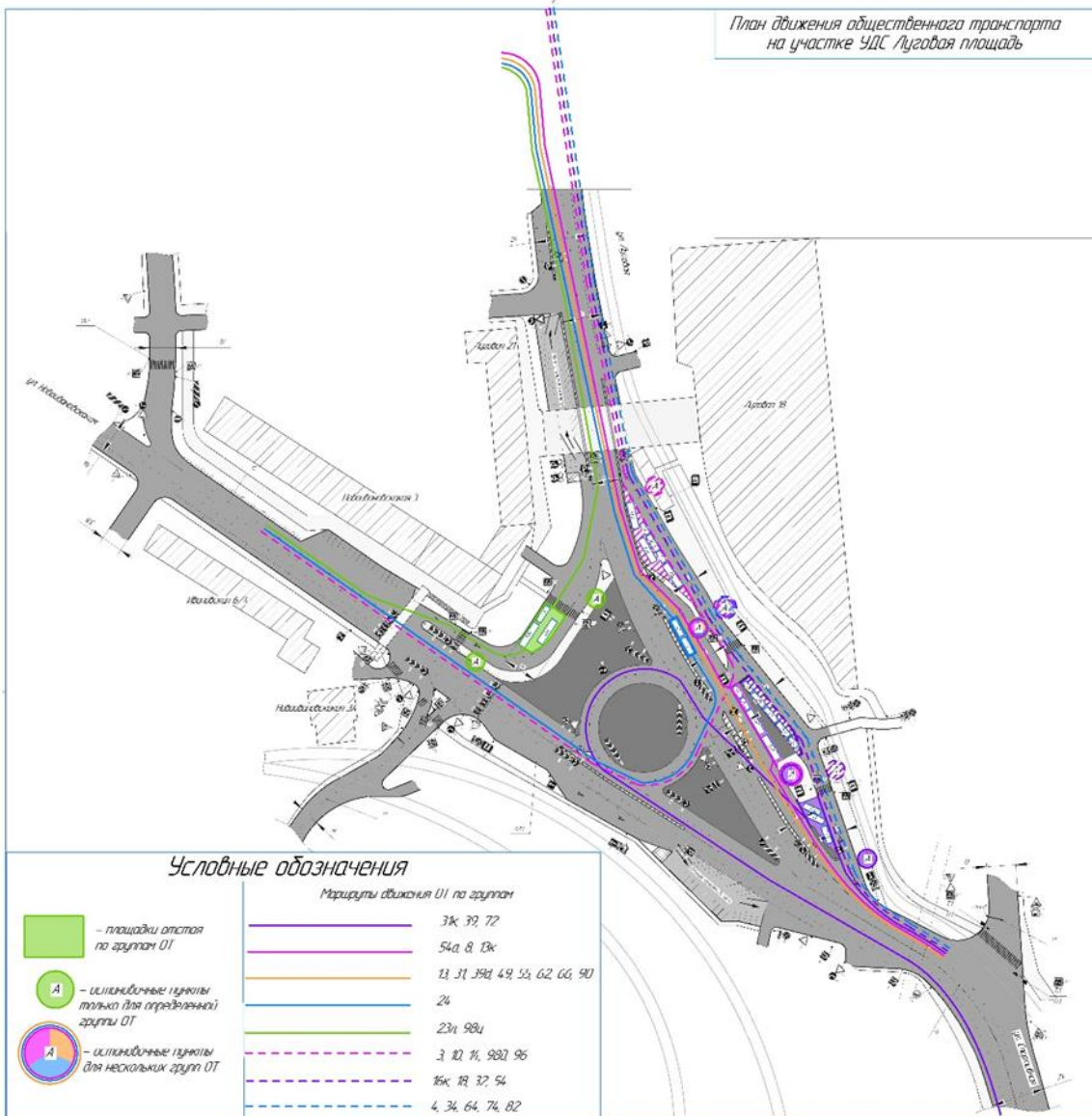




Чтобы выехать с площадки водители выезжают задним ходом из автобусного кармана и, перекрывая проезжую часть, перестраиваются через 4 полосы площади

