## **Полосы затянут уже**

# Минтранс предлагает меры по замедлению дорожного движения

28.10.2017

**На российских дорогах может начаться широкое внедрение зигзагообразного или волнообразного движения машин по проезжей части, сопровождающееся уменьшением ее ширины. Минтранс разработал соответствующие рекомендации для региональных властей, ставящие целью снижение скорости движения транспорта по улично-дорожной сети. Документ также предполагает появление приподнятых над проезжей частью перекрестков и однополосных участков улиц с приоритетным правом проезда для встречных потоков. Чиновники, предупреждают эксперты, могут начать «бездумно» применять предложенные Минтрансом решения, лишь ухудшая транспортную ситуацию.**

Минтранс опубликовал 75-страничные методические рекомендации для региональных властей по «успокоению движения» на улично-дорожной сети, одним из способов которого станет уменьшение ширины проезжей части. Напомним, подобный метод уже несколько лет применяется в Москве: за счет сужения полос увеличивается их количество, водителям становится некомфортно ехать с высокой скоростью. В Минтрансе предлагают пробовать разные варианты, например использовать локальные сужения дороги в зонах пешеходных переходов, а также менять ширину проезжей части, укладывая вдоль бордюрного камня полосы шириной 0,35–0,75 м из брусчатки, булыжника или колотого камня.

На проезжей части могут также появиться специальные направляющие островки, в результате чего машины поедут по проезжей части зигзагом или волной (в последнем случае углы поворотов станут менее острыми). Более простой метод — нанесение зигзагообразной разметки — может быть применен на улицах с «избыточной шириной проезжей части». Целые участки перекрестков с пешеходными переходами будут приподняты на высоту 0,7–0,8 м над остальной дорожной поверхностью.

Региональные власти, следует из рекомендаций, также смогут применять однополосные проезды. Причем речь идет об искусственном сужении проезжей части до ширины одной полосы, через которую автомобили будут проезжать в порядке приоритета, установленного знаками. «Для предотвращения заторов и отрицательного восприятия данных решений участниками движения расстояние между смежными участками однополосного проезда должно составлять 200–400 м»,— сказано в рекомендациях. Также предлагается использовать электронные знаки «обратной связи» — большие табло, демонстрирующие в режиме онлайн скорость автомобиля (такие табло уже установлены в Москве, к примеру, перед Лефортовским тоннелем). Если скорость допустимая, цифры отображаются зеленым цветом, если выше нормы — красным, а со значительным превышением — красным мигающим.

Рассмотрены варианты ограничения заездов автомобилей на тротуар с помощью клумб, высоких или двойных бордюров, отбойников, «малых архитектурных форм». Отдельная главка рекомендаций посвящена искусственным неровностям («лежачим полицейским»). Закреплено, что такой способ замедления трафика не может применяться на дорогах федерального значения, на мостах, путепроводах, эстакадах. Водители должны быть обязательно предупреждены с помощью соответствующих указателей о приближении к искусственной неровности.

Описанные рекомендации являются частью плана по снижению аварий с участием пешеходов. Первый вице-премьер Игорь Шувалов дал ряд поручений органам власти — в частности, разработать изменения в ПДД, КоАП (“Ъ” сообщал об этом 26 октября), а также принять меры по «успокоению движения» на улично-дорожной сети. Минтранс, опубликовав документ, довольно оперативно отреагировал на поручения Белого дома.

«Документ получился, безусловно, интересный, — говорит заместитель главы общественного совета при подмосковном Минтрансе Андрей Мухортиков.— Но рекомендации несут и определенную опасность. К сожалению, в регионах уровень квалификации людей, занимающихся организацией движения, не всегда позволяет оценить последствия принимаемых решений. Это может привести к бездумному массовому использованию разных неочевидных решений». Господин Мухортиков говорит, что островки на переходах — отличное решение, «которое можно тиражировать широко», а зигзагообразное движение применяется крайне редко, в исключительных случаях. «Используемые при этом островки зимой будет заметать снегом, возникнут сугробы посреди проезжей части. Необходимо более подробно описать критерии и условия применения всех инструментов и обязательно поработать с визуализацией, наглядными примерами применения», — говорит он. Минтрансу необходимо дополнить методичку мерами по повышению пропускной способности улиц светофорами, дорожной разметкой и другими локальными мерами, добавляет господин Мухортиков, «тогда у чиновников в городах не будет одной парадигмы “все везде только для пешеходов”, а будет набор мер для разных зон города и транспортных задач».

*Иван Буранов*