

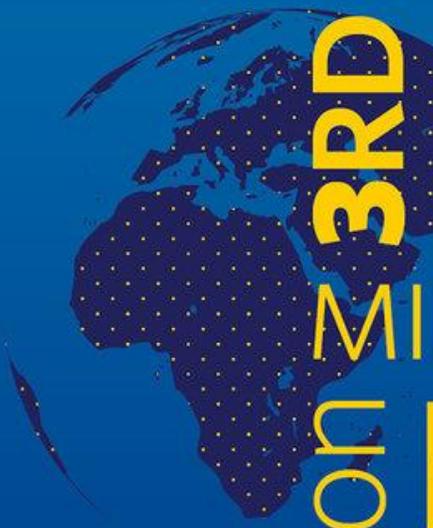
# **БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

ПРАКТИКА КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА  
НА ПРИМЕРЕ ЮЖНО-САХАЛИНСКА



**ДОБРАЯ  
УЛИЦА**

**Нет ущерба. Нет травм. Нет трагедий**

A stylized globe with a dark blue background and white stars, representing the Earth. The globe is partially obscured by the text.

3RD

GLOBAL

MINISTERIAL CONFERENCE

OF ROAD SAFETY

ACHIEVING

GLOBAL GOALS 2030

STOCKHOLM

19-20 FEB 2020

*Признаем, что подавляющее большинство случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить, а также что они остаются серьезным препятствием на пути развития и угрозой общественному здоровью, имеющие серьезные социальные и экономические последствия, которые, если их не устранить, будут влиять на прогресс в достижении ЦУР;*



4-е Руководство ЦАРЭС по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ

Февраль 2021 года



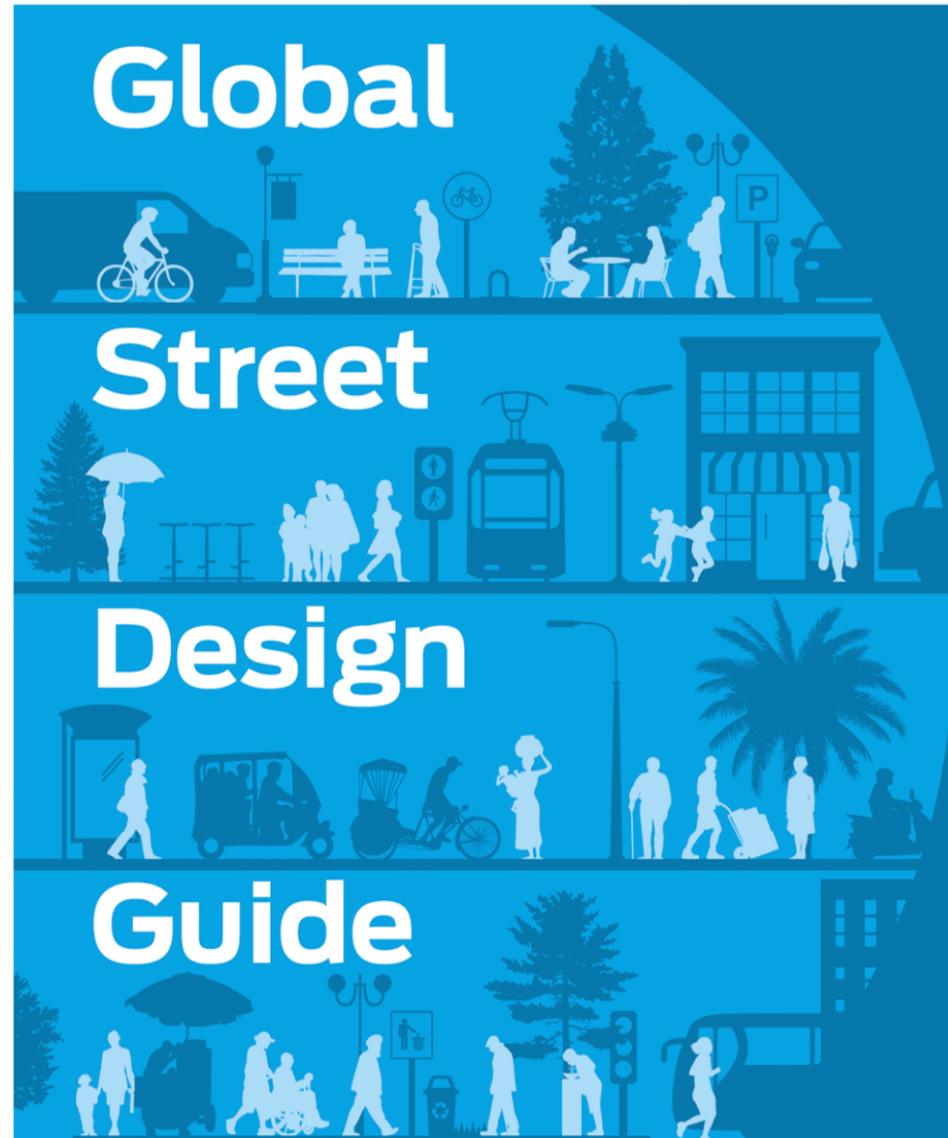
# Global

# Street

# Design

# Guide

Global Designing Cities Initiative





## 6.3.5 | Pedestrian Crossings

Safe and frequent pedestrian crossings support a walkable environment. Pedestrians are especially sensitive to minor shifts in grade and geometry, detours, and the quality of sidewalk materials and lighting. Pedestrian crossing design has the potential to shape pedestrian behavior, while guiding people toward the safest possible route.



São Paulo, Brazil. A colorful pedestrian scramble in the city center.

### Design Guidance

#### Location

Pedestrian crossings can be located at an intersection or mid-block.

Provide pedestrian crossings at all legs of intersections. Pedestrians are unlikely to comply with a three-stage crossing and may place themselves in a dangerous situation as a result.

Install a pedestrian crossing where there is a significant pedestrian desire line. Frequent applications include mid-block bus stops, metro stations, parks, plazas, monuments, or public building entrances.

#### Spacing

Provide level crossings every 80–100 m in urban environments.<sup>3</sup> Distances over 200 m should be avoided, as they create compliance and safety issues.

If it takes a person more than three minutes to walk to a pedestrian crossing, he or she may decide to cross along a more direct, but unsafe route.

Pedestrian crossing spacing criteria should be determined according to the pedestrian network, built environment, and desire lines. Designers should take into account both existing and projected crossing demand.

#### Marking

Always mark the pedestrian crossing, regardless of the paving pattern or material.