Дорожная ситуация в час пик

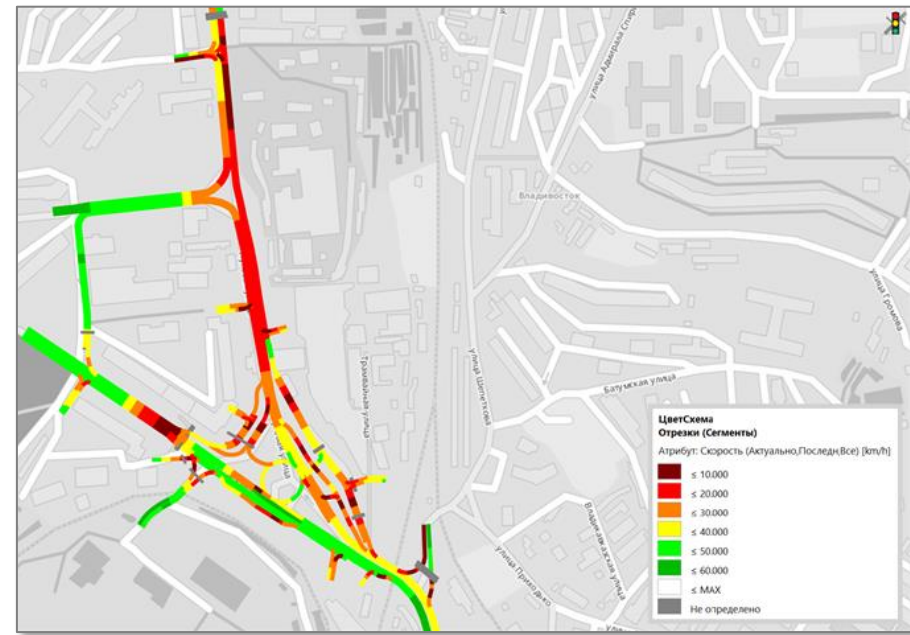
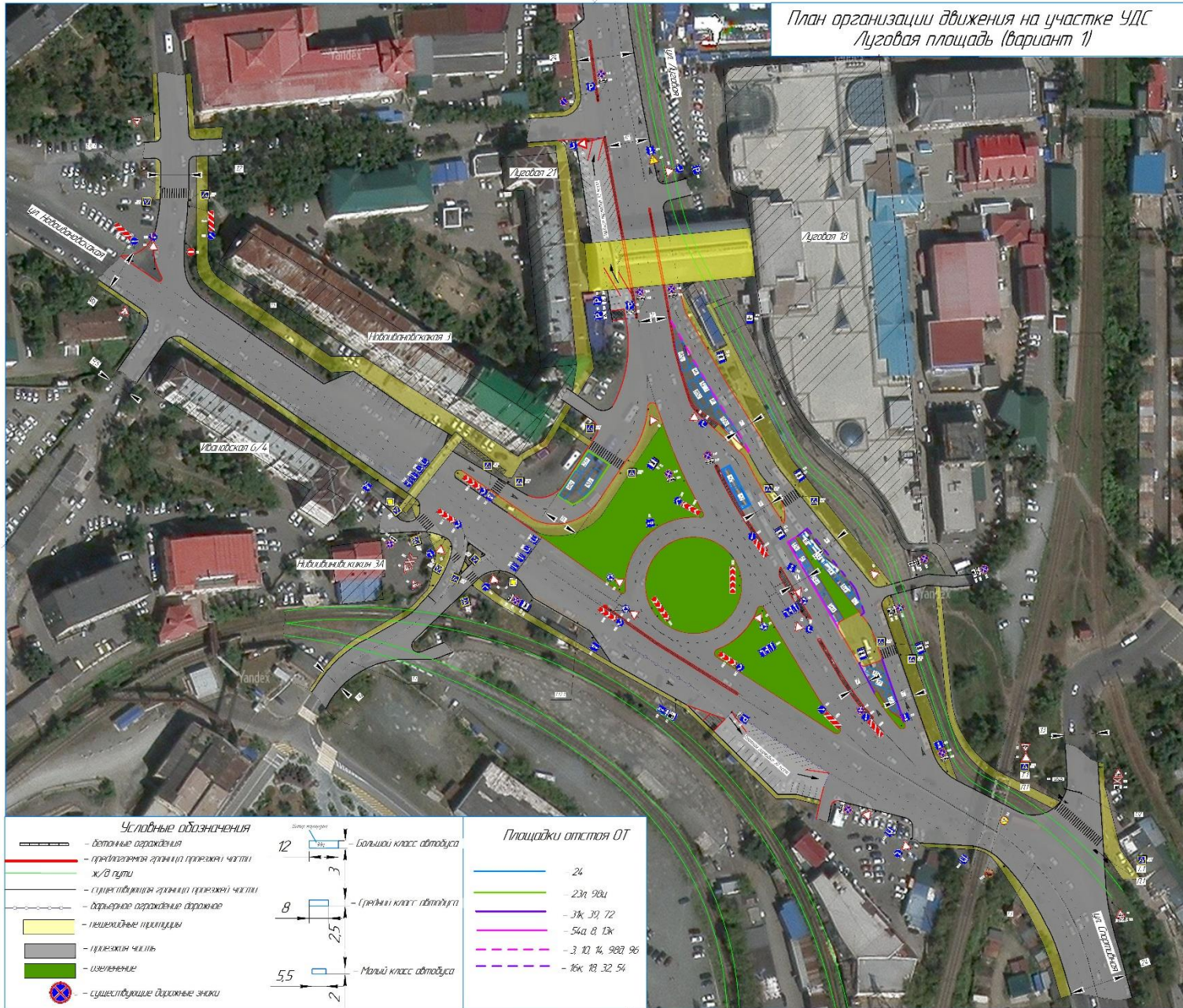
* Согласно Методическим рекомендациям по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации, утвержденным Протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 12 августа 2019 года № ИА-63



