

# Исследования причин ДТП в рамках программы «Ноль Смертей»

---



Городские проекты  
Ильи Варламова и Максима Каца

**Ноль  
смертей**  
КАМПАНИЯ  
ПО СНИЖЕНИЮ  
СМЕРТНОСТИ В ДТП

## Цель работы

В 2017 году на дорогах России погибло **19 088 человек**, получили ранения более 215 тыс. человек<sup>1</sup>. Это в 3–3,5 раз больше, чем в развитых странах, причем треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет)<sup>2</sup>.

Серьезный вклад в количество смертей на дороге вносит толерантность к ним. Считается, что смерть и увечья в результате ДТП являются неотъемлемой частью автомобилизации и допустимой платой общества за возможность пользоваться автомобилем.

До недавнего времени такова же была ситуация и в развитых странах. Однако недовольная таким положением дел общественность этих стран потребовала от своих правительств принять жесткие меры против массовой гибели людей на дорогах. В результате в Швеции в 1997 г. была принята программа Vision Zero, предусматривающая комплекс мер по предотвращению аварий с человеческими жертвами. Программа оказалась успешной, за время ее действия смертность на дорогах страны снизилась почти в 2 раза<sup>3</sup>. Аналогичные программы были приняты и в других странах.

**Мы считаем, что в России также необходимо принять программу «Ноль Смертей», и поэтому в 2018 году в фонде «Городские проекты» мы объявили о запуске программы «Ноль Смертей» в России.** В рамках данного исследования мы хотим обратить внимание на то, как уже сейчас можно снизить количество погибших пешеходов на улицах Москвы. Для этого мы выбрали 5 наиболее разнообразных и типичных ситуаций, измерили пешеходные и транспортные потоки, и на основе полученных данных составили рекомендации, как повысить безопасность этих участков.

<sup>1</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция // [stat.gibdd.ru](http://stat.gibdd.ru) // 8.04.2018

<sup>2</sup> Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы // [static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxudPATBC12.pdf](http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxudPATBC12.pdf) //

<sup>3</sup> Dödade och svårt skadade efter färdstätt // Transport Styrelsen // [web.archive.org/web/20140714131810/www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik-gammal/Olycksstatistik-vag/Nationell-statistik1/Arsvis-statistik/Historik-fardsatt](http://web.archive.org/web/20140714131810/www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik-gammal/Olycksstatistik-vag/Nationell-statistik1/Arsvis-statistik/Historik-fardsatt) // 8.04.2018