High-visibility ladder and zebra markings are preferable to parallel or dashed pavement markings. These are more visible to approaching vehicles and have been shown to improve yielding behavior by drivers.

#### Signalization

Where vehicle speeds are above 30 km/h and pedestrian volumes and crossing demands are moderate to high, provide signalized crossings to support a safe walking environment.

Uncontrolled crossings are generally safe on streets with low traffic volumes, and speeds below 30 km/h.

#### Length (Crossing Distance)

Keep crossing distances as short as possible using tight corner radii, curb extensions, pedestrian refuge islands, and medians.

Medians and refuge islands create a two-stage crossing for pedestrians, which is easier and safer when crossing multiple lanes of traffic.

#### Width

A pedestrian crossing should be at least as wide as the sidewalks it connects to and not be less than 3 m wide.

#### Visibility and Daylighting

Provide adequate waiting areas for pedestrians to see oncoming traffic and increase visibility for drivers by adding curb extensions or refuge islands.

Restrict parking or install curb extensions in order to make pedestrians more visible to motorists and cars more visible to pedestrians. This is called *street daylighting* and must be provided at all crossings.

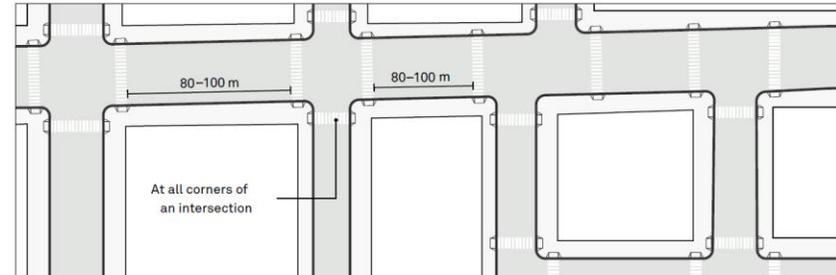
#### Additional Safety Measures

The presence of a pedestrian crossing does not alone render a street safe. Based on pedestrian and traffic volumes, speed, and roadway width and configuration, pedestrian crossings may require additional safety measures such as refuge islands, signals, or traffic calming strategies.

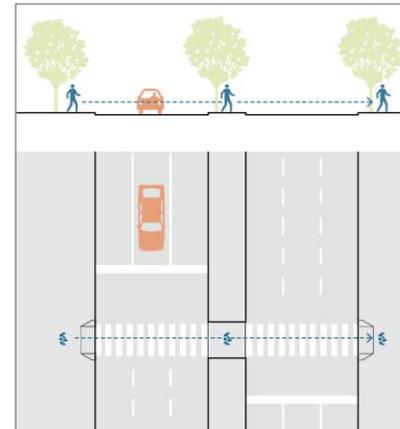
#### Grade Separation

Always provide pedestrian crossings at grade, except in instances where they cross limited-access highways or natural features such as rivers.

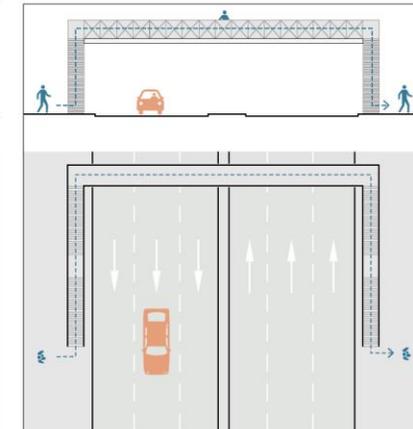
Pedestrian overpasses and underpasses take up sidewalk space, dramatically increase walking distance, and are frequently avoided by pedestrians in favor of a more direct crossing. They are very expensive and need regular maintenance to keep them clean and safe. In many cases, they are underutilized and poorly maintained. By removing pedestrians from the natural surveillance of the street, they raise personal safety issues.



Pedestrian Crossing Spacing: Safe, accessible crossings should be provided every 80–100 m, and at all legs of an intersection, to ensure a connected walkable network.



At-Grade Pedestrian Crossings: Unless connections are required across limited access highways, heavy rail lines, or natural features, pedestrian crossings should be provided at the same level as the street. Elevated crossings unnecessarily increase walking distances and times, take up valuable sidewalk space, and cost up to 20 times the price of at-grade signalized crossings.



Provide level crossings every 80–100 m at minimum. If it takes a person more than three minutes to walk to a pedestrian crossing, he or she may decide to cross along a more direct, but unsafe or unprotected, route.



Стандарт транзитно-ориентированного развития

ОДОБРЕН

Программой ООН по населённым пунктам



Германским обществом международного сотрудничества



ПОДДЕРЖАН

Фондом «ClimateWorks»



СТАНДАРТ ТОР ВЕРСИЯ 2.1

Опубликовано бюро «Despacio»

Номер ISBN: XXXXXXXXXX

Фотография на обложке: г. Гуанчжоу, Китай,

коридор скоростного автобусного сообщения

Автор фотографии на обложке: Ву Вэньбинь, ITDP Китай



Институт политики транспорта и развития

США, г. Нью-Йорк

9 East 19th Street, 7th Floor, New York, NY, 10003

tel +1 212 629 8001

www.itdp.org



АВТОРЫ ФОТОГРАФИЙ:

Автор всех фотографий – Люк Надаль, за исключением:

стр. 12-13 – предоставлено Департаментом транспорта г. Нью-Йорк;

стр. 22 – Карл Фьельстром;

стр. 25 – Ву Вэньбинь;

стр. 27 – Омер Кавусоглу;

стр. 38, 40 и 57 – Карл Фьельстром;

стр. 59 – Уилл Коллин.



Полноправные люди.  
Устойчивые страны.

