

Остановочный пункт

как элемент устойчивой транспортной системы



**ЦЕНТР
РАЗВИТИЯ
ГОРОДСКОЙ
СРЕДЫ**



CHAPITRE 3

LA DISTANCE ENTRE DEUX ARRÊTS

La distance entre deux arrêts a une double importance :

- Pour le client, elle détermine sa distance et son temps de marche depuis son point d'origine jusqu'à l'arrêt d'autobus
- Pour le RTL, car elle conditionne la vitesse des autobus et donc le temps de parcours de la ligne

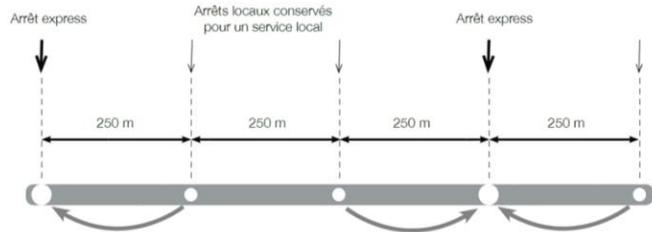
Afin de concilier une proximité du transport collectif avec le maintien d'une vitesse commerciale attractive pour la clientèle, les normes d'interstation suivantes sont recommandées par le RTL :

Norme	Réseau local			Réseau express		
	Minimale -20 %	Moyenne	Maximale +20 %	Minimale -20 %	Moyenne	Maximale +20 %
	200 m	250 m	300 m	600 m	750 m	900 m
	Minimum de 150 m entre deux arrêts			Minimum de 450 m entre deux arrêts		

La distance recommandée de 250 mètres entre deux arrêts locaux représente en moyenne 3 minutes de marche. Cette norme permet de maintenir une desserte de proximité sur le réseau local.

Pour le réseau express, la distance recommandée est de 750 mètres. Les arrêts plus espacés permettent ainsi d'offrir un service d'autobus plus rapide tout en offrant un accès aux arrêts à une distance de marche raisonnable.

Figure 3.5.1 - Espacement des arrêts du réseau rapide d'agglomération



En moyenne, 3 minutes de marche supplémentaire pour rejoindre un arrêt express



59

747 м

524 м

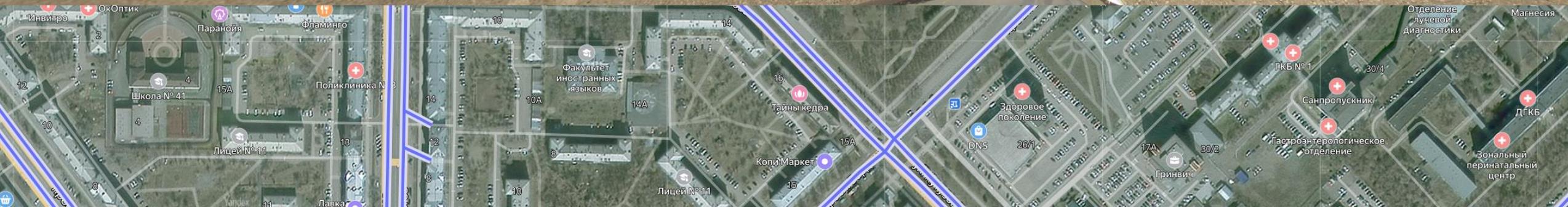
6.9 Остановочные пункты НПТОП следует располагать вблизи пересечений или примыканий улиц, у пассажирообразующих объектов и основных путей следования пешеходов.

Расстояния между остановочными пунктами НПТОП на застроенных территориях следует принимать:

- трамвая – 400–600 м;
- автобуса и троллейбуса – 300–400 м.

В пределах центральной части города расстояние между остановочными пунктами НПТОП допускается принимать 250–300 м.