# ШМИТОВСКИЙ ПРОЕЗД



**Команда полевой части:**

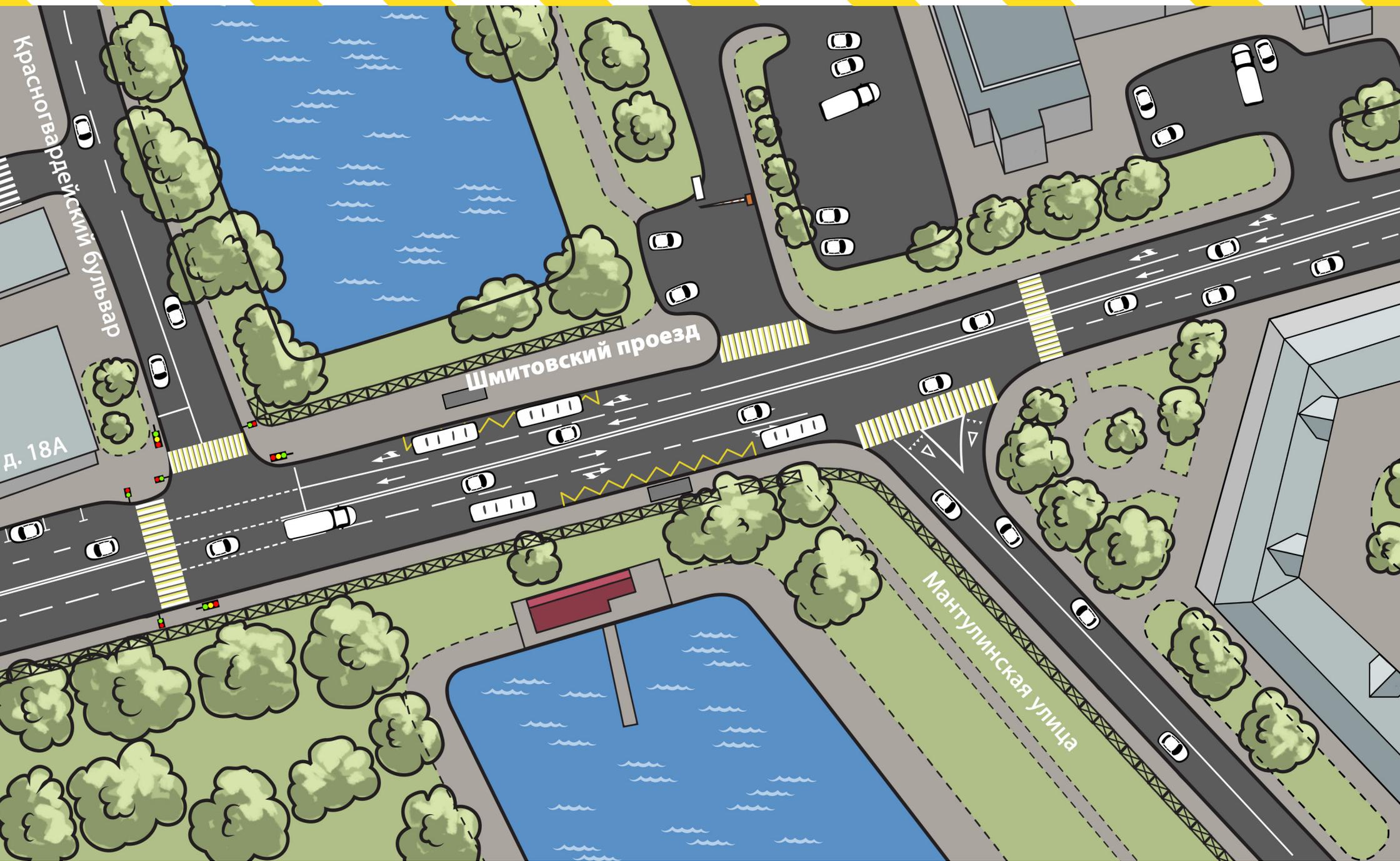
Кислых Егор

Гредасова Наталья

Жолобова Мария

Казанкова Анна

Якубовская Анастасия



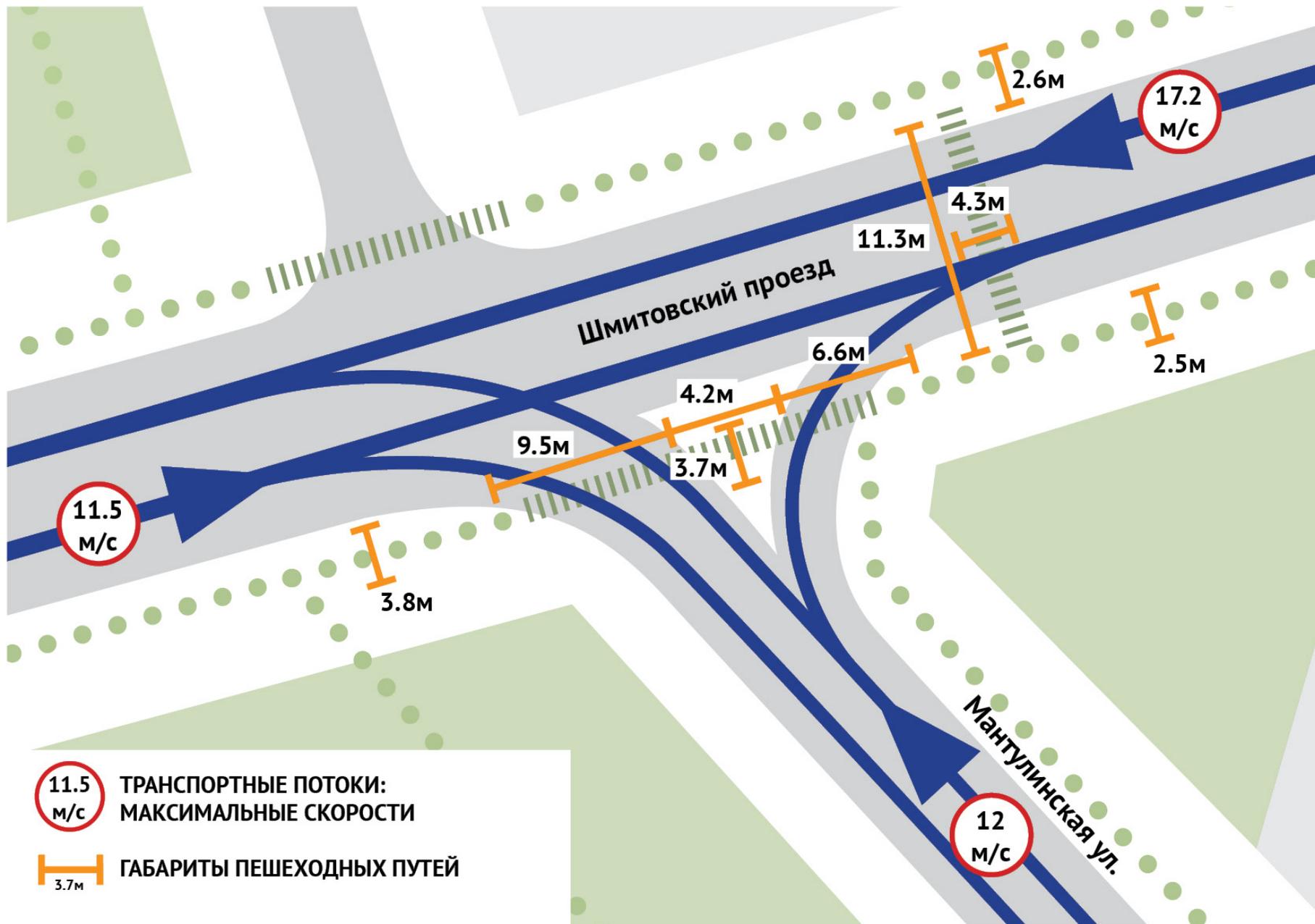
## Существующее положение



Перекресток характеризуется достаточно высокой интенсивностью автомобильного и пешеходного трафика с обычным для Москвы распределением в течение суточного и недельного цикла (плотное движение в центр утром, из центра вечером, спад трафика в выходные дни). Большое количество мелких нарушений ПДД, не регистрируемых официально, как следствие несовершенства текущего ПОД и отсутствия регулирования перекрестка, сочетается с редкими смертельными ДТП (одно за несколько лет):

- Перекресток нерегулируемый с возможностью левого поворота с Мантулинской улицы.
- Расположение остановки НОТ непосредственно перед перекрестком ухудшает видимость перекрестка для водителей в моменты остановки.

