



РОСДОРНИИ

Об актуальных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения. Разделение встречных направлений движения, выбор мест установки и обозначение технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Начальник отдела
инженерного обустройства автомобильных дорог
ФАУ «РОСДОРНИИ»
Олег Николаевич Кузьмин



Разделение встречных транспортных потоков на дорогах

2



План мероприятий «дорожная карта» по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения

утвержден заместителем Председателя
Правительства Российской Федерации
М.Ш. Хуснуллиным

09 октября 2020 г. № 9421п-П16



РОСДОРНИИ

Способы (варианты) разделения встречных транспортных потоков на двух-, трех и четырехполосных дорогах

визуальные

линии дорожной разметки

физические

дорожные ограждения;
бордюрный камень;
направляющие устройства;
противоослепляющие экраны;
газон;
дорожная разметка со структурной
или профильной поверхностью



Разделение встречных транспортных потоков на дорогах

визуальные

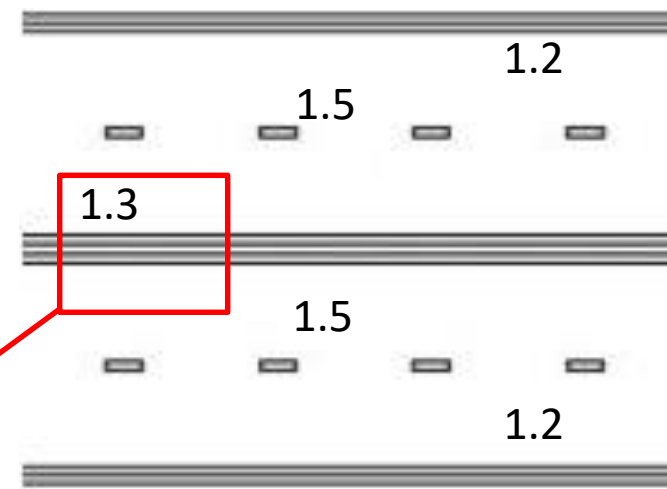
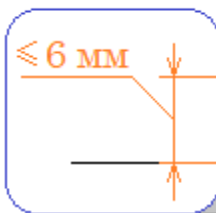
линии дорожной разметки
(по ГОСТ Р 51256-2018)

Разметка 1.1

Разметка 1.2

Разметка 1.3

Высота линии разметки (п. 5.1.6)





Для обеспечения эффективного разделения транспортных потоков встречных направлений следует рассматривать **системы** только **физического разделения** потоков

Определение: Под **физическим разделением** встречных транспортных потоков следует понимать создание такой системы препятствий, которая не допускала бы без каких-либо повреждений транспортного средства или без повышенной вибрации выезд его в запрещенном месте на противоположную сторону дороги.



Устанавливаются (пункт 8.1.2 ГОСТ Р 52289-2019) на:

- автомобильных дорогах,
- городских дорогах или улицах,
- мостовых сооружениях

Подразделяются (ГОСТ 33127-2014) на:

БАРЬЕРНЫЕ



ПАРАПЕТНЫЕ



ТРОСОВЫЕ



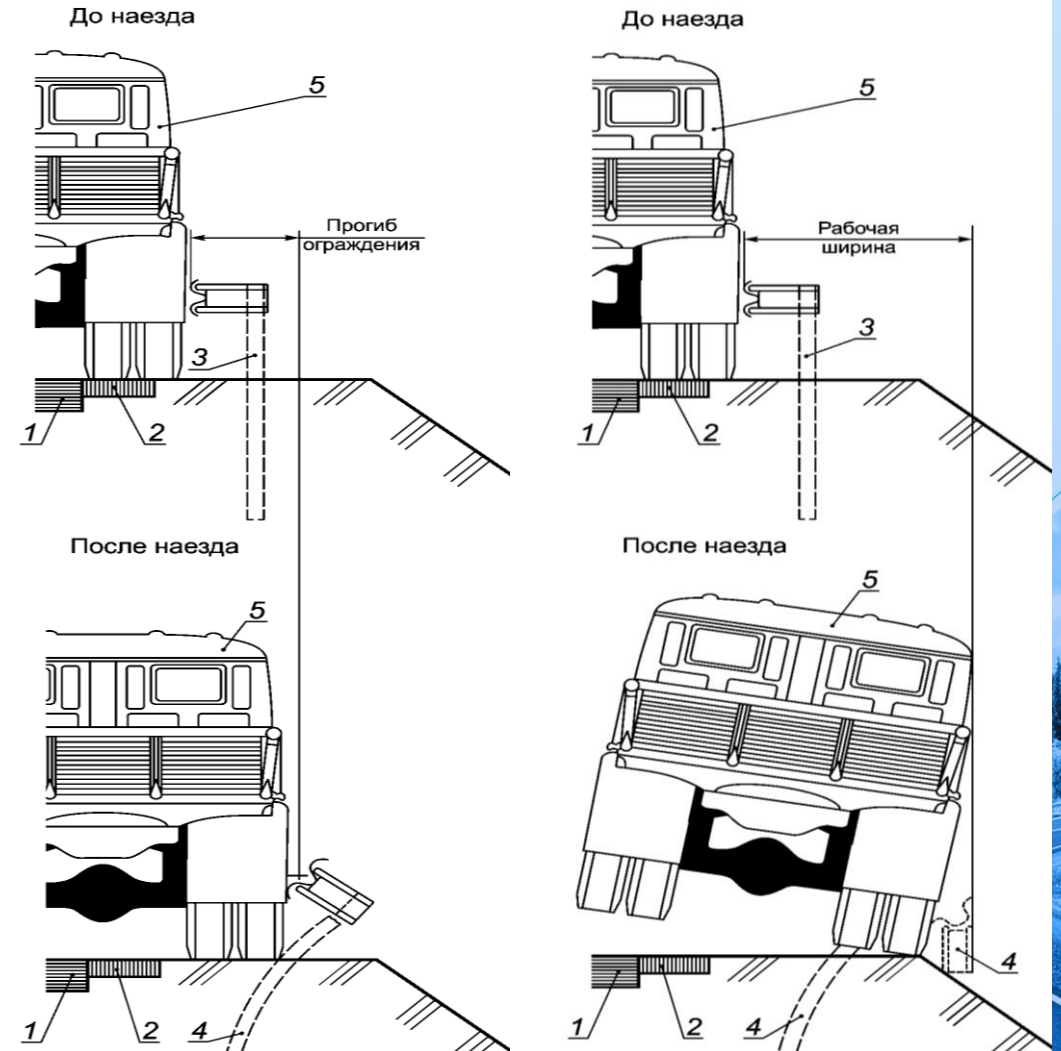
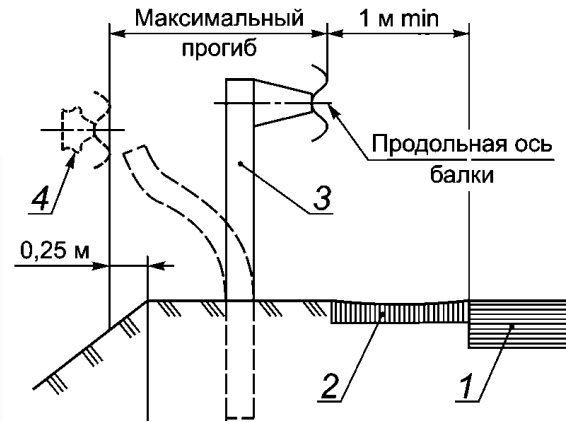
КОМБИНИРОВАННЫЕ





Дорожные ограждения устанавливают на расстоянии **не менее 1 м** от кромки проезжей части

- 1 – проезжая часть;
- 2 – укрепительная полоса;
- 3 – недеформированное барьерное ограждение;
- 4 – деформированное барьерное ограждение;
- 5 – транспортное средство



