

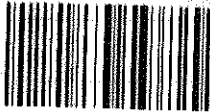


ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

**КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

Караванная ул., 9, л. А, Санкт-Петербург, 191023
тел. (812) 576-1200, факс (812) 710-6060
e-mail: equip@gov.spb.ru
http://www.gov.spb.ru

КРТИ СПб 1037843037935
№ 01-11-23443/17-0-1 1001
от 21.12.2017



Депутату Законодательного
Собрания Санкт-Петербурга

А.А. Ковалеву

Исаакиевская пл., д. 6
Санкт-Петербург, 190107

Управление документационного обеспечения
Сектор служебной корреспонденции и контроля

28 ДЕК 2017

707073-3

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В ответ на Ваше письмо от 01.12.2017 № 707073-3 по вопросам организации дорожного движения и режиму работы светофорного объекта на пересечении Среднего пр. В.О. и 8-9-й линий В.О., а также демонтажу светофорных объектов на Среднем пр. В.О., Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (далее – Комитет) сообщает следующее.

Постоянным режимом регулирования светофорного объекта «Средний пр. В.О. – 8-9-я линии В.О.» предусмотрена выделенная пешеходная фаза.

Переход «по диагонали» на рассматриваемом перекрестке является нарушением требований Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации № 1090 от 23.10.1993 «О правилах дорожного движения», так как в соответствии с п. 4.3 ПДД РФ на регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка («по диагонали») только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

Время, необходимое для пропуска пешеходов по определенному направлению $t_{пш}$, рассчитывают по эмпирической формуле, получившей широкое распространение в мировой практике и учитывающей суммарные затраты времени на пропуск пешеходов:

$$t_{пш} = 5 + \frac{B_{пш}}{v_{пш}},$$

где $B_{пш}$ – ширина проезжей части, пересекаемой пешеходами, м;

$v_{пш}$ – расчетная средняя скорость движения пешехода, равная 1,3 м/с.

Для Среднего пр. В.О. ($B_{пш} = 23$ м):

$$t_{пш} = 5 + \frac{23}{1,3} \approx 23 \text{ с.}$$

Для 8-9-й линий В.О. ($B_{пш} = 19\text{ м}$):

$$t_{пш} = 5 + \frac{19}{1,3} \approx 20 \text{ с.}$$

Предусмотренная действующим режимом работы светофора длительность пешеходной фазы составляет 23 с, что обеспечивает возможность пересечения одной из проезжих частей. Увеличение длительности до величины, позволяющей пересечь обе проезжие части по очереди с расчетной скоростью в течение одной фазы, необоснованно снизит пропускную способность перекрестка и поэтому нецелесообразно.

Реализованное трехфазное регулирование исключает конфликт пешеходных и поворотных транспортных направлений, а также снижает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на пешеходов.

Учитывая изложенное, Комитет совместно с Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга» (далее – Дирекция) считает действующий режим светофорного регулирования оптимальным.

По вопросу демонтированных светофорных объектов на Среднем пр. В.О. сообщая, что ранее по заказу ОАО «Теплосеть Санкт-Петербурга» силами ООО «МТЭР Санкт-Петербург» проводились работы по реконструкции тепловой сети по Большому пр. В.О. от Кадетской линии В.О. до 22-23 линий В.О. Для производства указанных работ была разработана и согласована в установленном порядке схема организации дорожного движения, в рамках которой действовали временные светофорные объекты «Средний пр. В.О. – 10-11-я линии В.О.» и «Средний пр. В.О. – 14-15-я линии В.О.». Данные светофорные объекты не находились на балансе Дирекции, работ по содержанию данных светофорных объектов Дирекция не осуществляла.

Сведениями о стоимости демонтажа и местах последующего использования оборудования, находящегося в распоряжении ООО «МТЭР Санкт-Петербург», Комитет и Дирекция не располагают.

По вопросу мониторинга условий дорожного движения на Среднем пр. В.О. сообщая, что специалистами Дирекции проводятся систематические обследования Васильевского острова с выездом на место, а также при помощи системы видеонаблюдения. На светофорных объектах, входящих в Автоматизированную систему управления дорожным движением eDaptiva, режимы регулирования корректируются автоматически с использованием адаптивного сетевого алгоритма на основании данных, поступающих с дорожных детекторов.

До введения выделенной пешеходной фазы транспортные средства, осуществляющие повороты, фактически могли осуществлять данный маневр только в промежуточный такт, в связи с высокой интенсивностью движения пешеходов.

Промежуточный такт — это время, необходимое транспортному средству, подходящему к перекрестку на зеленый сигнал со скоростью свободного движения, при смене сигнала с зеленого на желтый либо на остановку у стоп-линии, либо на освобождение перекрестка (миновать конфликтные точки пересечения с автомобилями, начинающими движение в следующей фазе).

После введения выделенной пешеходной фазы, исключившей конфликт между пешеходами и транспортными средствами, пропускная способность Среднего пр. В.О. увеличилась, а также уменьшились задержки транспортных средств, в том числе общественного транспорта.

С уважением,

Председатель Комитета



С.В. Харлашкин