Перевод данной публикации на русский язык выполнен по инициативе проекта «Устойчивый транспорт г. Алматы» ПРООН-ГЭФ [www.cda.kz/cast](http://www.cda.kz/cast)



Sidewalks and crossings should be all-accessible in the pedestrian network like here in Guadalajara, Mexico



WALKWAYS

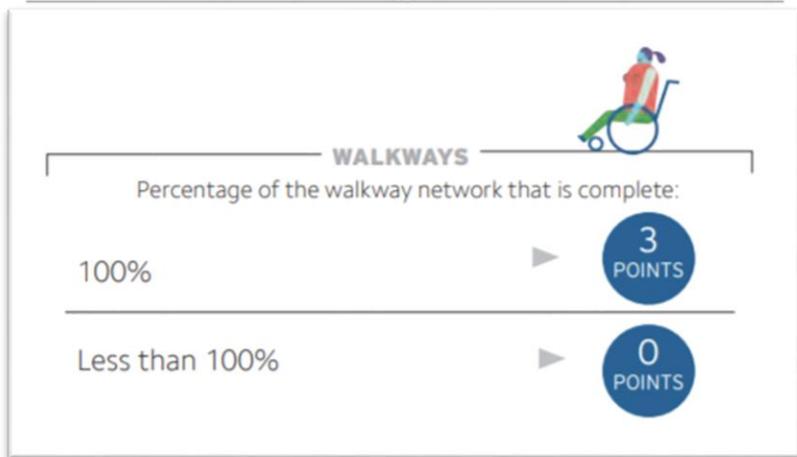
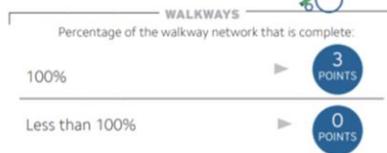
1.A.1

**DATA SOURCES**

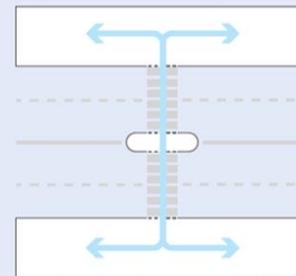
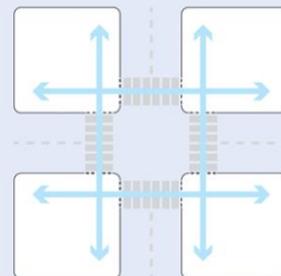
Plans and designs; maps; up-to-date, high-definition aerial/satellite photography; site survey.

**SCOPE**

Within the development's boundaries and immediately adjacent within the public right of way.



WALK OBJECTIVE 1A1: The pedestrian realm is safe, complete, and accessible to all.



Пешеходные переходы должны быть обустроены во всех направлениях, чтобы образовывать полноценную сеть пешеходных дорожек.

Пешеходный переход, который пересекает более 2 полос движения, должен быть оборудован островком безопасности с возможностью заезда на инвалидной коляске



Приподнятые пешеходные переходы на Реформа-авеню в г. Мехико, Мексика, вынуждают автомобилистов замедлять движение и пропускать пешеходов и велосипедистов.

1.2

ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ



**Знак золотого соответствия:  
85-100 баллов**

Знаком золотого соответствия стандарту TOP награждаются те проекты городского развития, которые признаются мировыми лидерами во всех аспектах интегрированного транспортного и городского планирования.



**Знак бронзового соответствия:  
55-69 баллов**

Знак бронзового соответствия стандарту TOP указывает, что проект удовлетворяет большинству критериев наилучшей мировой практики в сфере транзитно-ориентированного городского развития.



**Знак серебряного соответствия:  
70-84 балла**

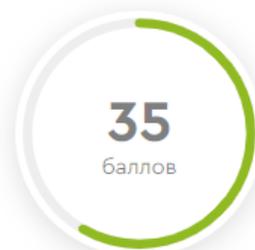
Знаком серебряного соответствия стандарту TOP отмечаются те проекты, которые удовлетворяют большинству критериев наилучшей мировой практики по высокому уровню качества и интеграции.



# Индекс качества городской среды — инструмент для оценки качества материальной городской среды и условий её формирования.