Четырехполосная автомобильная дорога, на которой **разделительная полоса отсутствует**, а разделение встречных транспортных потоков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 осуществляется с помощью линий разметки 1.3 по ГОСТ Р 51256-2018



Разделительная полоса может быть выделена с помощью одного или нескольких элементов обустройства с обозначенный линиями разметки 1.2:

- дорожными ограждениями,
- бордюрным камнем,
- направляющими устройствами,
- противоослепляющими экранами,
- газоном

Четырехполосная автомобильная дорога, на которой **разделительная полоса выделенная** с помощью направляющего устройства (сигнальных столбиков) и обозначена линией разметки 1.2



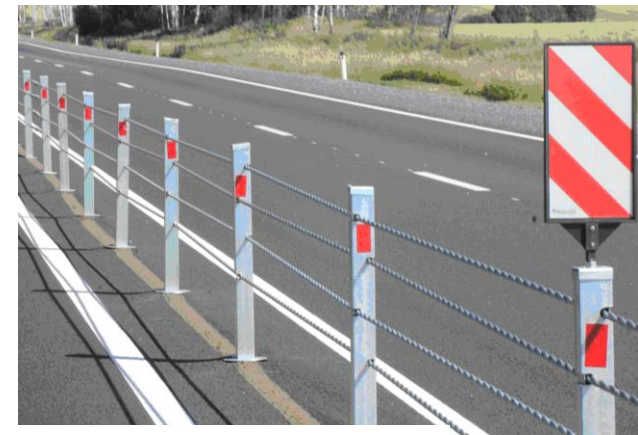
Наиболее эффективные системы разделения встречных транспортных потоков – системы, удерживающие автомобиль в случае ДТП на полосе движения

К элементам таких систем относятся:

- тросовые ограждения
- барьерные ограждения с отделяющейся балкой* без консоли совместно со световозвращателями КД 5 и (или) КД 6 по ГОСТ 32866-2014

*Примечание: барьерное ограждение с отделяющейся балкой – конструкция дорожного ограждения, во время работы которой предусмотрено отделение балки от стойки, энергия удара гасится за счет деформации материала конструкции и трения в системе

Ограждение тросовое с КД6



Ограждение барьерное с отделяющейся балкой без консоли с КД5





ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 июня 2021 г. № 899

МОСКВА

О внесении изменений в приложение к Правилам классификации



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 21 мая 2021 г. № 767

МОСКВА

Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета на поддержку некоммерческой организацией Фонда развития Центра разработки и коммерциализации новых технологий пилотных проектов апробации технологий искусственного интеллекта в приоритетных отраслях

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила предоставления субсидии из федерального бюджета на поддержку некоммерческой организацией Фонда развития Центра разработки и коммерциализации новых технологий пилотных проектов апробации технологий искусственного интеллекта в приоритетных отраслях.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель Правительства Российской Федерации

М.Мишустин



802423

Пункт 5 Приложения к Правилам классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог

«На автомобильных дорогах категории II с четырьмя полосами движения при устройстве тросовых ограждений или барьерных ограждений с отделяющей балкой без консоли допускается уменьшение ширины разделительной полосы до 1 метра (без учета ширины ограждения по оси дороги).»

Примечание 2 таблицы 5.10 СП 34.13330.2021 «СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги.»

«При капитальном ремонте автомобильных дорог категории II с четырьмя полосами движения, для разделения транспортных потоков встречных направлений допускается установка тросовых ограждений или ограждений с отделяющей балкой без консоли по ГОСТ Р 52289. Ширину разделительной полосы при этом допускается уменьшать до ширины, м, равной: $0,5+S+0,5$.»

МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СВОД ПРАВИЛ СП 34.13330.2021

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
СНиП 2.05.02-85*

Издание официальное

Москва 2021



Обустройство оси дороги сигнальными столбиками

Дорожные сигнальные столбики группы П **допускается** (пункты 4.2.4.4 и 4.2.4.5 ГОСТ 33151-2014) **устанавливать на линиях разметки 1.1 и 1.3 или между линиями разметки 1.2 на четырехполосных дорогах по оси проезжей части на участках дорог:**

- при отсутствии удерживающих ограждений,
- перед массивными препятствиями,
- перед началом ограждений, разделяющих транспортные потоки противоположных направлений.

Разделительная полоса **отсутствует**

Двухполосная дорога с сигнальными столбиками по оси разметки 1.1

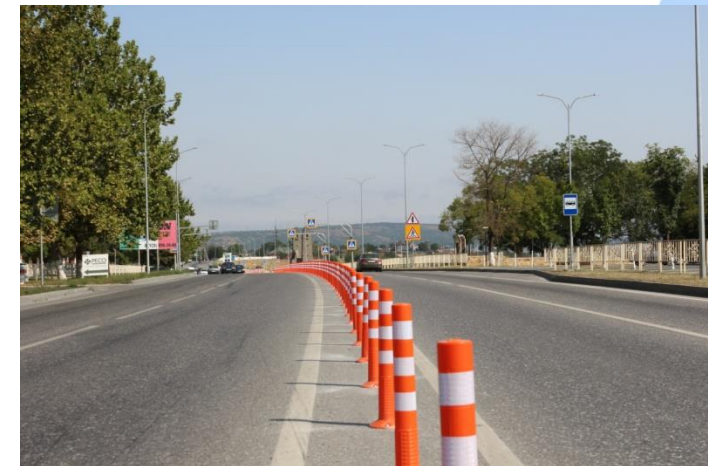


Четырехполосная дорога с сигнальными столбиками по оси разметки 1.3



Конструктивно **выделенная РП**

Четырехполосная дорога с сигнальными столбиками между линиями разметки 1.2



Столбики с делиниаторами



Противоосепляющие экраны



Световозвращатели
типа КДЗ



двухсторонний

по оси линии
разметки 1.3

односторонний

на расстоянии $(0,10 \pm 0,01)$ м от
внутреннего края линии разметки 1.2,
обозначающей границу **конструктивно**
выделенной разделительной полосы

Продольные
шумовые полосы

Линии разметки 1.2 или
1.3 со структурным
рисунком

по оси двух-, трех и
четырёхполосной дороги на
прямолинейных
горизонтальных участках
дорог длиной 1000 м и более

создает «шумовой» эффект
при наезде на нее колеса
автомобиля



Двухполосная проезжая часть (ширина полосы движения более 3.75 м) **без разделительной полосы**

Разделение встречных транспортных потоков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 осуществляется с помощью **линий разметки 1.3**



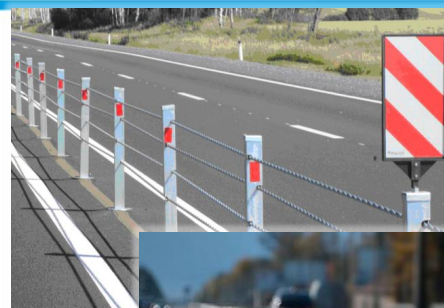
Четырехполосная проезжая часть **с разделительной полосой** (конструктивно не выделена)

Разделение встречных транспортных потоков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 осуществляется с помощью **линий разметки 1.2**



Возможные варианты (не полный перечень) обустройства оси дорог системами разделения встречных транспортных потоков

тросовое ограждение, световозврататели КД 6 и линии разметки 1.2



световозврататели КД 3 и линии разметки 1.2 (или 1.3)

барьерное ограждение с отделяющейся балкой без консоли, световозврататели КД 5 и линии разметки 1.2



газон, бордюрный камень и линии разметки 1.2 со структурной или профильной поверхностью

сигнальные столбики группы П и линии разметки 1.2 (или 1.3)