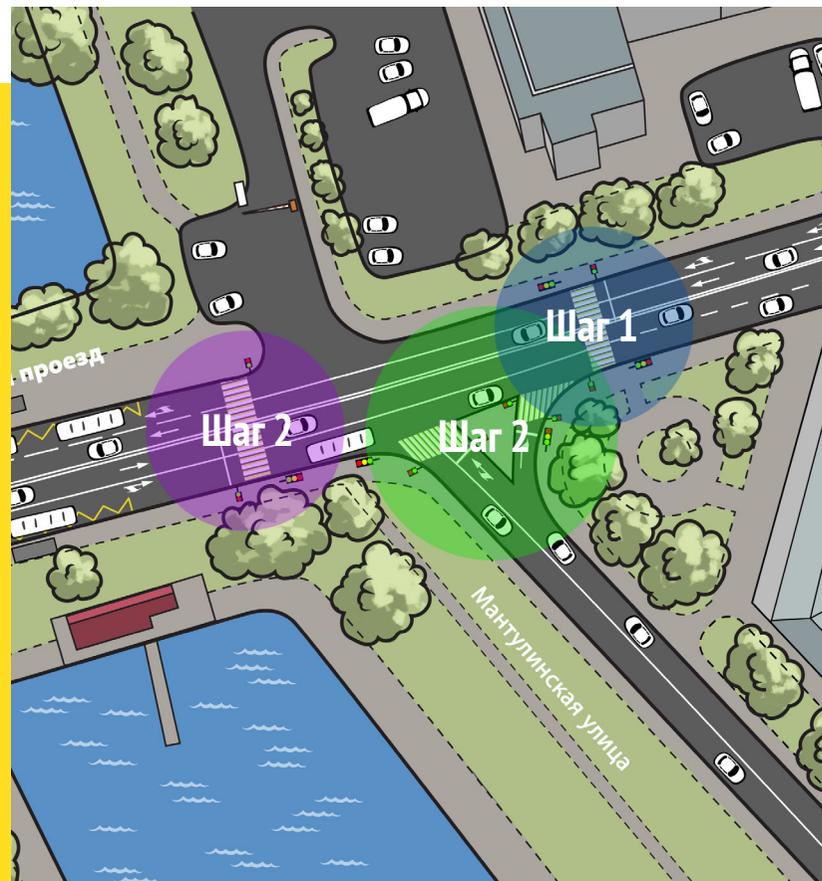
- Широкие пешеходные переходы со значительным превышением минимальной ширины и отсутствием островков безопасности (островок на Мантулинской улице из-за своей конфигурации не выполняет эту роль).
- Необходимость П-образного перехода проезжей части для перехода из одной парковочной зоны в другую провоцирует большое количество нарушений правил перехода со стороны пешеходов.
- Скорости транспортного потока по Шмитовскому проезду при движении к ТТК достаточно высокие, так как на большом участке дороге не встречаются ограничительные меры в виде светофоров или других мер по успокоению трафика.



- 11.5 м/с** ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ: МАКСИМАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ
- 3.7м** ГАБАРИТЫ ПЕШЕХОДНЫХ ПУТЕЙ

## Предлагаемые меры для повышения безопасности на перекрестке

В качестве мер по улучшению ситуации с безопасностью перекрестка предлагается два шага. Меры предполагают организацию прямого пешеходного перехода Шмитовского проезда между ключевыми точками притяжения с ведением светофорного регулирования и точечным улучшением ПОД.



# Шаг 1. Организация светофорного регулирования



Целями регулирования являются организация безопасных пешеходных фаз для пересечения Шмитовского проезда и обеспечение выделенного левого поворота со стороны Мантулинской улицы. Согласно ГОСТ Р 52289 тут выполняется сразу несколько условий достаточных для введения регулирования, а именно интенсивность автомобильного движения хотя бы в одном направлении превышает 600 машин в час, а пешеходный поток составляет более 150 человек в час.

К реализации предлагается два решения светофорных фаз:

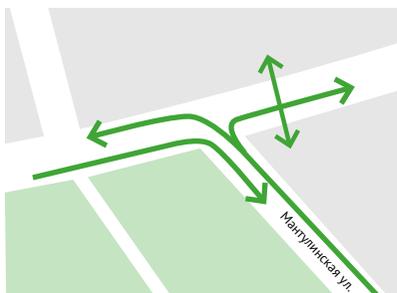
1) Три фазы цикла, общей длительностью 90 секунд (15-60-15), с организацией правого поворота на Мантулинскую улицу с пропуском пешеходов.



15 сек.  
95 сек.



60 сек.  
60 сек.



15 сек.  
95 сек.

2) Организация двух фаз цикла общей длительностью 60 секунд (45+15). Особенностью цикла является совмещение и пересечение как автомобильных, так и автомобильных и пешеходных потоков, в том числе при повороте налево.

Подобное предложение должно реализовываться с учетом детального моделирования и только совместно с мерами по снижению скорости потока по Шмитовскому проезду.



60 сек.

красный всем  
4 сек.