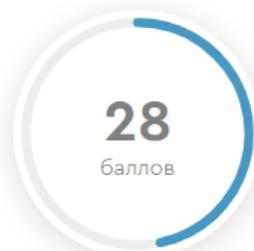
Жилье и прилегающие пространства



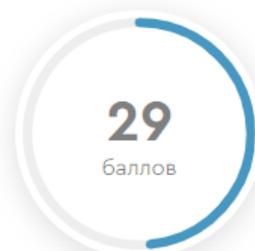
Улично-дорожная сеть



Озелененные пространства



Общественно-деловая инфраструктура  
и прилегающие пространства



Социально-досуговая инфраструктура  
и прилегающие пространства



Общегородское пространство

**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

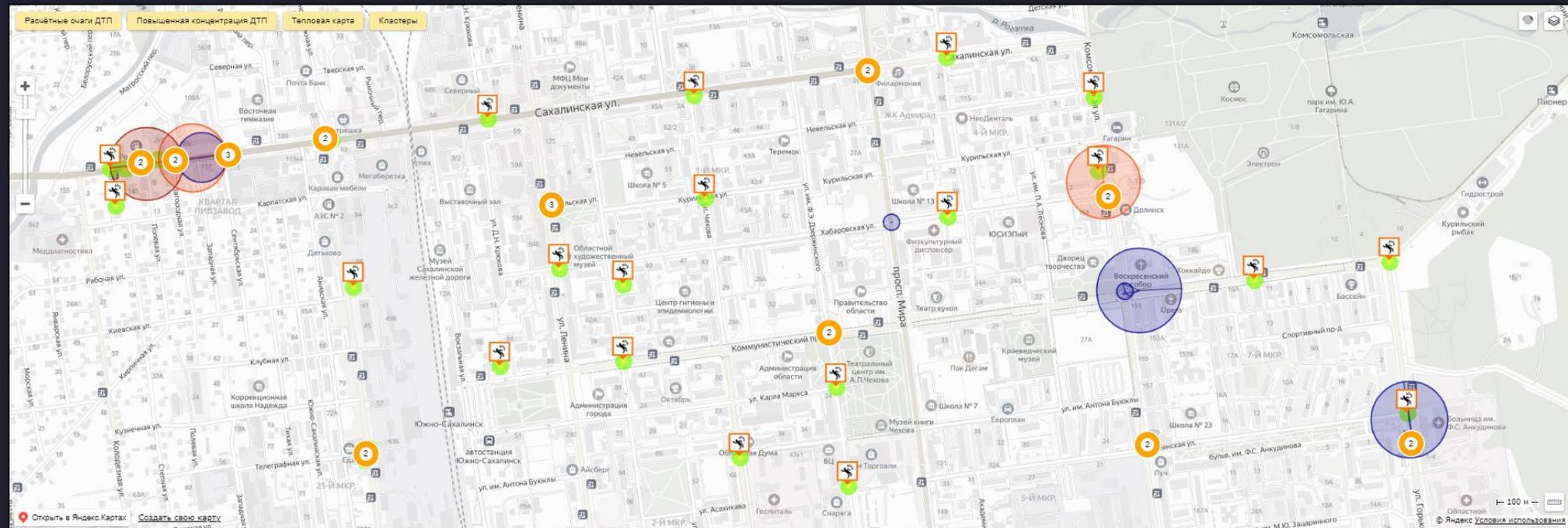
## СОЦИАЛЬНЫЙ РИСК

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

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



Карта ДТП по данным ГИБДД



## Количество ДТП по виду участника, % от общего числа ДТП, смерти в ДТП



## Индекс смертности и индекс тяжести последствий в ДТП





# СУХИЕ ЦИФРЫ СТАТИСТИКИ



ЗА КАЖДОЙ ЦИФРОЙ - ИМЯ

Аделина **5** лет  
Анастасия **8** лет  
Эдуард **14** лет

Кристина **17** лет  
Кристина **18** лет  
Валентина **19** лет

Диана **20** лет  
Вячеслав **22** года  
Евгений **23** года  
Анастасия **25** года  
Татьяна **26** лет  
Кристина **26** лет  
Людмила **26** лет  
Дмитрий **27** лет  
Евгений **27** лет  
Одилбек **28** лет  
Денис **28** лет  
Иван **28** лет  
Сергей **28** лет

Александр **30** лет  
Михаил **31** год  
Раиль **33** года  
Евгений **33** года  
Андрей **33** года  
Владимир **33** года  
Андрей **33** года  
Сергей **34** года

Анатолий **35** лет  
Павел **35** лет  
Анна **35** лет  
Алексей **35** лет  
Михаил **35** лет  
Антон **36** лет  
Мария **36** лет  
Сергей **38** лет  
Павел **38** лет  
Андрей **38** лет  
Михаил **39** лет  
Евгения **39** лет

Сергей **40** лет  
Алексей **40** лет  
Сергей **40** лет  
Наталья **40** лет  
Денис **41** год  
Юрий **41** год  
Евгений **41** год  
Алан **41** год  
Олег **42** года  
Александр **42** года  
Олег **42** года  
Елена **43** года  
Нина **43** года  
Дмитрий **43** года  
Иван **44** года  
Александр **44** года

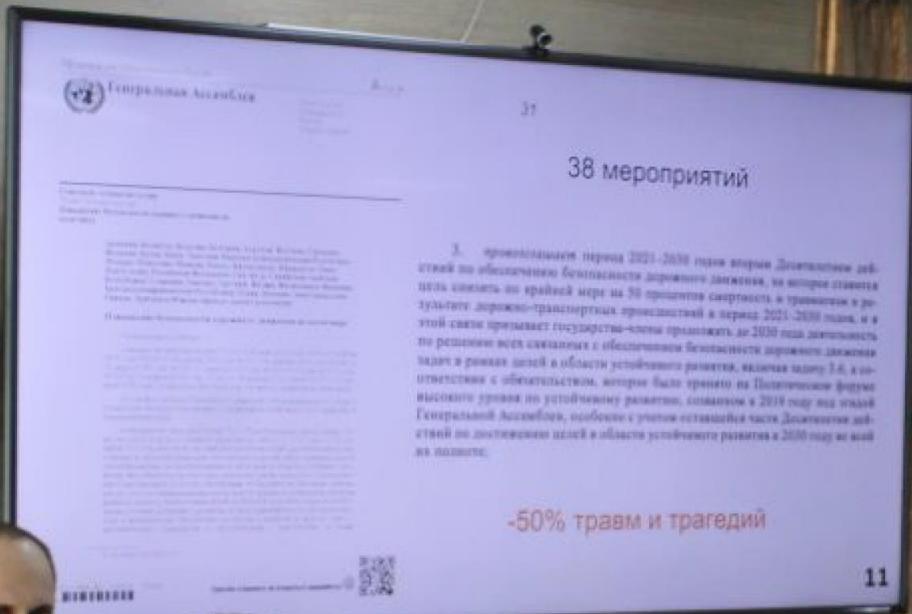
Дмитрий **45** лет  
Юрий **45** лет  
Сергей **45** лет  
Николай **45** лет  
Станислав **46** лет  
Павел **46** лет  
Владислав **46** лет  
Алик **46** лет  
Галина **47** лет  
Хо Сык **47** лет  
Александр **49** лет

Сергей **51** год  
Эдуард **52** года  
Галина **53** года  
Евгений **54** года  
Сергей **56** лет  
Марина **56** лет  
Олег **56** лет  
Игорь **56** лет

Сук **60** лет  
Сергей **62** года  
Андрей **63** года  
Александр **70** лет  
Галина **70** лет  
Лидия **74** года

