



Юридический адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241

Почтовый адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241

Тел. (391) 228-65-00, E-mail [info@ses2030.ru](mailto:info@ses2030.ru)

ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001

**Разработка комплексной схемы организации дорожного  
движения на автомобильных дорогах г. Куйбышева  
Новосибирской области**

2019 год



Юридический адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241  
Почтовый адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241  
Тел. (391) 228-65-00, E-mail [info@ses2030.ru](mailto:info@ses2030.ru)  
ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001



## Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах г. Куйбышева Новосибирской области

**Заказчик:** Муниципальное казенное учреждение города Куйбышева Новосибирской области  
«Городская служба дорожного хозяйства».

Директор

\_\_\_\_\_/ М.А. Самойлов  
(подпись) (Фамилия И.О.)  
М.П.

**Исполнитель:** ООО "СибЭнергоСбережение"

Директор ООО «СЭС»

\_\_\_\_\_/ М.М. Стариков  
(подпись) (Фамилия И.О.)  
М.П.

2019 год

ВВЕДЕНИЕ.....	8
Раздел 1. Паспорт КСОДД .....	10
1 Основные данные.....	10
2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения....	13
Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка и проведение обследований параметров дорожного движения... 16	
1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации) .....	16
2 Анализ имеющихся документов территориального планирования ..	16
3 Анализ социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность .....	17
4 Анализ сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории .....	19
5 Анализ существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов.....	35
6 Анализ организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость).....	36
7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	37
8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа.....	37
9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	38
10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков .....	39
10.1 Параметры движения .....	39
10.2 Параметры движения маршрутного транспорта .....	39

11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	39
12	Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	43
13	Анализ финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	43
Раздел 3. Полевые обследования.....		45
1	Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта .....	45
2	Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД и проектов организации дорожного движения.....	45
2.1	Сбор и анализ результатов натурного обследования интенсивности движения и состава транспортных потоков на территории муниципального образования.....	45
2.2	Подготовку и проведение обследований параметров движения транспорта общественного пользования.....	50
2.3	Подготовка и проведение сбора данных с целью выявления транспортного поведения и оценки качества обслуживания городского пассажирского транспорта.....	51
Раздел 4. Разработка мероприятий по организации дорожного движения г. Куйбышева.....		56
1	Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.....	56
2	Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок ....	57
3	Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление	57

4	Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения .....	58
5	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов .....	59
6	Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств .....	64
7	Мероприятия по развитию парковочного пространства .....	65
8	Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.....	65
9	Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках (при необходимости).....	66
10	Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования ...	67
11	Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения .....	69
12	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий .....	70
13	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	70
14	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	72
15	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств.....	73
16	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	74
17	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	74
18	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	75

19	Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	89
20	Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	93
21	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	94
Раздел 5. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения .....		
1	Очередность реализации мероприятий.....	96
1.1	Реконструктивно-планировочные мероприятия.....	96
1.2	Организационные мероприятия .....	99
2	Оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.....	100
	Актуализация КСОДД.....	104
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	105
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	106

## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о научно-исследовательской работе применяют следующие обозначения и сокращения:

АТП –	автотранспортное предприятие
ВУЗ –	высшее учебное заведение
вх. поток –	входной транспортный поток
ГИБДД –	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГП –	городское поселение
ГПТОП –	городской пассажирский транспорт общего пользования
д/с –	детский сад
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИФНС –	инспекция федеральной налоговой службы
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МВД –	министерство внутренних дел
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ОДД –	организация дорожного движения
ОМВД –	отдел МВД
ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ООТ –	остановка общественного транспорта
ОП –	остановочный пункт
ОТ –	общественный транспорт
пасс. –	пассажиры
ПО –	программное обеспечение
ПОДД –	проект организации дорожного движения
р-н –	район
СП –	свод правил
ТД –	торговый дом
ТП –	транспортный поток
тр-т –	транспорт
ТС –	транспортное средство
ТСОДД –	технические средства организации дорожного движения
УДС –	улично-дорожная сеть

## **ВВЕДЕНИЕ**

Объект исследования – улично-дорожная сеть г. Куйбышева, организация дорожного движения и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

В г. Куйбышеве как и в Новосибирской области и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. В сочетании с тенденцией к незначительному ежегодному снижению численности населения в г. Куйбышеве в последние годы дает ежегодный прирост транспортных средств на несколько процентов в год. Улично-дорожная сеть, при этом, развивалась гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе г. Куйбышева Куйбышевского района Новосибирской области.

