

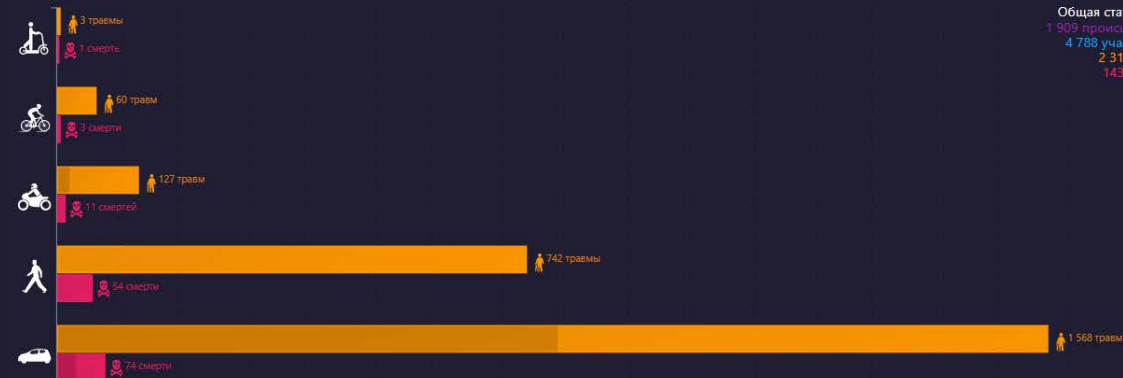
БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРАКТИКА КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА
НА ПРИМЕРЕ ЮЖНО-САХАЛИНСКА

Василий Вишневский
директор Центра развития городской среды
Южно-Сахалинск



Пострадавшие



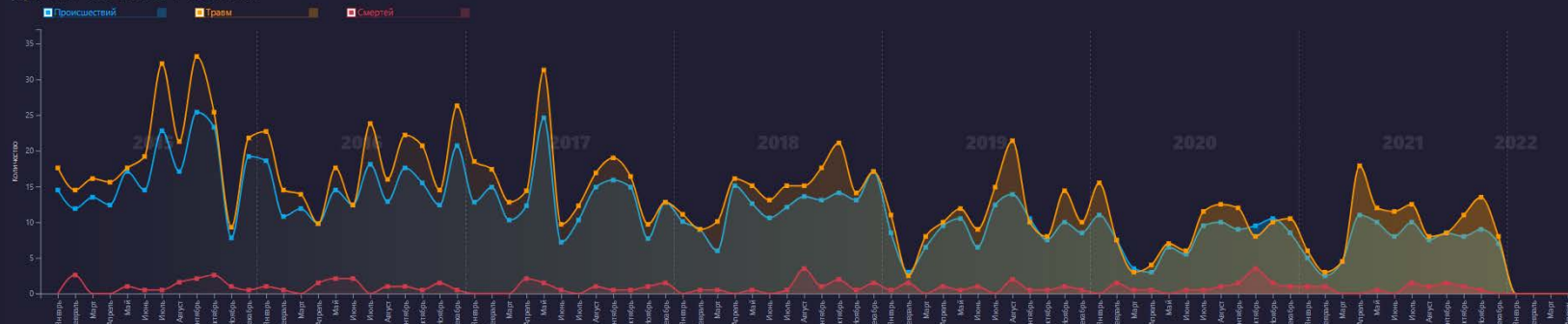
Общая статистика:
 1 909 происшествий
 4 788 участников
 2 316 травм
 143 смерти

Распределение вины в ДТП

- По вине водителя (1566 / 82.03%)
- По вине пешехода (200 / 10.48%)
- По вине мотоциклиста (66 / 3.46%)
- По вине велосипедиста (39 / 2.04%)
- Обоюдная вина водителя и пешехода (22 / 1.15%)
- Обоюдная вина водителя и мотоциклиста (8 / 0.42%)
- Обоюдная вина водителя и велосипедиста (4 / 0.21%)
- Вина не установлена (3 / 0.16%)
- Обоюдная вина мотоциклиста и велосипедиста (1 / 0.05%)