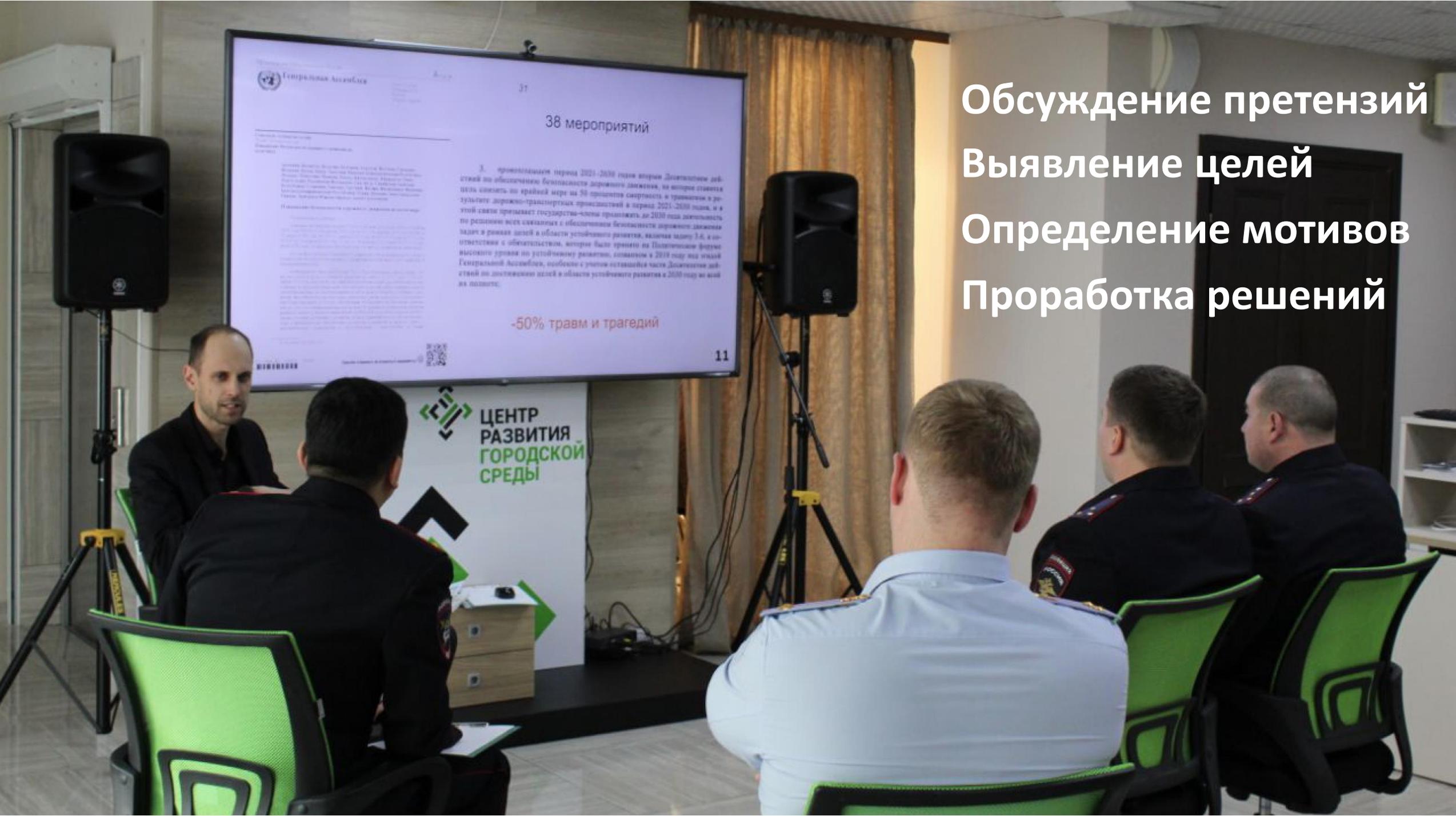
Валентина **81** год

2 000 000 000 рублей



Обсуждение претензий  
Выявление целей  
Определение мотивов  
Проработка решений

ЦЕНТР  
РАЗВИТИЯ  
ГОРОДСКОЙ  
СРЕДЫ



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 мире<sup>1</sup>, 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

<sup>1</sup> 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**

# УРОВЕНЬ ПОДХОДА К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

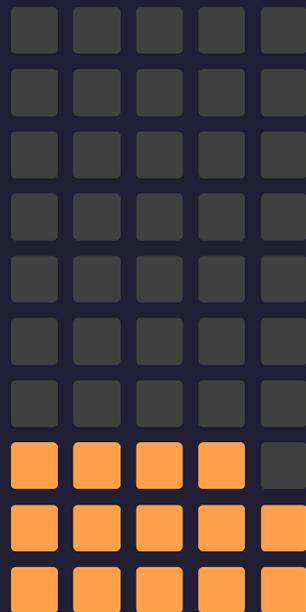
ЮЖНО-САХАЛИНСК  
В 2019 ГОДУ

4%



ТЕКУЩАЯ ЗРЕЛОСТЬ  
ПРОГРАММЫ  
На 01.05.2021 г.

28%



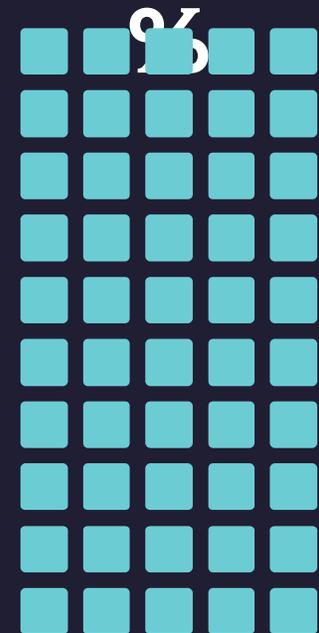
ЦЕЛЕВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ  
УРОВНЯ РАЗВИТИЯ  
К 2025

75%



УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ  
В САМЫХ БЕЗОПАСНЫХ  
ГОРОДАХ