проспект Бардина



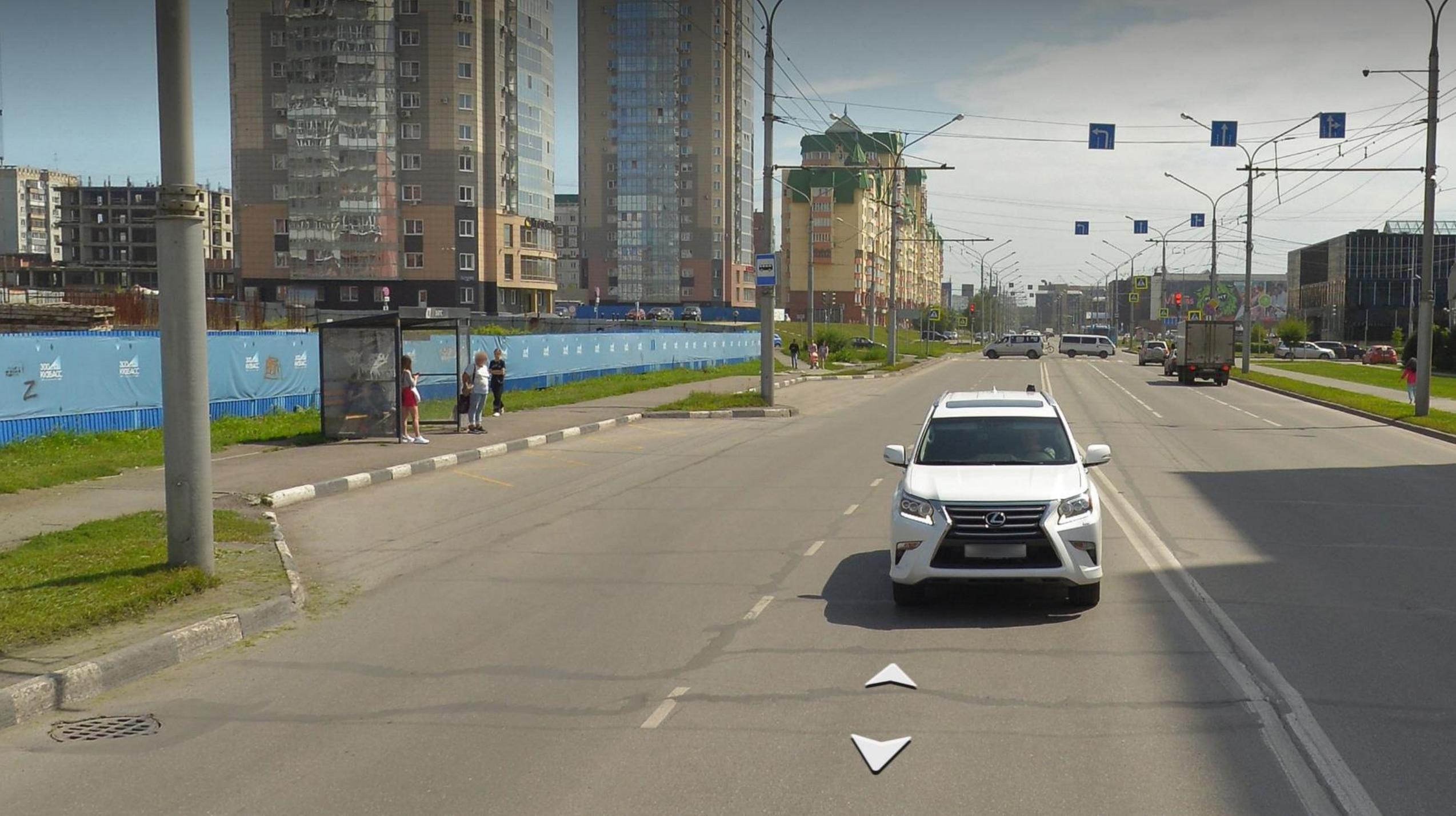


park inn

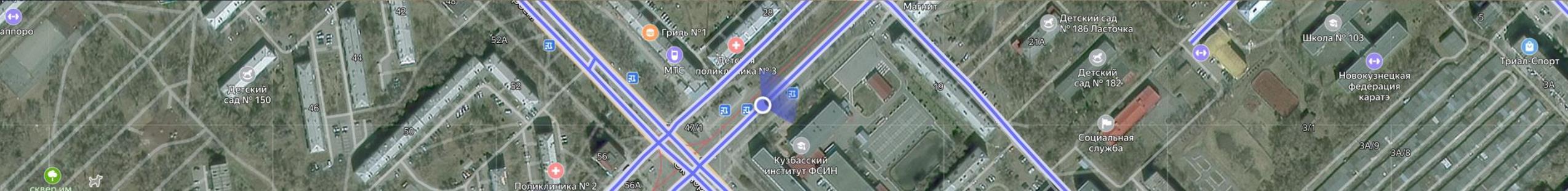
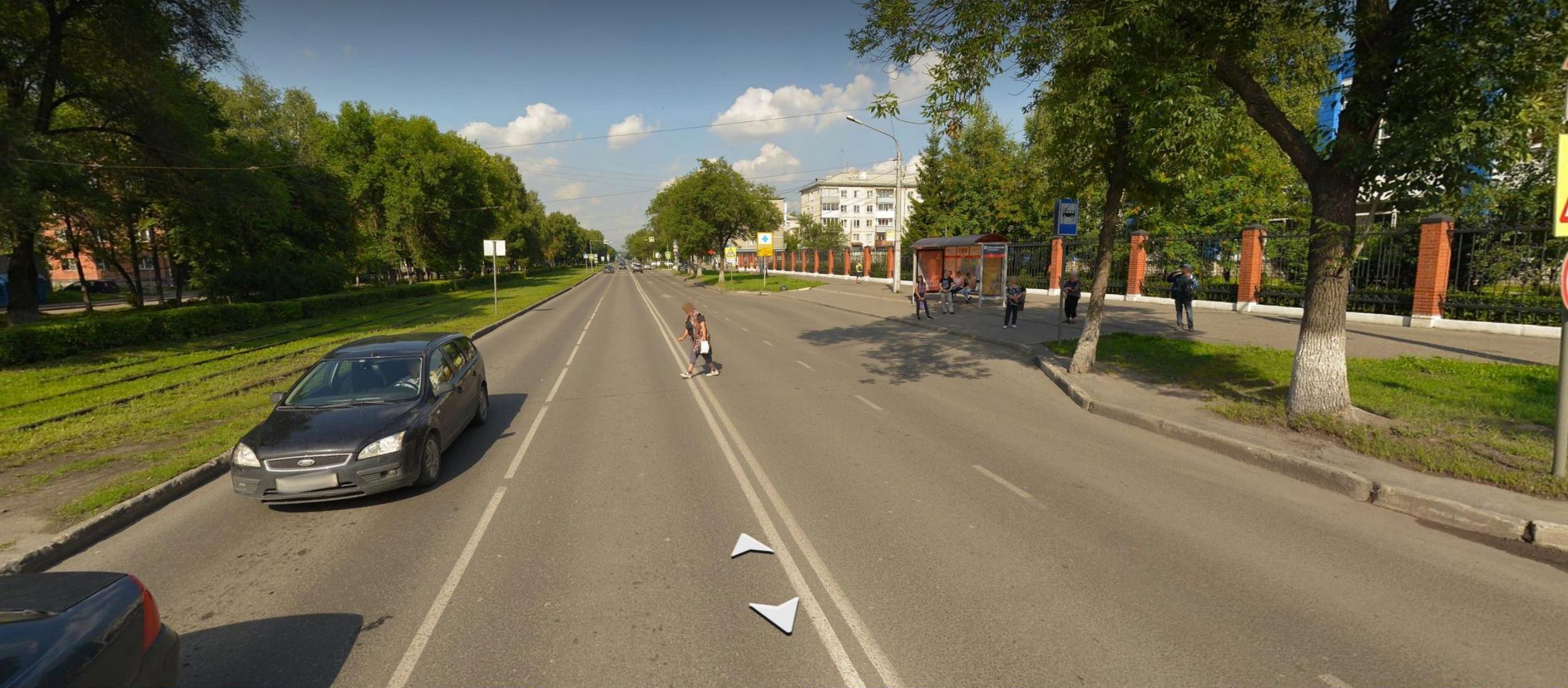