ДТП на 100 тысяч человек

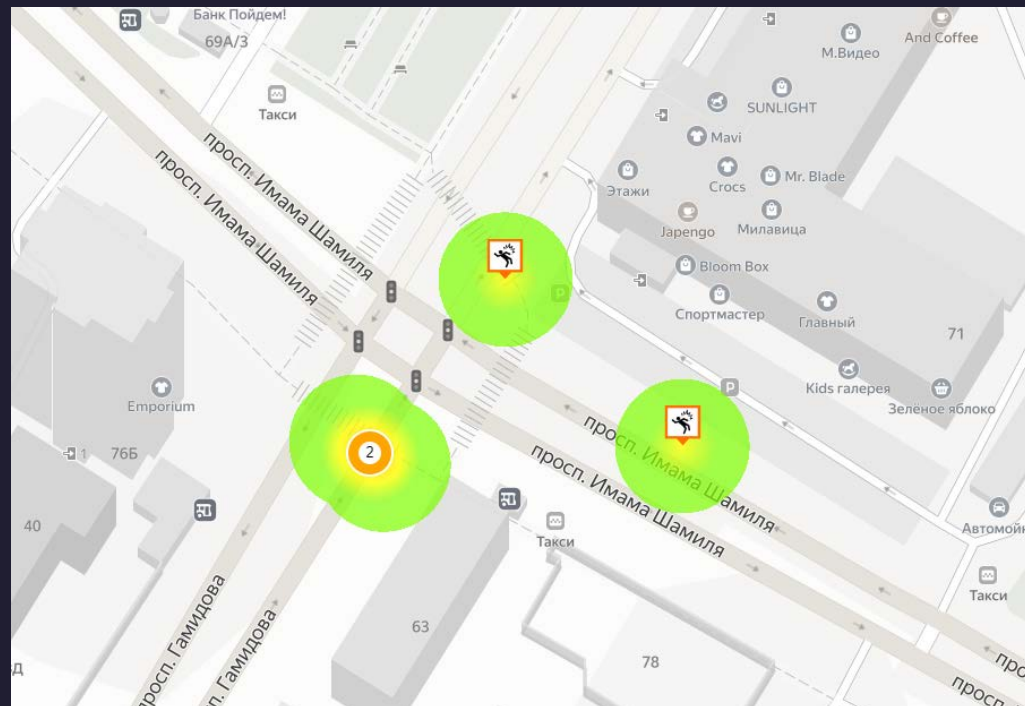