100%





**ДОЛГОСРОЧНЫЕ**  
решения имеющие  
фундаментальный характер  
изменений в будущем



**ОПЕРАТИВНЫЕ**  
мероприятия локального  
характера с учетом  
выявленных особенностей



**УПОРЯДОЧЕННЫЕ**  
мероприятия, направленные  
на эффективную  
организацию движения



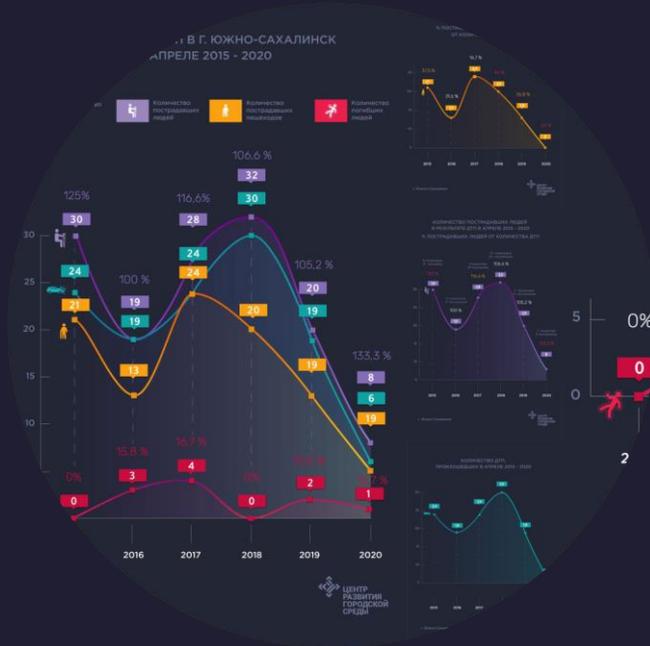
Действие 20



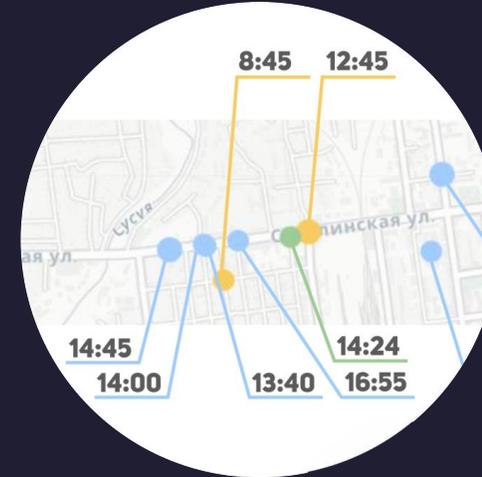
Действие 21



Действие 1



Действие 2



Действие 3

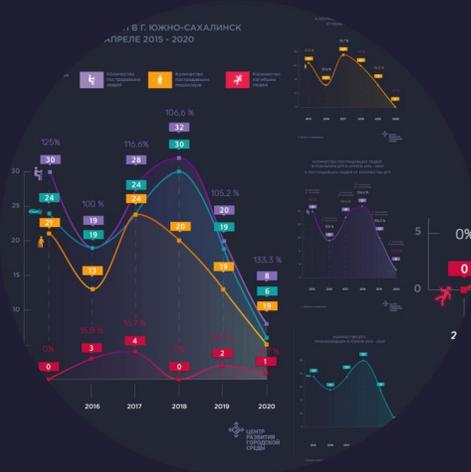


Аналитика аварийности.  
Изучение ретроспективы

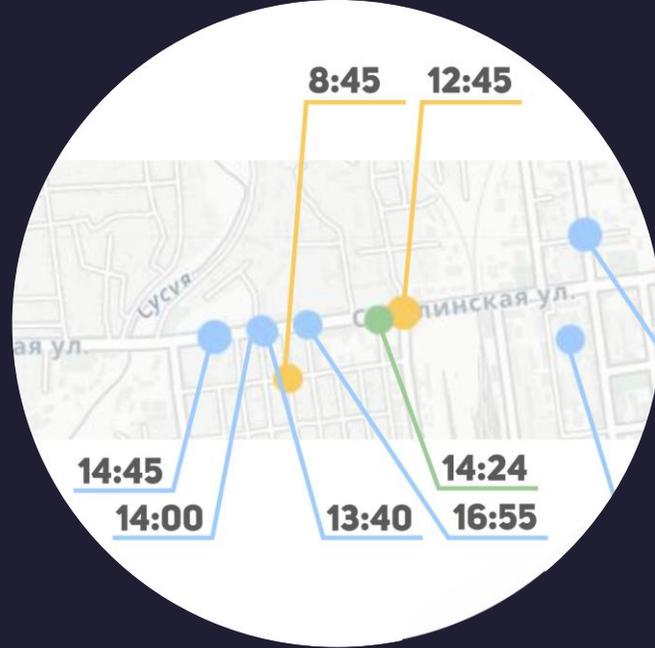
Действие 21



Действие 1



Действие 2



Действие 3

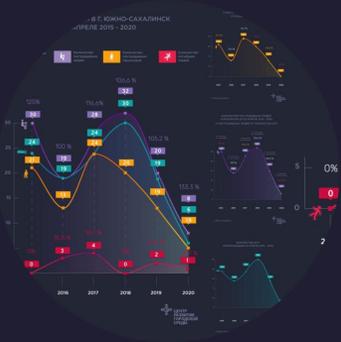


Действие 4

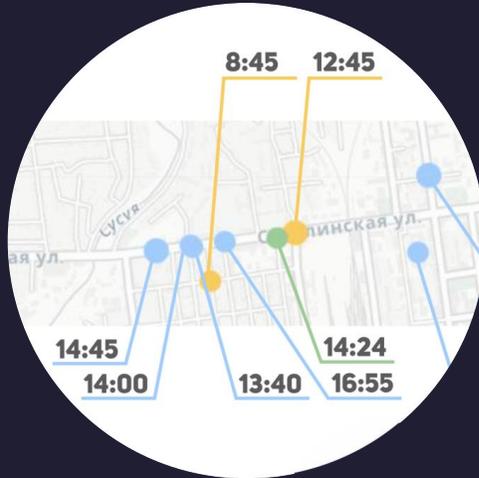


Изучение аварий.  
Выявление закономерностей

Действие 1



Действие 2



Действие 3



Действие 4

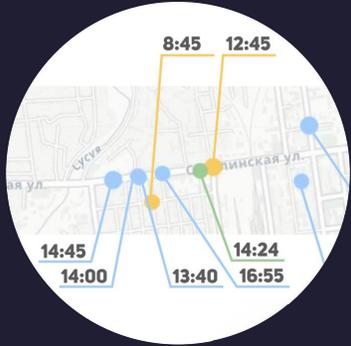


Действие 5



Нормативный аудит  
проектной документации

Действие 2



Действие 3



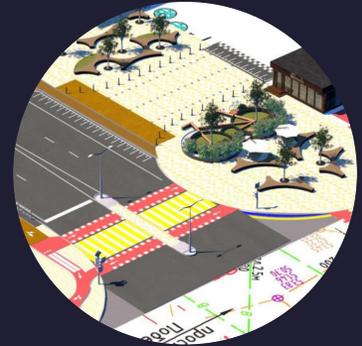
Действие 4



Действие 5



Действие 6



Аудит комфортности городской среды в проектных решениях

Действие 3



Действие 4



Действие 5



Действие 6



Действие 7



Вовлечение горожан

Действие 4



Действие 5



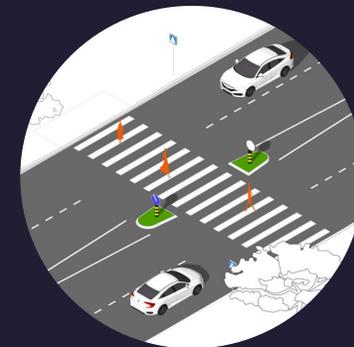
Действие 6



Действие 7



Действие 8