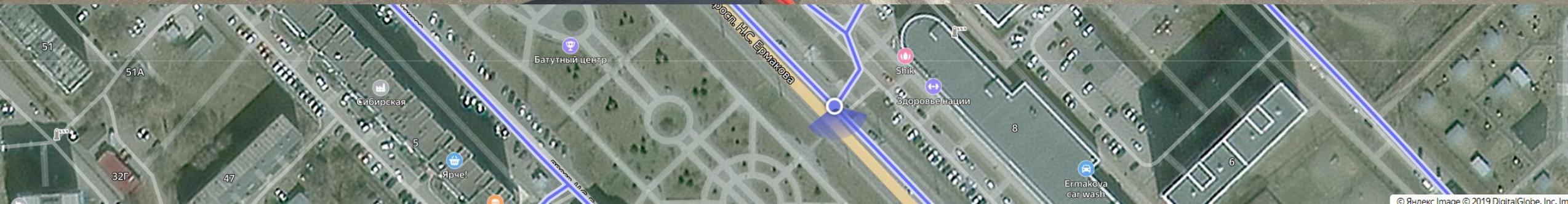
Advertisement board with text and phone numbers: 5-21-49, 8 903 943 57 64

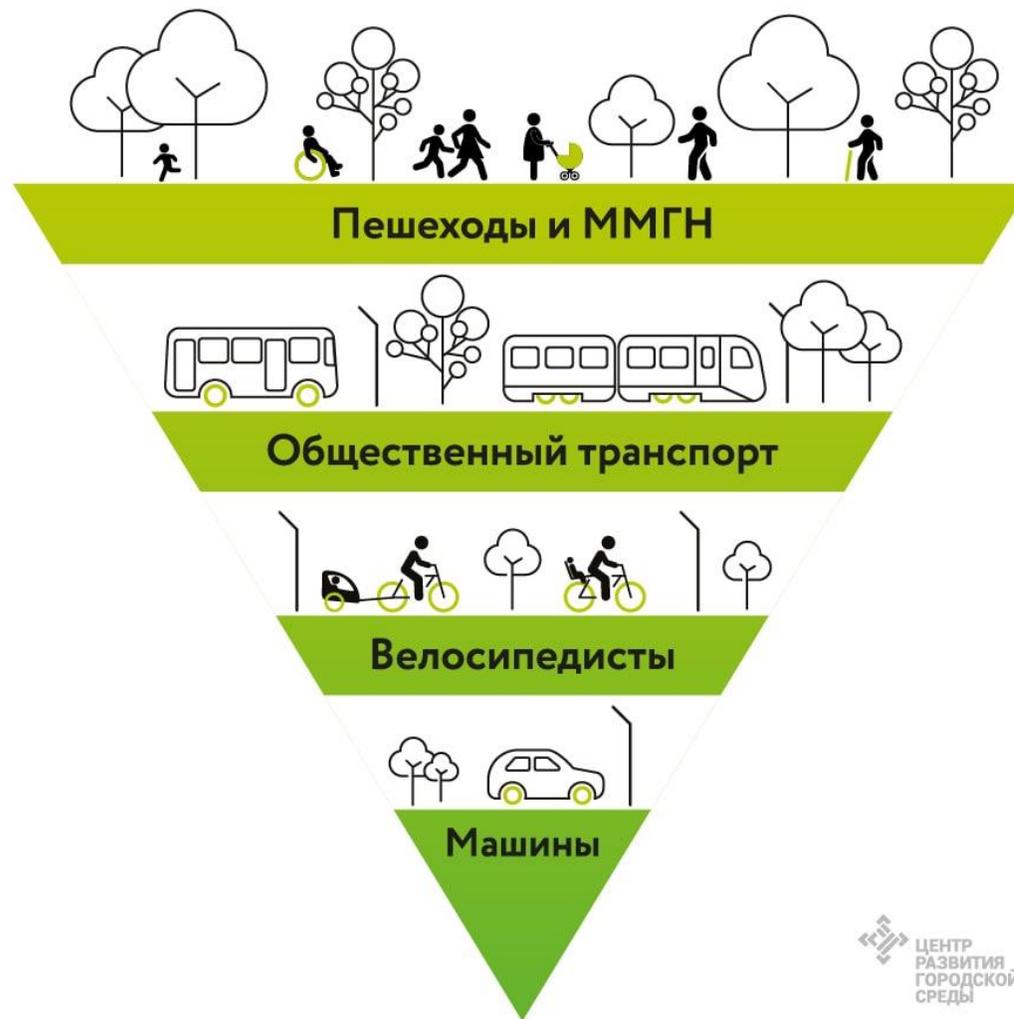
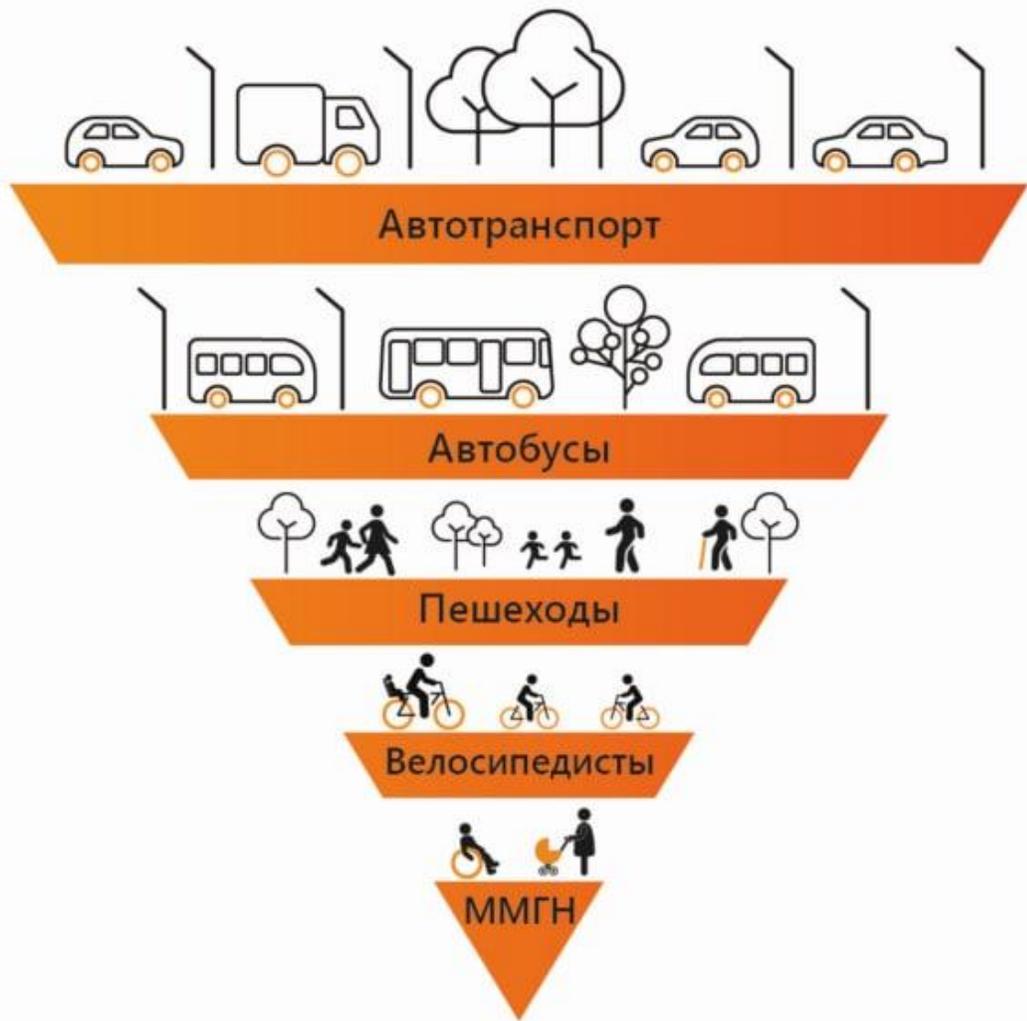














СЕВЕРНАЯ УЛ.

САХАЛИНСКАЯ УЛ.

САХАЛИНСКАЯ УЛ.

ЧЕВЕЛЬСКАЯ УЛ.

КУРИЛЬСКАЯ УЛ.

ПР. МИРА

КОМСОМОЛЬСКАЯ УЛ.

ХАБАРОВСКАЯ УЛ.

УЛ. ИМ. Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО

БИБЛИОТЕЧНЫЙ ПРОЕЗД

БИБЛИОТЕЧНЫЙ ПЕР.

УЛ. ЧЕХОВА

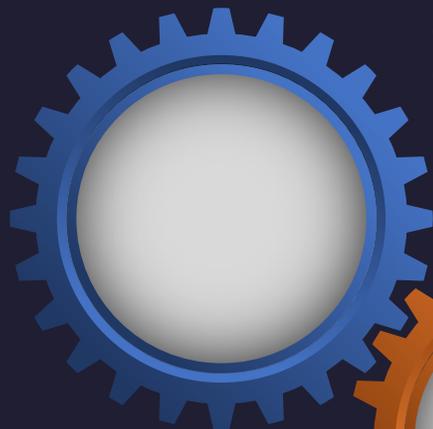
КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ПРОСПЕКТ

МУЗЕЙНАЯ УЛ.