линия разметки 1.3 с шумовой полосой по оси линии разметки

сигнальные столбики группы П, размещенные на делинаторах и линии разметки 1.2



линии разметки 1.3 со структурной или профильной поверхностью

противоослепляющие экраны, световозврататели КД 1 (КД2) и линии разметки 1.2



План мероприятий «дорожная карта» по оснащения четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения утвержден заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллиным
09 октября 2020 г. № 9421п-П16

«Дорожной картой» в период с 2020 г. по 2024 г. предусмотрено осуществление мероприятий по оснащению системами разделения встречных направлений движения участков четырехполосных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения

В 2021 г. предусматривается осуществление мероприятий на 40 % протяженности дорог, 2022 – 60 % , 2023 г. – 80 %, 2024 г. – 100 % (накопленным итогом)

Поручением Минтранса России от 28.10.2020 № АК-71-пр на **ФАУ «РОСДОРНИИ»** возложен сбор и обобщении информации поступающей от субъектов Российской Федерации



Итоги 2021 г.

В 2021 г. системами разделения встречных направлений движения обустроено 384 км четырехполосных дорог

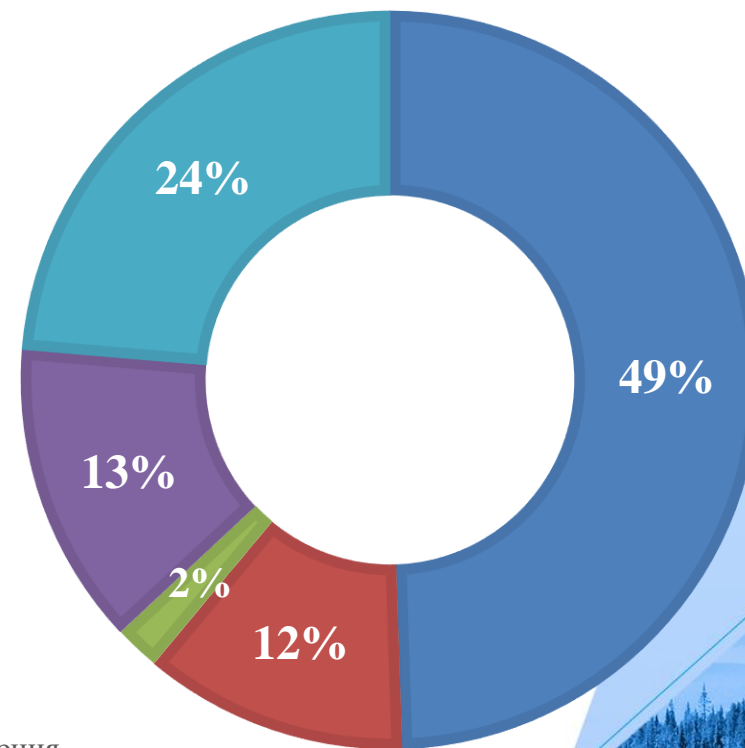
Работы в 2021 г. осуществлялись в 34 субъектах РФ

В 12 субъектах РФ все участки четырехполосных дорог на начало 2021 г. уже обустроены системами разделения, в 21 субъекте РФ такие дороги отсутствуют

Целевой показатель на 2021 г. по Плану достигнут лишь в 10 субъектах РФ

Целевой показатель на 2021 г. по Плану – 40 %, фактическое значение показателя –19,2 %.

ДОЛЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ УСТАНОВЛЕННЫХ СИСТЕМ РАЗДЕЛЕНИЯ ВСТРЕЧНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

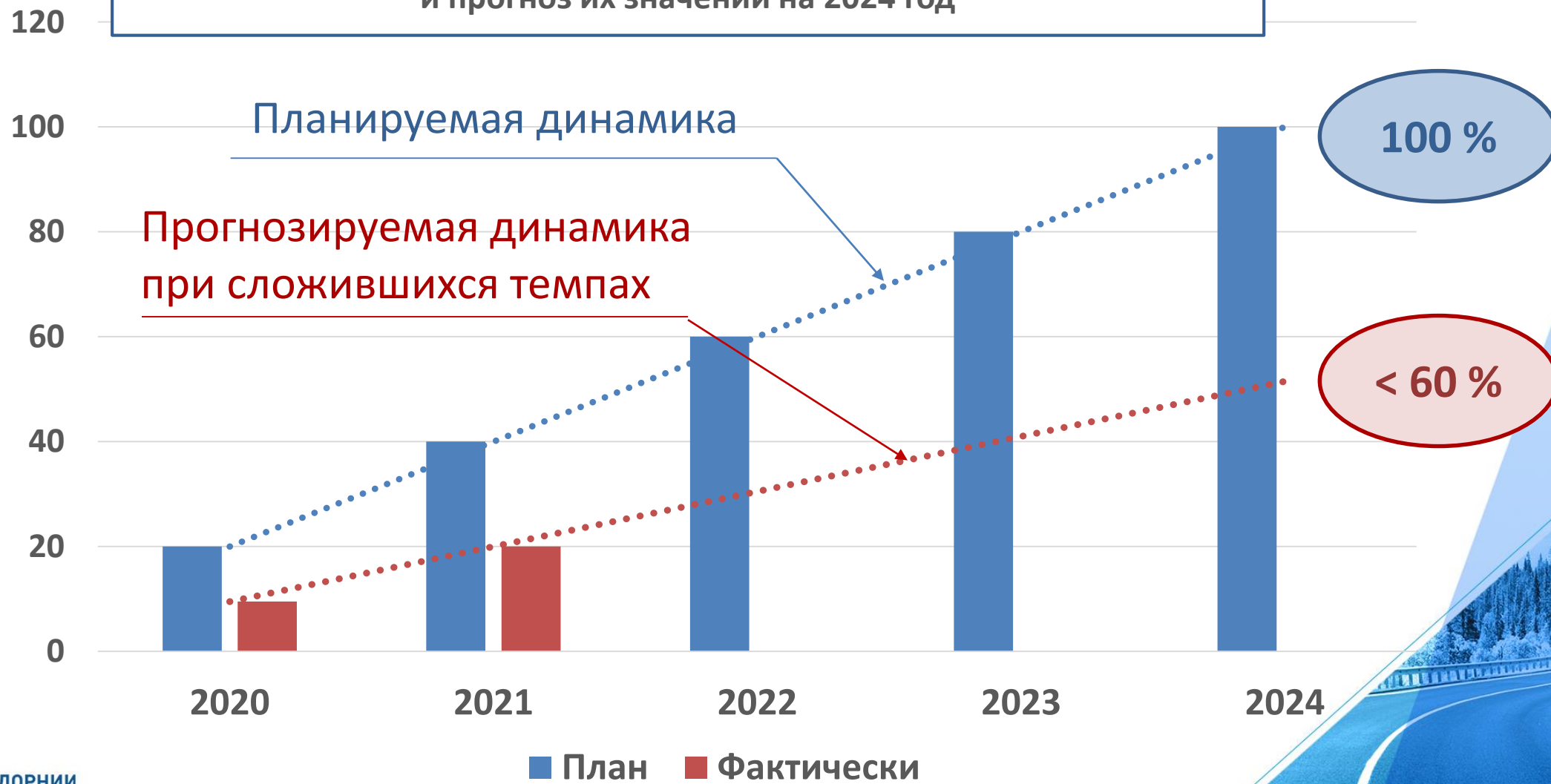


- Барьерные, парапетные, комбинированные дорожные ограждения
- Тросовые ограждения и барьерные ограждения с отделяющейся балкой без консоли
- Сигнальные столбики, делиниаторы, световозвращатели, пешеходные ограждения
- Продольные шумовые полосы, линии разметки 1.3 или 1.2 со структурной или профильной поверхностью
- Конструктивно выделенная разделительная полоса бортовым камнем, либо устройство газона



План мероприятий «дорожная карта» по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения

Динамика выполнения показателя пунктов 6 – 7 Плана (2020 – 2021 гг.) и прогноз их значений на 2024 год



Утверждена
проектным комитетом по национальному проекту
«Безопасные и качественные автомобильные дороги»



Базовые принципы и рекомендации Методики

основаны на положениях нормативных правовых актов

Выбор места установки ТСАФ должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взыскиваемых штрафов.