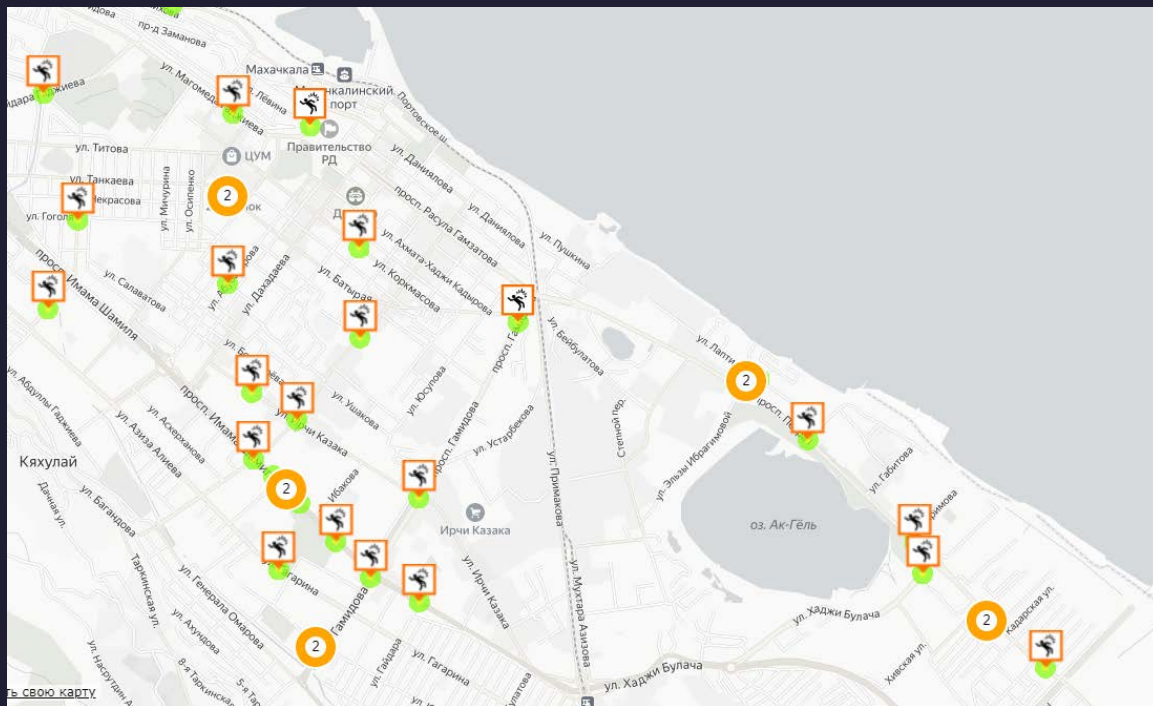
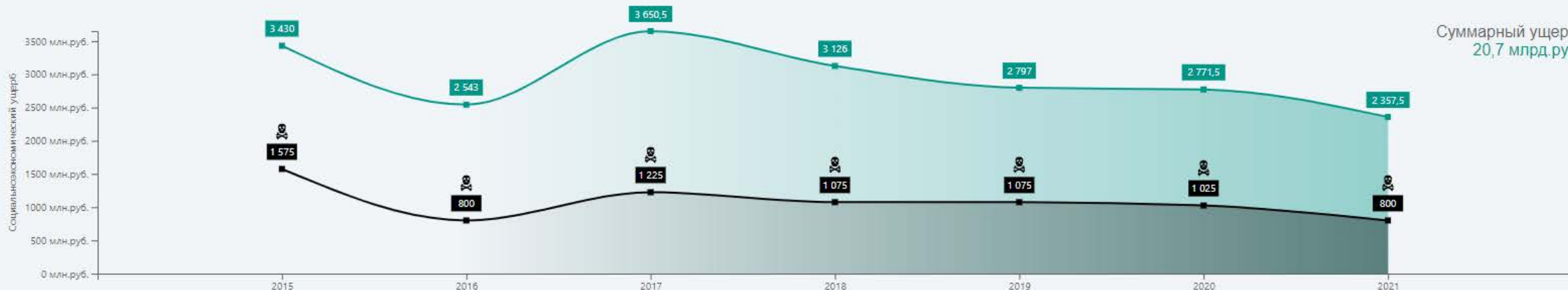