ПЕРЕСАДКИ НЕВОЗМОЖНЫ



Остановки

должны размещаться парами по одной на каждое направление с 400 метровой пешеходной доступностью до жилых домов и 150 м до социальных объектов

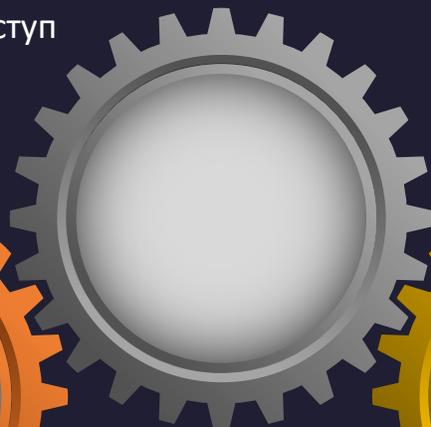
Подходы, переходы

В составе каждой остановки должны быть пешеходные переходы, обеспечивающий оперативный доступ



Покрытие

На застроенной территории остановки должны быть каждые 300-400 метров, в центральной части – 200 метров



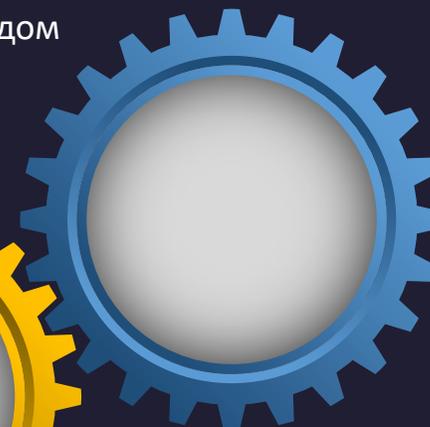
Бесплатные пересадки

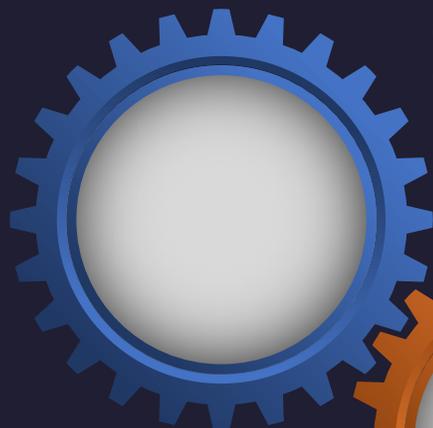
Минимизируют потребность в индивидуальных маршрутах в каждом направлении



Скорость сообщения

Обеспечивает транспортную доступность населения. Если скорость ниже 20 км\ч необходимы выделенные полосы и приоритет на пересечениях



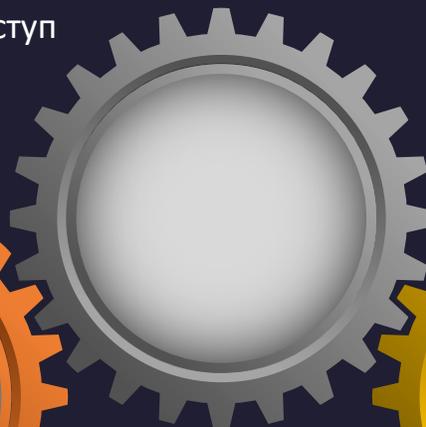


Остановки

должны размещаться парами по одной на каждое направление с 400 метровой пешеходной доступностью до жилых домов и 150 м до социальных объектов

Подходы, переходы

В составе каждой остановки должны быть пешеходные переходы, обеспечивающий оперативный доступ



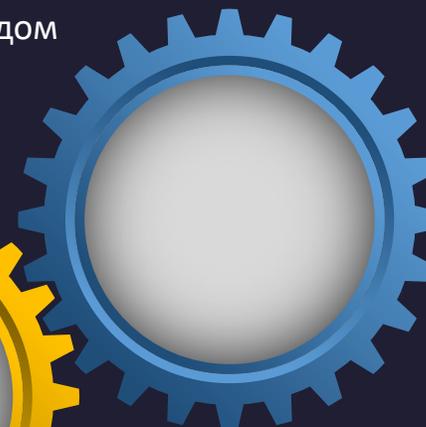
Покрытие

На застроенной территории остановки должны быть каждые 300-400 метров, в центральной части – 200 метров



Бесплатные пересадки

Минимизируют потребность в индивидуальных маршрутах в каждом направлении



Скорость сообщения

Обеспечивает транспортную доступность населения. Если скорость ниже 20 км\ч необходимы выделенные полосы и приоритет на пересечениях

Организация Объединенных Наций
Генеральная Ассамблея
 Distr.: General
 2 September 2020
 A/RES/74/299

Семьдесят четвертая сессия
 Пункт 12 повестки дня
 Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 31 августа 2020 года
 [без отсылки в главные комитеты (A/74/L.86 и A/74/L.86/Add.1)]

74/299. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Генеральная Ассамблея,
 ставшая на свои резолюции 57/209 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, 64/215 от 2 марта 2010 года, 66/260 от 19 апреля 2012 года, 68/268 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, представляющую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,
 мобилизовав свои ресурсы 2011 «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 трансформационный учет интересов людей любой уязвимой категории и ориентированный на преобразование целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство неуставно прилагать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признание ею того, что ликвидация бедности во всех ее формах и превращение, включая крайнюю бедность, является важнейшей глобальной задачей и одним из первоочередных условий устойчивого развития, и свое приверженность обязательному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всем его триде — экологическом, социальном и экономическом — компонентах, а также закреплено результатов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и

¹ A/74/364 и A/74/304-Сит.1.

