

СПРАВКА

по вопросу изменения нормативных документов, в части правил применения островков безопасности и ширины полос движения

1. Островки безопасности.

ГКУ ЦОДД поддерживает необходимость изменения требований нормативных документов к применению островков безопасности.

Изменение правил их применения позволит более гибко подходить к вопросу обеспечения безопасности дорожного движения, увеличив спектр методов его повышения и совершенствования организации дорожного движения с учётом международной практики.

Вместе с тем, рассмотрев данные конкретные предложения ГКУ ЦОДД сообщает следующее:

- 1) Учитывая, что ГОСТ Р 52766-2007 является обязательным к применению согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 04.11.2017г. N2438-р, а СП 396.1325800.2018 и ГОСТ 33151-2014 применяются на добровольной основе, то целесообразно внести основные и определяющие изменения именно в ГОСТ Р 52766-2007.

Другие же нормативные документы дополнить более подробными и частными требованиями. Так как они несут рекомендательный характер – это даст возможность выбирать наиболее оптимальные варианты в определённых дорожных условиях.

- 2) Считаю необходимым применение не только приподнятых островков безопасности – это ограничивает возможность их обустройства. В соответствии с ГОСТ 52289-2019 - островки безопасности обозначаются, в том числе техническими средствами организации дорожного движения (разметкой, направляющими устройствами). Необходимо вместо словосочетания «приподнятые островки безопасности» применять «островки безопасности».
- 3) Считаю возможным обустройство островков безопасности на регулируемых пешеходных переходах вне зависимости от наличия поэтапного перехода.
- 4) Исключение из п. 4.2.5.1 ГОСТ Р 52766-2007 условий обустройства островков безопасности нецелесообразно, так как это вынудит обустраивать приподнятые островки безопасности безусловно на любой дороге и при любых условиях движения. Считаю достаточным исключение зависимости обустройства островков от интенсивности движения транспорта и пешеходов. При этом уменьшить минимальное расстояние между островком и границей проезжей частью до 6 м.

2. Ширина полос движения.

ГКУ ЦОДД поддерживает необходимость изменения требований нормативных документов к ширине полос движения на улицах различных типов и категорий.

Вместе с тем, рассмотрев данные конкретные предложения ГКУ ЦОДД сообщает следующее:

- 1) Отсутствует необходимость исключения ширины полос движения из таблиц расчетных параметров улиц и дорог, так как достаточно изменить диапазон возможных значений.
- 2) Считаем нецелесообразным организацию ширины полос движения для общественного и грузового транспорта менее 3,25 м.
- 3) Считаем невозможным применение ширины полосы движения 2,5 м. Ширину полосы движения 2,75 м считаем возможным применять только при общей ширине проезжей части не менее 6 м, так как не обеспечивается необходимая ширина проезда специальной техники (пожарные машины, техника коммунально-хозяйственных служб);
- 4) Необходимо научно-техническое обоснование предложенной зависимости ширины полос движения от расчетной скорости движения. При строительстве новых и реконструкции существующих дорог проводят расчет для обоснования принятых решений (например, по формулам, указанным в «Проектирование городских улиц и дорог: учебно-методическое пособие» Д.С. Мартягин, А.В. Косцов, С.С. Мордвин. – М.: МАДИ, 2018. – 68 с.) Без изменения методического расчета, конкретные результаты не будут совпадать с предложенными значениями.

При этом считаем целесообразным для исключения бессистемного и механического переноса отдельных элементов зарубежного опыта сформировать пакет необходимых, для дальнейшего, профессионального перевода и изучения, нормативных документов, методических рекомендаций и научных исследований в области безопасности и организации дорожного движения передовых стран. Это позволит обеспечить полный и комплексный пересмотр нормативных документов с учетом изменения подхода к безопасности и организации дорожного движения.