



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

**Никулину А.**

**andrewnick@yandex.ru**

КРТИ СПб  
№ ОБ-2127-6/20-0-1  
от 05.06.2020



Рассмотрев Ваше обращение по вопросу реконструкции Южного шоссе, Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (далее – Комитет) сообщает следующее.

В настоящее время на основании распоряжения Комитета по градостроительству и архитектуре (далее - КГА) от 25.02.2020 № 1-11-89 по заказу Комитета разрабатывается документация по планировке территории (далее – ДПТ) для размещения линейного объекта «Южное шоссе от Бухарестской ул. до Софийской ул.».

Схема организации улично-дорожной сети, учитывающая существующие и прогнозные потребности в транспортном обеспечении на территории, разрабатывается в составе ДПТ.

КГА от 27.01.2020 № 1-11-42 выдано распоряжение на подготовку внесения изменений в ДПТ, ограниченной Бухарестской ул., Южным шоссе, Софийской ул., ул. Димитрова, во Фрунзенском районе, утверждённую постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 23.09.2010 № 1287 (далее - ПП и ПМТ).

В соответствии с ПП и ПМТ, разрабатываемым на основе ранее выданного распоряжения КГА от 24.08.2018 № 211-382, Южное шоссе предусмотрено магистральной улицей районного значения, ширина в красных линиях составляет 28 м, ширина проезжей части - 15 м (четыре полосы движения шириной 3,5 м и 4 м), ширина тротуара - 3,25 м, велодорожка - 3 м, по улице предусмотрено движение городского пассажирского транспорта.

Классификация Южного шоссе как магистральной улицы районного значения назначена в связи с необходимостью соблюдения плотности магистральной улично-дорожной сети. В соответствии с п. 1.2.1 Нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга, утверждённых постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 11.04.2017 № 257 (далее - НГП), при подготовке ДПТ, минимальный расчётный показатель плотности магистральной улично-дорожной сети составляет 2,5 км/кв. км.

Минимальный расчётный показатель плотности магистральной улично-дорожной сети определён с учётом требований к пешеходным подходам до ближайшего остановочного пункта городского пассажирского транспорта (далее - ГПТ), установленных СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (далее - СП «Градостроительство»).

Дальность пешеходного подхода до ближайшего остановочного пункта ГПТ согласно пункту 11.15 СП «Градостроительство» должна составлять не более 500 м.

Пунктом 11.13 СП «Градостроительство» предусмотрено, что линии движения ГПТ организуются только по магистральной улично-дорожной сети, за исключением скоростных дорог.

Так, если сохранять категорию Южного шоссе как улицы местного значения, дальность пешеходных подходов к остановкам ГПТ превышает нормативное значение в два раза, а плотность магистральной улично-дорожной сети составляет всего 1,34 км/кв. км.

При изменении категории Южного шоссе на магистральную улицу районного значения с движением ГПТ и остановками ГПТ, плотность магистральной улично-дорожной сети достигает значения 2,53 км/кв. км, а дальность пешеходного подхода до остановок составляет до 500 м, что соответствует требованиям НПП и СП «Градостроительство».

В соответствии с приложением к НПП количество полос движения на магистральных улицах районного значения должно составлять: 2 полосы движения при размещении боковых проездов, 4 полосы движения при отсутствии боковых проездов.

В соответствии с п. 4.12 Рекомендаций по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений, боковые проезды устраиваются с шириной проезжей части не менее 7 м. При этом проезжая часть улицы и проезжая часть бокового проезда должны быть отделены друг от друга полосой безопасности (газоном). В связи с чем размещение бокового проезда потребует явно больше места чем расширение проезжей части до 4 полос движения.

Учитывая изложенное, а также необходимость максимального сохранения территории зелёных насаждений, было принято решение расширить проезжую часть до 4 полос движения.

Минимальное значение ширины полос движения 3,5 м и 4 м для движения городского пассажирского транспорта принято в соответствии с таб. 8 и примечанием к таб. 8 СП «Градостроительство».

СП «Градостроительство» (в том числе весь раздел «транспорт и улично-дорожная сеть», включая таб. 8) входит в перечень национальных стандартов и сводов правил, применение которых на обязательной основе обеспечивает соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (далее - Перечень), утверждённый постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2014 № 1521 (далее - Федеральный закон).

Дополнительно сообщая, что в соответствии с п. 5 Закона Санкт-Петербурга от 08.10.2007 № 430-85 «О зелёных насаждениях общего пользования» площадь и границы территорий зелёных насаждений общего пользования могут быть уточнены при разработке документации по планировке территории, по результатам инвентаризации или проведённых топогеодезических работ. При этом площадь территорий зелёных насаждений общего пользования может быть уточнена в сторону уменьшения в пределах 10%.

На основании изложенного, предложенные Вами мероприятия в части изменения планированных решений не соответствуют требованиям Федерального закона, СП «Градостроительство» и НПП.

По вопросу применения на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге экспериментальных технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) согласно ГОСТ Р 58398-2019 «Экспериментальные технические средства организации дорожного движения. Типоразмеры дорожных знаков. Виды и правила применения дополнительных дорожных знаков. Общие положения» (далее – ГОСТ Р 58398-2019) сообщают следующее.

21.11.2019 в рамках ежегодной Транспортной недели был проведен десятый юбилейный конгресс «Организация дорожного движения в Российской Федерации» ROAD TRAFFIC RUSSIA, в ходе которого состоялась дискуссионная сессия по вопросам новаций в нормативно правовой документации в сфере организации дорожного движения (далее – Дискуссионная сессия).

В Дискуссионной сессии было озвучено мнение Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция МВД России) о новых документах технического регулирования в области безопасности и организации дорожного движения, в частности были представлены примеры дорожных знаков по ГОСТ Р 58398-2019, противоречащие системе, предписанной Конвенцией о дорожных знаках и сигналах.

Также было отмечено, что часть положений ГОСТ Р 58398-2019 противоречит Правилам дорожного движения Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения», а также высказано мнение, что применение ТСОДД по ГОСТ Р 58398-2019 целесообразно в исключительных случаях, когда организация дорожного движения не может быть выполнена только за счет ТСОДД, отраженных в ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В соответствии с положениями Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» организация дорожного движения осуществляется на основе комплексного использования технических средств организации дорожного движения, отвечающих требованиям, установленным законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

Перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 04.11.2017 № 2438-р.

ГОСТ Р 58398-2019 не включен в Перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации.

В части устройства искусственных неровностей, совмещенных с пешеходными переходами, сообщают.

В соответствии с п. 6.4 ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения», допускается совмещение искусственных неровностей

монолитной конструкции трапециевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов.

Учитывая отсутствие расположенных вблизи Южного шоссе детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений с открытым выходом на проезжую часть, установка предложенных конструкций на Южном шоссе нецелесообразна.

**Исполняющий обязанности первого  
заместителя председателя Комитета**



**А.В. Шашков**