20-11345 (R) 010920 020920
 Пресса отправлять на вторично переработку

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Принят Государственной Думой 20 декабря 2017 года
 Одобрен Советом Федерации 26 декабря 2017 года

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Сфера действия настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон регулирует общественные отношения, возникающие в процессе организации дорожного движения, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

Статья 2. Основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации

Основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются:

«СОГЛАСОВАНО»
 Заместитель Министра транспорта Российской Федерации
 И.А. Асаул
 « 21 июля » 2018 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации

«ОДОБРЕНО»
 Научно-технический совет открытого акционерного общества «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

«ОДОБРЕНО»
 Межведомственный Координационный комитет проекта ПРОНИТ ЭФ - Минтранс России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России» 05.10.2017

Протокол № 2 от 25.04.2017

Москва 2018

РУКОВОДСТВО ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ С ПОМОЩЬЮ ИНДЕКСА КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Министерство транспорта Российской Федерации
 Федеральное агентство дорожного транспорта
 Федеральное научно-исследовательское учреждение «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Federal Ministry of Australia
 Republic of Austria
 Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology

klimaaktiv
 mobil

MONITORING CHANGE DES TRANSPORTS

Pan-European Master Plan for Cycling Promotion
 5th High-level Meeting on Transport, Health and Environment, May 2021

THE PEP
 Transport, Health and Environment and Environment and Europe Programme
 UNECE
 World Health Organization

International Transport Forum

Cycling, Health and Safety
 Research Report

OECD

ЕЭК ООН

Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию
 Содействие активной мобильности

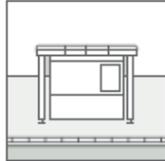
Организация Объединенных Наций

Global Street Design Guide

Global Designing Cities Initiative

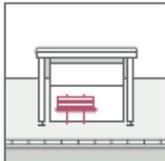
Дополнить пункты про информационные табличкам. Их отсутствие в ГОСТ предопределяет их фактическое отсутствие и перекладывание обязанности размещения информации на перевозчиков. Отсутствие в перечне ГОСТ не дает основания на осуществление бюджетных трат. Требуется возродить дефиниции ГОСТ 25869, так как это является обязанностью владельцев дороги, что подтверждается судебной и мировой практикой.

Elements



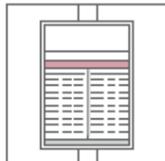
SHELTERS

Shelters at public transport stops provide a much improved passenger experience and help improve public transport patronage. They should be provided at all stops over time, except near ends of routes where passengers seldom board. Take care that they do not block the footpath. Waiting passengers must have a clear view of approaching buses, not obscured by the shelter or any street furniture near it.



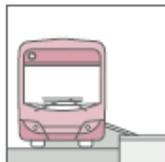
SEATING

Seating improves the experience of waiting passengers. Seating should be provided at most stops, especially where a reasonable proportion of elderly users are expected.



INFORMATION

Public transport stops should always contain clear and concise information about the timetable and destinations reachable by public transport. At larger stops with shelters, maps should be provided of the public transport network, as well as local area maps to help people access their destinations. Interchange stops and other significant stops should be provided with passenger information displays.



ACCESSIBLE BOARDING AREA

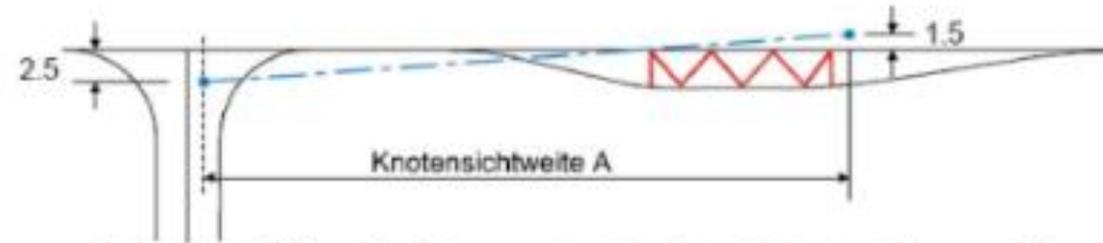
Every stop should have a level and smooth hardstand area at the appropriate height to allow easy access on and off the public transport vehicle. This platform should be continuously linked to the adjacent footpath, preferably at a flush level.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ:

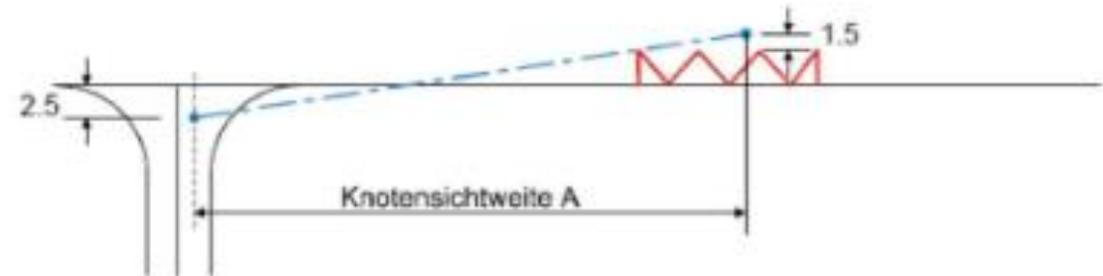
Остановочный пункт должен состоять из следующих элементов:

- остановочная площадка **в полосе движения**;
- посадочная площадка (на тротуаре или выступе по СП 396.1325800;
- павильон или навес по 5.3.3.10;
- пешеходный переход;
- скамья;
- **велосипедная парковка**
- **маршрутная схема**
- **расписание, контактные данные перевозчика**
- **название остановки**
- **информационное табло на пересадочных остановочных пунктах**;
- урна для мусора;
- освещение;
- технические средства организации дорожного движения по ГОСТ Р 52289.