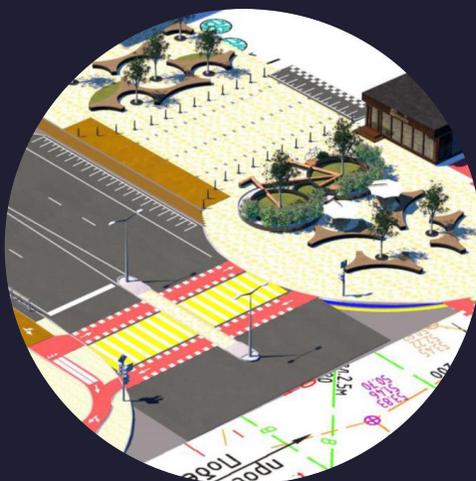


Предпроектный анализ.  
Предварительный дизайн улицы

Действие 5



Действие 6



Действие 7



Действие 8

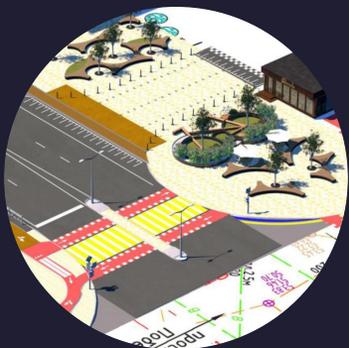


Действие 9



Создание новых  
пешеходных переходов

Действие 6



Действие 7



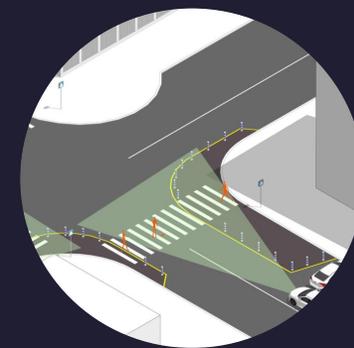
Действие 8



Действие 9



Действие 10



Обустройство всех переходов  
островками безопасности

Действие 7



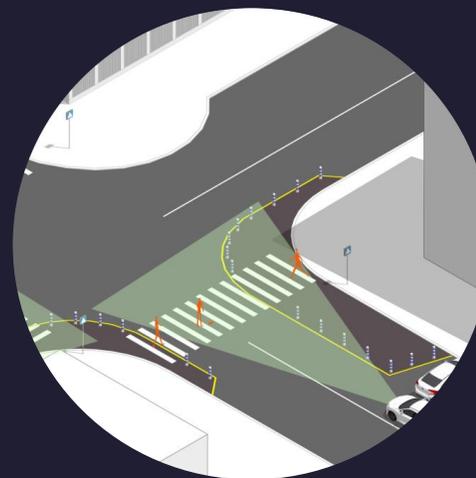
Действие 8



Действие 9



Действие 10



Действие 11

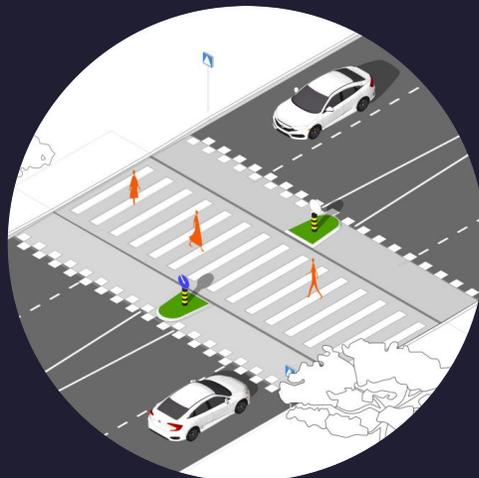


Устройство приподнятых переходов  
возле социальных объектов

Действие 8



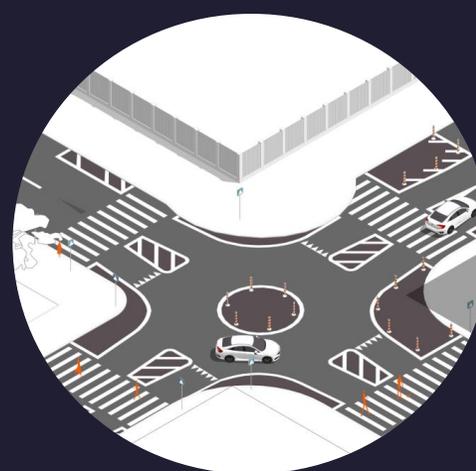
Действие 9



Действие 10



Действие 11

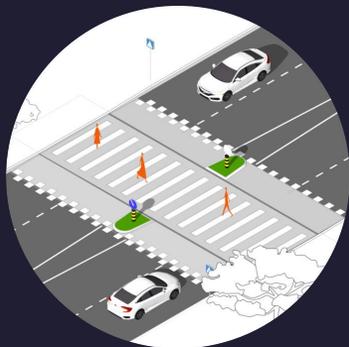


Действие 12

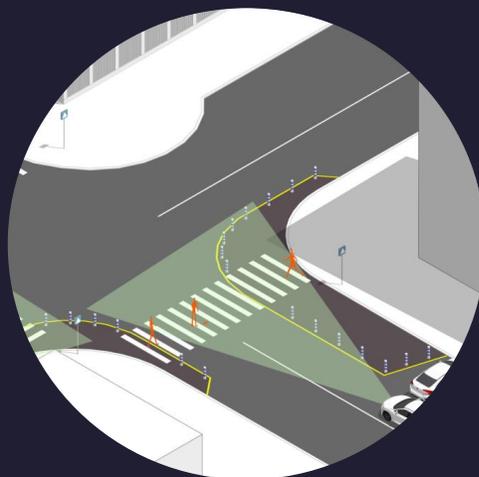


Треугольники видимости

Действие 9



Действие 10



Действие 11



Действие 12

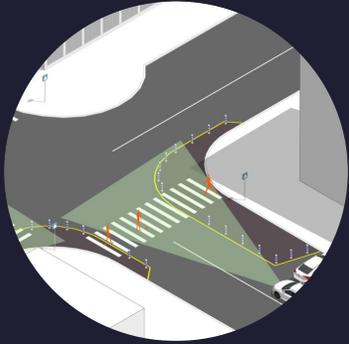


Действие 13



Миникольцевые пересечения

Действие 10



Действие 11



Действие 12



Действие 13



Действие 14



Снижение скоростного режима  
в зоне жилой застройки

Действие 11



Действие 12



Действие 13



Действие 14



Действие 15



Снижение нештрафуемого порога.  
81% водителей едут  
с превышением скорости  
или введение 30 км/ч зон