Места установки ТСАФ определяются владельцами автомобильных дорог и согласовываются ими с подразделением Госавтоинспекции на региональном уровне.

Места размещения стационарных и передвижных ТСАФ для информирования водителей о фиксации нарушений ПДД должны обозначаться дорожными знаками, разметкой или специальными щитами.

Места размещения стационарных ТСАФ должны быть обозначены на картах, размещенных на информационно-доступных ресурсах



ТСАФ рекомендуется применять в:



МКДТП в дополнение к мероприятиям по улучшению транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц и по установке технических средств организации дорожного движения или вместо них



ПАОУ: участок дороги, улицы или перекресток где произошли 4 и более ДТП с материальным ущербом одного вида или с характеристиками места концентрации ДТП на которых произошло меньше на одно ДТП, чем это установлено в 196-ФЗ

Решения о целесообразности установки ТСАФ их типах, марках (моделях) в МКДТП принимается на основе анализа аварийности в соответствии с данной Методикой

В случае, когда отсутствует возможность по обустройству ТСАФ **всех мест** необходимо произвести их ранжирование по количеству погибших или ДТП. ТСАФ в первую очередь следует устанавливать в соответствии с приоритетом, определенным при их ранжировании!



Цели и задачи анализа использования Методики в субъектах Российской Федерации



Позволяет обеспечить максимальную эффективность применения ТСАФ в целях профилактики возникновения ДТП



Позволяет выявлять случаи необоснованного по условиям БДД применения ТСАФ



Обеспечивает правильный баланс между усилением ограничительных и контрольно-надзорных мер в борьбе за повышение БДД и способствует формированию позитивного общественного мнения



Позволяет косвенно оценивать влияние на изменение показателей аварийности



Позволяет накопить обширный практический опыт по применению ТСАФ в субъектах РФ

Выводы по итогам 2021 года:

субъекты Российской Федерации в 2021 году при реализации мероприятия по увеличению количества ТСАФ, предусмотренного паспортом НП БКД, в целом руководствуются требованиями Методики;

в 2021 г. 54% (в 2020 г. - 93%) комплексов фотовидеофиксации было установлено в МКДТП и на потенциально аварийно-опасных участках ;

выполнялись требования Методики по наличию:

- необходимых дорожных знаков и разметки для обозначения камер фотовидеофиксации;
- согласований мест их условий с ГИБДД;
- информации о камерах фотовидеофиксации на общедоступных информационных ресурсах.



В населенных пунктах



Вне населенных пунктов



Требования ГОСТ Р 52289-2019 и положения Правил дорожного движения Российской Федерации не нормируют особенности обозначения передвижных комплексов фотовидеофиксации, перемещаемых в пределах согласованных с Госавтоинспекцией участков.

Для соблюдения обязательного расстояния (150-300 м) от знака 6.22 до зоны контроля таких комплексов вне населенных пунктов возможно устанавливать щиты с изображением знака 6.22 на переносных опорах с соблюдением требований ГОСТ Р 52289-2019.

На сайте образовательного портала ФАУ «РОСДОРНИИ» «Система повышения квалификации для работников дорожного хозяйства» <https://rosdorspk.ru> в разделе «Консультационный центр» (База знаний, Все материалы) размещена Памятка «Процесс размещения, обозначения, информирования, согласования и тактические приемы применения ТСАФ»





РОСДОРНИИ

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