MINIMÁLNÍ VZDÁLENOST UMÍSTĚNÍ ZASTÁVKY OD KŘIŽOVATKY



Obrázek č. 73 – Minimální vzdálenost zastávkového zálivu za křižovatkou (převzato z [9])



Obrázek č. 74 – Minimální vzdálenost zastávky na jízdním pruhu za křižovatkou (převzato z [9])

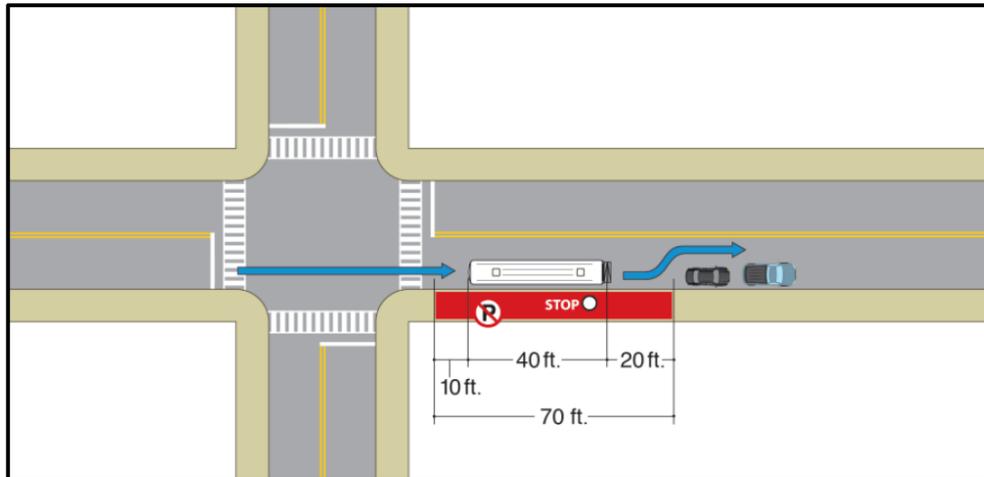


Figure 8- Farside Bus Stop Serving One 40' Bus at a Time – No Turning of Bus

For a better alternative, see Figure 20- Farside Bus Bump Out Served by One 40 Foot Bus- No Turning

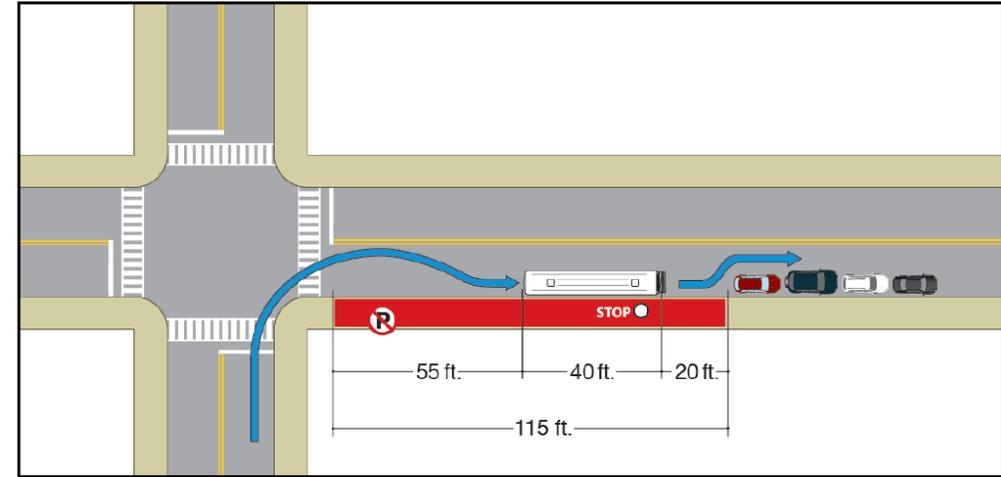
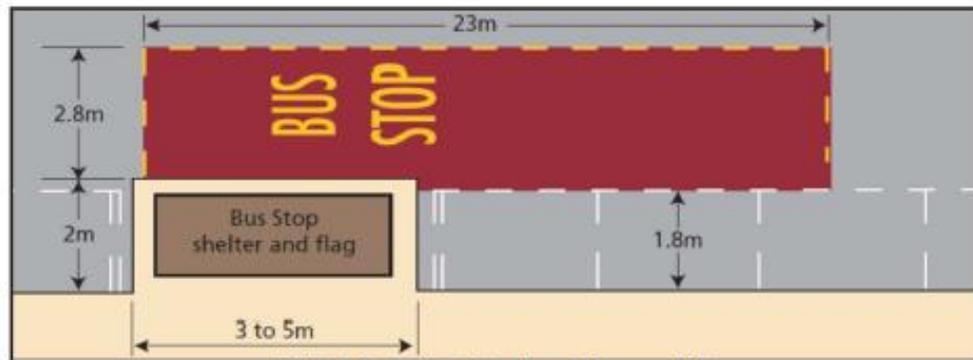