Социально-экономический ущерб от всех ДТП с травмами и смертями (в млн.руб)

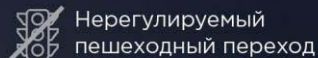
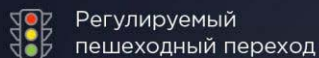


Суммарный ущерб:
 11 681 млн.руб.

Общий социально-экономический ущерб от всех ДТП с травмами и смертями (в млн.руб)



КАКОЙ ПЕРЕХОД БЕЗОПАСНЕЕ?



2015 - 2020



ЯНВАРЬ - ОКТЯБРЬ 2015



ЯНВАРЬ - ОКТЯБРЬ 2020



Погода

Ясно	35	81.4%	<div style="width: 81.4%;"></div>
Дождь	4	9.3%	<div style="width: 9.3%;"></div>
Пасмурно	4	9.3%	<div style="width: 9.3%;"></div>

Дорожное покрытие

Сухое	35	81.4%	<div style="width: 81.4%;"></div>
Мокрое	8	18.6%	<div style="width: 18.6%;"></div>

Объекты улично-дорожной сети

Регулируемый пешеходный переход	22	35.5%	<div style="width: 35.5%;"></div>
Нерегулируемый пешеходный переход	21	33.9%	<div style="width: 33.9%;"></div>
Регулируемый перекресток	13	21.0%	<div style="width: 21.0%;"></div>
Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных улиц (дорог)	6	9.7%	<div style="width: 9.7%;"></div>

**ПРОЕКТНЫЕ СЕМИНАРЫ С МЭРИЕЙ
РАБОЧИЕ ГРУППЫ С ГИБДД
«ГОРОДСКИЕ СРЕДЫ» ЖИТЕЛЯМ**

Аналитический обзор
Безопасность дорожного движения
в г.Южно-Сахалинске 2015-2019



Южно-Сахалинск
Сентябрь 2019



ПРОБЛЕМАТИКА БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

ПЕШЕХОДЫ

Увеличение числа наездов на пешеходов

ТЯЖЕСТЬ ДТП

Самый высокий индекс тяжести последствий в ДТП за последние 5 лет



СМЕРТНОСТЬ В ДТП

Самый высокий уровень смертности в ДТП за последние пять лет

СОЦИАЛЬНЫЙ РИСК

Стабильно высокий уровень социального риска. В регионе выше, чем в среднем по России

УРОВЕНЬ ПОДХОДА К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

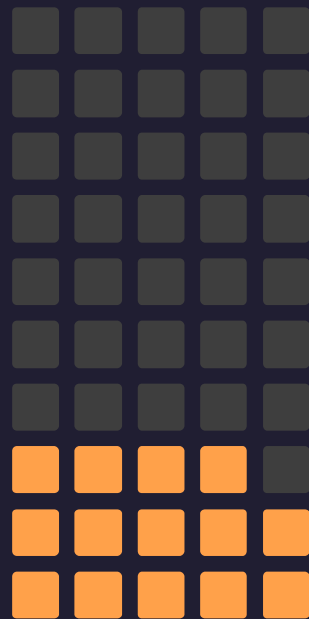
ЮЖНО-САХАЛИНСК
В 2019 ГОДУ

4%



ТЕКУЩАЯ ЗРЕЛОСТЬ
ПРОГРАММЫ
На 01.05.2022 г.

28%



ЦЕЛЕВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ
УРОВНЯ РАЗВИТИЯ
К 2025

75%



УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ
В САМЫХ БЕЗОПАСНЫХ
ГОРОДАХ

100%



Комплексный мастер-план обеспечения безопасности дорожного движения



ДОБРАЯ УЛИЦА

Нет ущерба. Нет травм. Нет трагедий





ДОБРАЯ УЛИЦА

Нет ущерба. Нет травм. Нет трагедий

Организация Объединенных Наций

A/74/L.8E



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
18 August 2020
Russian
Original: English

Семьдесят четвертая сессия

Пункт 12 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Бурунди, Вьетнам, Германия, Испания, Катар, Кипр, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монако, Монголия, Мьянма, Непал, Нидерланды, Никарагуа, Оман, Португалия, Российская Федерация, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словения, Таиланд, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Франция, Центральноафриканская Республика, Чехия, Швеция, Экваториальная Гвинея, Эритрея и Южная Африка: проект резолюции

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 года, 60/5 от 26 октября 2005 года, 62/244 от 31 марта 2008 года, 64/255 от 2 марта 2010 года, 66/260 от 19 апреля 2012 года, 68/269 от 10 апреля 2014 года, 70/260 от 15 апреля 2016 года и 72/271 от 12 апреля 2018 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, сопровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,

подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразование целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство неустанно прилагать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признавая при этом, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также

¹ A/74/304 и A/74/304/Corr.1.