Моделирование предложений

- 1) искусственное сужение числа полос проезжей части, увеличение диаметра кольцевой развязки
- 2) разделение транспортных потоков на ул. и группировка общественного транспорта по пути следования
- 3) Ликвидация наземного пешеходного перехода и устройство надземного пешеходного перехода обеспечивает безопасность пешеходов при переходе через 4-х полосную магистраль

Вопросы БДД в рамках КСОТ субъекта и агломерации*



Одной из главных целей планирования и организации регулярных перевозок пассажиров в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях является сокращение ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Для разработанного плана внесения изменений в маршрутную сеть проводят анализ транспортного и нетранспортного эффектов вариантов маршрутной сети, включая экономический и бюджетные показатели, показатели безопасности и экологии транспортной системы с учётом транспорта необщего пользования.

Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t ($MЭ^t_{ПББС}$) определяется по формуле:

$$MЭ^t_{ПББС} = \sum_{k=1}^K (П^t_{ПАСБЖ} - П^t_{ПАСОЖ}), \quad (7)$$

где:

K - количество участков пути следования с однородными дорожными условиями;

k - участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$П^t_{ПАСБЖ}$ - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k -м участке пути следования с однородными дорожными условиями до начала реализации инфраструктурного проекта. В случае если в рамках инфраструктурного проекта предполагается создание нового пути следования, выбирается альтернативный путь, наиболее часто используемый до реализации инфраструктурного проекта;

$П^t_{ПАСОЖ}$ - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k -м участке пути следования с однородными дорожными условиями при реализации инфраструктурного проекта.

Величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k -м участке пути следования с однородными дорожными условиями в году t ($П^t_{ПАСЖ}$) определяется по формуле:

$$П^t_{ПАСЖ} = Дн^t \times Z_k \times 10^{-6} \times Y^t_{ДТП} \times M_T \times N^t_k \times L_k, \quad (8)$$

где:

$Дн^t$ - количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

Z_k - количество дорожно-транспортных происшествий на k -м участке в расчете на 1 млн. автомобилей/километров;

$Y^t_{ДТП}$ - средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t ;

M_T - итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий;

N^t_k - среднегодовая суточная интенсивность движения на k -м участке в году t , автомобилей/сутки;

L_k - протяженность k -го участка с однородными дорожными условиями, километров.

*** Согласно Методическим рекомендациям по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным заместителем Министра транспорта Российской Федерации 30.06.2020 г.

Вопросы БДД в рамках КСОДД агломерации и муниципальных образований

При разработке КСОДД и ПОДД необходимо учитывать приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов.****

Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации приводится для территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и должна включать анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).

Мероприятия по организации дорожного движения необходимо разрабатывать с учетом предложений территориальных подразделений Госавтоинспекции (при наличии).

Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения (достижение целевых показателей реализации КСОДД) должна включать:

- прогноз основных показателей безопасности дорожного движения;
- прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;
- прогноз параметров эффективности организации дорожного движения.

**** Согласно Статье 2 п.3 Федерального закона от 29.12.2017 N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; п.3 Приказа Минтранса России от 30.07.2020 N 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России 10.11.2020 N 60817)

Вопросы БДД в рамках ПКРТИ городских и сельских поселений*****

ПКРТИ должна обеспечивать создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности.

Паспорт ПКРТИ должен содержать целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры, сроки и этапы реализации программы, укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов), объемы и источники финансирования программы.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры включают технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития транспортной инфраструктуры, в том числе показатели безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры включает анализ уровня безопасности дорожного движения

Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения, городского округа включает прогноз показателей безопасности дорожного движения

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры) могут включать комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков, мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

Предложения по повышению роли вопросов обеспечения БДД в документах транспортного планирования

Показатели БДД

Национальные
проекты

Региональный стандарт
транспортного обслуживания

Федеральные
проекты

Мероприятия по БДД

ПКРТИ

КСОТ

РКПТО

КСОДД

ДПРП

Финансирование мероприятий по БДД

Региональные программы

Муниципальные программы



Необходим
контроль
реализации
мероприятий
и достижения
показателей



**МОО «КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

Член Президиума

Литвин Евгений Владимирович

www.ksodd.ru

ksodd@ksodd.ru

Телефон: +7 985 991-84-54