Действие 12



Действие 13



Действие 14



Дорожная диета

Действие 15



Действие 16



Действие 13



Действие 14



Действие 15



Действие 16



Действие 17



Императивное развитие  
велосипедной инфраструктуры

Действие 14



Действие 15



Действие 16



Действие 17



Действие 18



**Императивное обеспечение приоритета для общественного транспорта. Создание выделенных полос движения**

Действие 15



Действие 16



Действие 17



Действие 18



Действие 19



Платные парковки  
на улично-дорожной сети

Действие 16



Действие 17



Действие 18



Действие 19



Действие 20



Контрастное освещение  
пешеходных переходов

Действие 17



Действие 18



Действие 19



Действие 20



Действие 21



«Холодное» освещение улиц

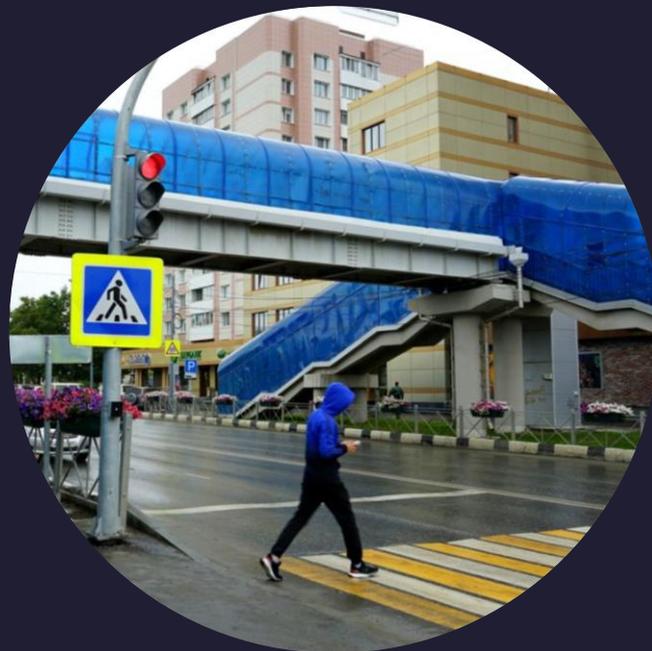
Действие 18



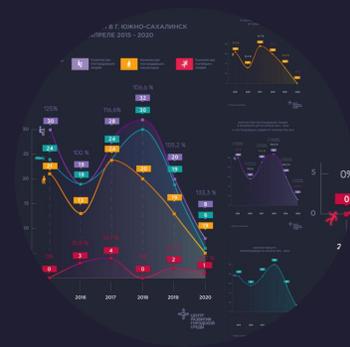
Действие 19



Действие 20



Действие 21



Ликвидация внеуличных переходов

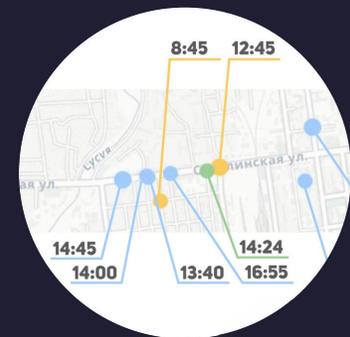
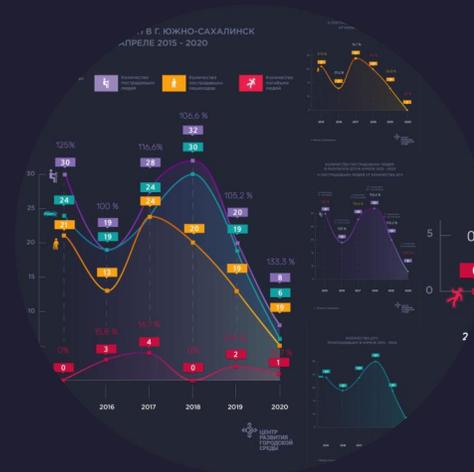
Действие 19



Действие 20



Действие 21



Пропаганда международного  
опыта обеспечения безопасности  
дорожного движения

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



# БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ПРОЕКТОВ

## ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ

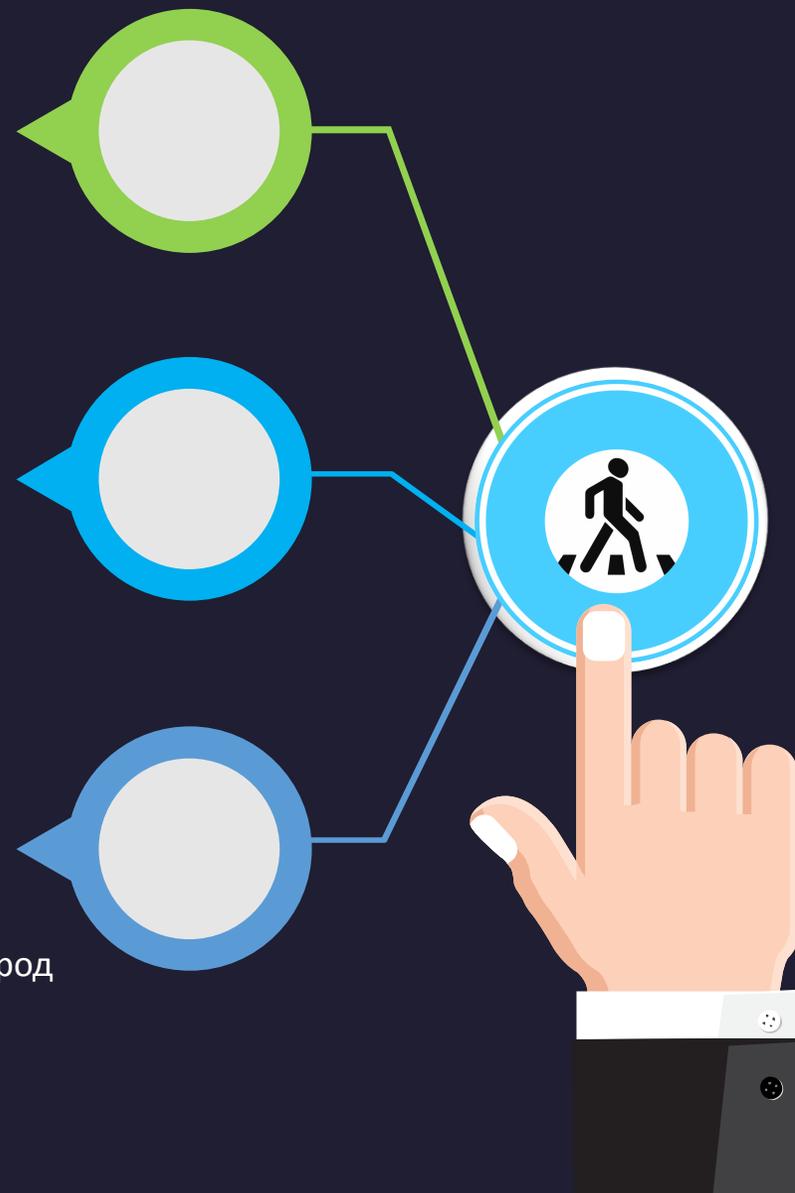
Определение целесообразности тех или иных решений с обозначенным желаемым результатом.

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Оценка изменений, формирование выводов на основе полученных результатов

## МАСШТАБИРУЕМОСТЬ

Проект должен быть применимым на разных уровнях: улица, район, город  
Регион, страна





## **Благодарю за внимание**

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

**+7 924 190 63 62**

**[t.me/gradovod](https://t.me/gradovod)**