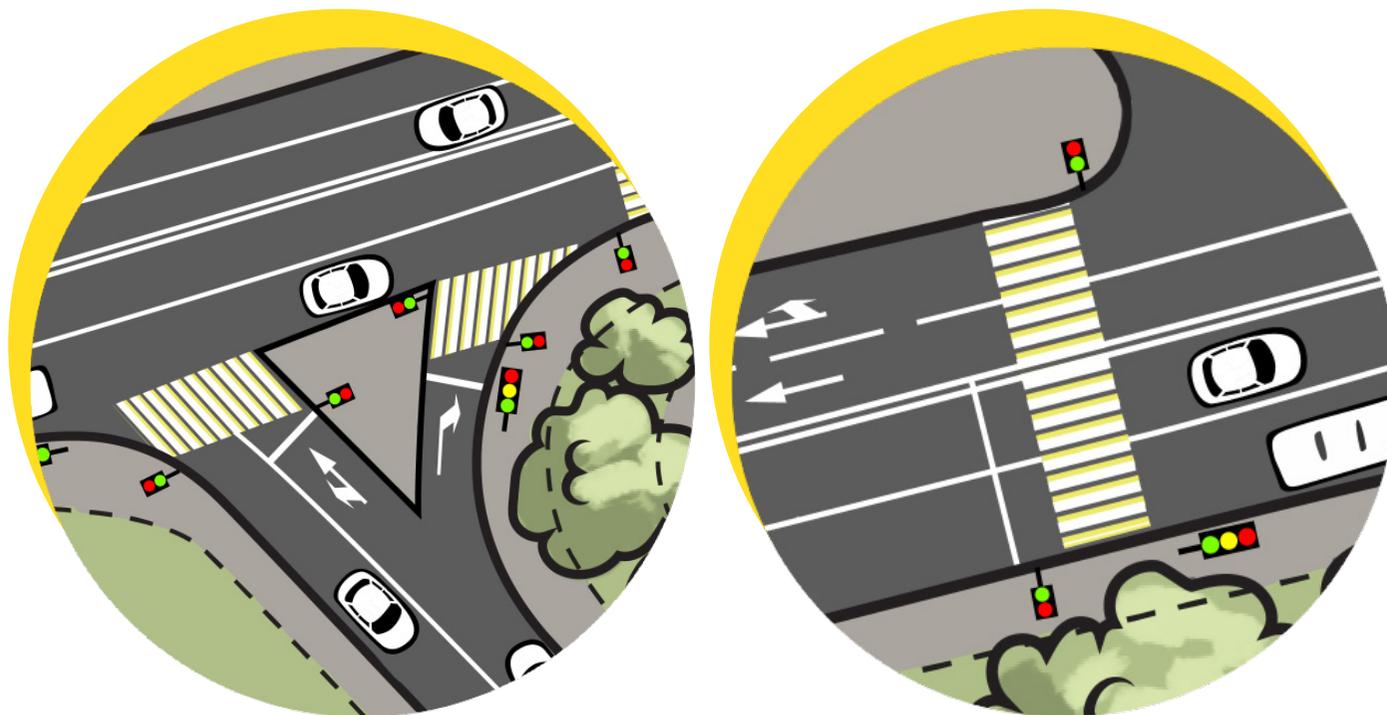


45 сек.

красный всем  
4 сек.

Оба предложения предполагают организацию дополнительного левого поворота со Шмитовского проезда на улицу Мантулинскую, что создаст дополнительные связи, сократит перепробеги и обеспечит короткий подъезд жителей к своим домам.

## Шаг 2. Изменение конфигурации перекрестка



Кроме организации светофорного регулирования необходимы корректировки действующего проекта организации движения. К таким мерам относятся:

1. расширение существующего островка безопасности на Мантулинской улице с включением в него части текущего пешеходного перехода и одного метра за ним;
2. обособление островка безопасности бортовым камнем для исключения сквозного движения через него автотранспорта, парковки автомобилей и создания помех визуальному обзору перекрестка для всех участников движения;
3. перенос остановки общественного транспорта в направлении центра на 10 метров от перекрёстка;
4. организация прямого пешеходного перехода Шмитовского проезда в районе парковой зоны.



Городские проекты  
Ильи Варламова и Максима Каца



**Доклад подготовлен при участии Алексея Радченко**

**Выражаем благодарность**

Сергею Давыдову  
*за помощь в подготовке методики*

Елене Стрельниковой  
*за иллюстрации*