20-10844 (R) 190820 190820



Просьба отправить на вторичную переработку



Выполнять все мероприятия мастер-плана с тем, чтобы к 2030 году добиться ключевых показателей II Декады безопасности дорожного движения

ЦЕЛИ

1

НЕТ ТРАГЕДИЙ
СРЕДИ ПЕШЕХОДОВ

2

-50%

СНИЖЕНИЕ СМЕРТНОСТИ
В ДТП НА 50% ЗА 10 ЛЕТ

3

-50%

СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА
ПОСТРАДАВШИХ
В ДТП на 50% ЗА 10 ЛЕТ



ДОЛГОСРОЧНЫЕ
решения имеющие
фундаментальный характер
изменений в будущем



ОПЕРАТИВНЫЕ
мероприятия локального
характера с учетом
выявленных особенностей

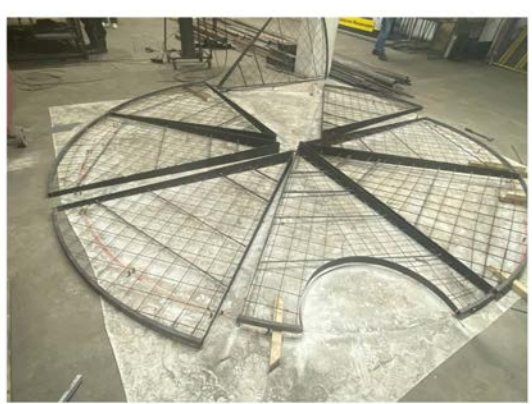


УПОРЯДОЧЕННЫЕ
мероприятия, направленные
на эффективную
организацию движения





МОДУЛЬНЫЕ АНКЕРНЫЕ БОРДЮРЫ





Отключение выезда пешеходного перехода

Демонтаж пешеходных ограждений

5.16 (2 км)
5.15.4
5.19.1 (5.19.2)
5.15.3

5.19.1 (5.19.2)
6.16

3.28
8.74

5.19.1 (5.19.2)
3.24 (30)
4.2.1
2.2

5.19.1 (5.19.2)

3.24 (30)
3.27
8.24

5.19.1 (5.19.2)
5.15.1
4.2.1

5.16 (2 км)

5.19.1 (5.19.2)
6.16
5.15.1

5.19.1 (5.19.2)
4.3
7.4

5.19.1 (5.19.2)
4.3

4.2.1

2.4
4.3
5.19.1 (5.19.2)

(OE) 7.2 E
30
7.1
8.17
5.15.1
5.15.1
5.15.1

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ ВНЕДРЕНИЕ КОЛЬЦЕВЫХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ

Комсомольская-Сахалинская Комсомольская-Детская Горького-Алтайский

В настоящее время возникают систематические заторы на трех перекрестках, имеющих высокое левоворотное движение.



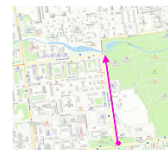
Ожидаемые результаты

- Снижение времени задержек для ул.Детской**
С улицы Детской и на юг по Комсомольской станет проще и на 85% быстрее проехать.
- Увеличение задержек для ул.Комсомольской**
Из-за слияния заторов с улицы Сахалинской на улицу Комсомольскую ожидается визуальное улучшение заторовой ситуации в северном направлении, однако в целом путь станет занимать на 5% меньше времени.
- Повышение безопасности**
В 2 раза произойдет снижение конфликтных точек и вероятности ДТП с тяжелыми последствиями. Для пешеходов появится дополнительный пешеходный период. Второй период сдвигается ближе к перекрестку.
- Безопасные левые повороты для автобуса**
На рассматриваемом участке благодаря обеспечению безопасности движения общественного транспорта получится загрузить маршруты автобуса до Тимашева.
- Увеличение эффективности транспортного узла**
На 5% увеличится пропускная способность перекрестка Сахалинская-Комсомольская.
- Увеличение задержек для южного направления**
Рост пропускной способности перекрестка увеличит транспортный поток на юг. По итогу перераспределения потоков требуется корректировка работы перекрестка улица Комсомольская-Коммунистический проспект.