Figure 10- Farside Bus Stop Serving One 40' Bus at a Time – Right Turn to Bus Stop with 20' Curb Radius

To reduce the 55' rear stopping distance, please see **Curb Radius** on page 30

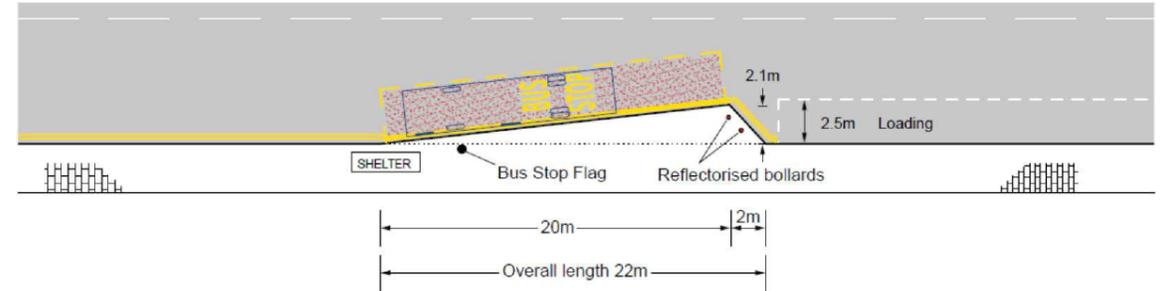
Autobusové zastávky s šikmým zastávkovým mysem

Problém zaparkovaných vozidel je někdy nutné vyřešit autobusovou zastávkou se šikmým mysem. Opatření šikmého mysu může v omezujících okolnostech zlepšit přístup a umožnit autobusu zastavit hned vedle obrubníku.



Obrázek č. 34 – Zastávkový mys (převzato z [7])

Doporučená délka zastávkového mysu je 3–5 m. V místech, kde je šířka chodníku limitována, se z důvodu potřebného místa pro čekající cestující doporučuje délka 10–12 m.



ПРЕДЛОЖЕНИЕ:

Длина посадочной площадки назначается с учетом пассажиропотока и должна быть не менее 8 м, ширина посадочной площадки должна быть не менее 2 м. На улицах и дорогах в населенных пунктах в стесненных условиях и на дорогах вне населенного пункта допускается принимать длину посадочной площадки не менее 4 м. В населенных пунктах в стесненных условиях ширина посадочной площадки может быть уменьшена до 1,5 м.

5.3.3 Minimum boarding point

A minimum boarding point refers to a basic accessible bus stop, provided at locations with a low customer demand, or at outbound service stops (due to the majority of alighting occurring).

The minimum boarding point is typically installed in built-up suburban areas, or urban or rural sites of a low boarding customer demand. It should accord with the specifications prescribed under the *Transport Standards*, and include:

- Hardstand - Minimum Boarding point 2070 x 1540mm. TransLink's preferred minimum boarding point for manoeuvring, boarding and alighting sees a more generous hardstand of 2070 x 2070 mm
- Bus stop sign/ marker (J-pole)
- Timetable information
- Tactile ground surface indicators (TGSIs).

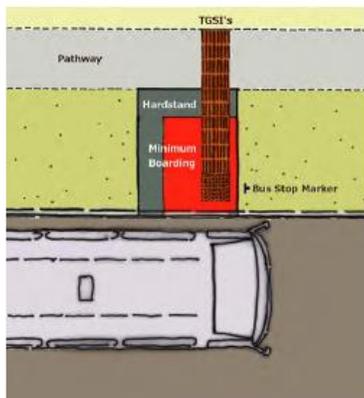


Figure 5.1 – Minimum boarding point with existing kerb

Reference should be made to the minimum level of performance of a basic bus stop given in Bus stop components section of this chapter.

Note that the installation of the minimum boarding point may be considered where new stops are installed as a result of a service change/improvement where likely patronage numbers are unknown, and where the site's context is such that significant levels of boarding are unlikely to occur.

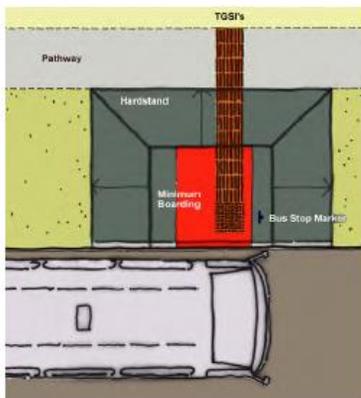


Figure 5.2 – Minimum boarding point without existing kerb



ПРЕДЛОЖЕНИЕ:

Остановка у обочины допускается без устройства посадочной площадки и тротуара при количестве пассажиров до 10 человек в сутки. В остальных случаях допускается устройство минимального пункта посадки, состоящего из следующих элементов:

- посадочная площадки длиной 4 м с высотой по 5.3.3.8;
- павильон при пассажиропотоке свыше 100 человек в сутки или менее на усмотрение владельца дороги с учетом местных условий, интенсивности движения и пассажиропотока;
- скамья;
- информационный стенд с названием остановки, расписанием, схемой маршрута и контактами перевозчика;
- технические средства организации дорожного движения по ГОСТ 52289.



Благодарю за внимание

**Василий Вишнеvский,
«Центр развития городской среды», Южно-Сахалинск**

+7 924 190 63 62

t.me/gradovod