Время прохождения пути от ул. Фабричной до исследуемого перекрестка

Направление	С-Ю	Ю-С
№. 8 Путь (сек)	204	638
Задержка (сек)	167	976
После		
№. 8 Путь (сек)	81	308
Задержка (сек)	41	42



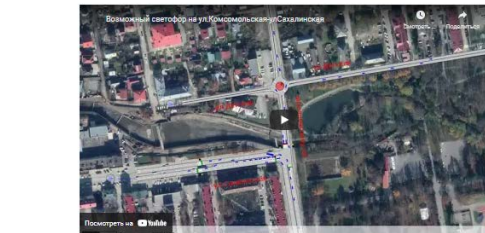
Время прохождения пути от Коммунистического просп. до исследуемого перекрестка

Направление	С-Ю	Ю-С
№. 8 Путь (сек)	20	85
Задержка (сек)	12	86
После		
№. 8 Путь (сек)	230	320
Задержка (сек)	184	284



Моделирование существующего положения

Моделирование экспериментального предложения



Чтобы минимизировать ошибки и оценить риски, проведено транспортное моделирование

Этапы эксперимента

- Пилотное внедрение**
Запуск траекторных пересечений с целью выявления фактической ситуации и оценки эффективности расчетных параметров транспортной модели в ограниченный период времени, на срок не более 90 дней
- Оценка и обсуждение результатов**
Вместе с партнерами мы обобщим целевые показатели и достигнутые индикаторные параметры. Оценим целесообразность сокращения экспериментальной схемы организации дорожного движения и примем решение о судьбе проекта
- Внедрение или ликвидация**
Ликвидация экспериментальной схемы организации движения или внедрение постоянной схемы с учетом эксперимента в условиях реальной транспортной ситуации

Причины эксперимента

За последние 2 года были проанализированы транспортные потоки на рассматриваемых участках

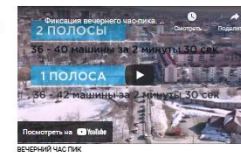
- ✓ Высокие транспортные задержки
- ✓ Обращение жителей ул.Детская
- ✓ Низкая эффективность организации дорожного движения



Результаты фиксации хода интеграции кольцевых пересечений



Фиксация пропускной способности однопольного кольцевого пересечения в отсеченных условиях. Сравнение с регулируемым перекрестком Коммунистический проспект - улица Комсомольская



Вечерний час пик

Контекст эксперимента

На транспортную ситуацию влияют точки притяжения, застройка, соседние перекрестки

- Высокое влияние светофорного регулирования Коммунистический проспект - Комсомольская**
Из-за введения 4 фазного режима регулирования, указанный перекресток генерирует большие и длительные очереди автомобилей, которые с большой скоростью едут на свето- не давая возможности безопасно выехать с ул.Детской и с Комсомольской на Сахалинскую. Требуется оптимизация работы светофора
- Учебное заведение**
Ликвидация не имеет в зоне пешеходной доступности остановок общественного транспорта, до остановки 800 метров при нормативе 300-350 метров. Высокая доля поездок детей на индивидуальном транспорте в 2022 году планируется загрузить маршрут автобуса. Для этого требуется осменить безопасные левые маневры на трех перекрестках (Алтайский-Горького, Детская-Комсомольская, Комсомольская-Сахалинская).
- Единственная транспортная связь**
Жители района и прилегающих территорий обслуживает 2 полосные дороги. Устройство светофора без расширения моста и улицы на перекрестке приведет к ухудшению транспортной ситуации. Для пешеходов неудобные и небезопасные пешеходные связи. Служит единственной по ГОСТ пешеходной связью на остановке Турист.



Предлагаемое пересечение имеет в 2 раза меньше конфликтных точек

9 720 000 000 рублей

Реализация мероприятий обеспечит города Сахалинской области безопасными улицами, улучшит среду обитания и в целом повысит комфортность городской среды.



Снижение социально-экономического ущерба от ДТП на территории Сахалинской области за период II Декады безопасности 2021-2030

ИНДЕКС КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



Благодарю за внимание

Василий Вишнеvский,

«Центр развития городской среды», Южно-Сахалинск

+7 924 190 63 62

t.me/gradovod