В последние годы наблюдается лавинообразный рост уровня автомобилизации населения, при этом дорожная сеть развивается гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития дорожной сети обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем.

Комплексная схема организации дорожного движения – программа взаимосвязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасно-

сти дорожного движения на территории муниципального образования;

- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы г. Куйбышева путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

## Раздел 1. Паспорт КСОДД

### 1 Основные данные

<b>Вид работ</b>	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах г. Куйбышева Новосибирской области
<b>Основание для выполнения работ</b>	Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
<b>Заказчик</b>	МКУ «Городская служба дорожного хозяйства» г. Куйбышева Новосибирской области
<b>Исполнитель</b>	ООО "СибЭнергоСбережение" Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
<b>Типы объектов</b>	Транспортный комплекс г. Куйбышева Новосибирской области; улично-дорожная сеть; объекты транспортной инфраструктуры.
<b>Основные цели разработки КСОДД</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспечение безопасности дорожного движения.</li> <li>- Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.</li> <li>- Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов.</li> <li>- Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования.</li> <li>- Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения.</li> <li>- Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов.</li> <li>- Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.</li> </ul>
<b>Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схемы организации дорожного движения (далее – ОДД) на территории г. Куйбышева Новосибирской области, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы.</li> <li>- Анализ существующей сети транспортных корреспонденций г. Куйбышева Новосибирской области с другими муниципальными образованиями.</li> <li>- Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории г. Куйбышева Новосибирской области.</li> <li>- Разработка мероприятий по оптимизации организации и повышению безопасности дорожного движения на территории г. Куйбышева Новосибирской области.</li> <li>- Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории г. Куйбышева Новосибирской области.</li> <li>- Разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории г. Куйбышева Новосибирской области.</li> <li>- Разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории г. Куйбышева Новосибирской области.</li> </ul>

- Разработка мероприятий по повышению транспортной доступности г. Куйбышева Новосибирской области.
- Разработка мероприятий по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.
- Определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения на территории г. Куйбышева Новосибирской области, с разбивкой по объектам и этапам.

#### **Принципы разработки комплексной схемы организации дорожного движения**

- Учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения г. Куйбышева Новосибирской области.
- Использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации.
- Комплексное решение проблем при ОДД.

#### **Показатели оценки эффективности организации дорожного движения**

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД города Куйбышева необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского поселения должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков);
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

**Сроки и этапы реализации КСОДД**

Срок гарантии – 24 (двадцать четыре) месяца с даты подписания Заказчиком без замечаний акта о приемке выполненных работ.

Объем предоставления гарантий качества: 100 процентов от объема работ.

Гарантия качества результата выполнения работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) в границах г. Куйбышева Новосибирской области включает в себя устранение замечаний, недостатков и неточностей в разработанной схеме, в том числе при получении Заказчиком согласований, предусмотренных законодательством Российской Федерации, в срок, установленный Заказчиком.

Подрядчик берет на себя обязательства по внесению изменений в КСОДД за свой счет на основании запросов Заказчика, в том числе при условии изменений в действующем законодательстве Российской Федерации, на протяжении всего гарантийного срока.

**Объемы и источники финансирования КСОДД**

Объем финансирования (тыс. руб.)				
Года	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Бюджет МО «Морозовское городское поселение»	Прочие источники
2019	0	0	0	0
2020	*	*	*	*
2021	*	*	*	*
2022	*	*	*	*
2023	*	*	*	*
2024	*	*	*	*
2025	*	*	*	*
2026	*	*	*	*
2027	*	*	*	*
2028	*	*	*	*
2029	*	*	*	*
Всего	*	*	*	*
Итого	*			

\* - заполняется на основании решений общественной комиссии по развитию городской среды в целях подготовки к реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Куйбышева Новосибирской области, в соответствии со сметным расчетом и по итогам распределения субсидий из областного бюджета Новосибирской области, путем внесения изменений в настоящее приложение.

## 2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения

Запланированные мероприятия по организации дорожного движения на территории г. Куйбышева Новосибирской области представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения

Наименование мероприятия	Сроки реализации
1	2
<b>Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов</b>	
В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется: <ul style="list-style-type: none"> <li>– установка пешеходных ограждений;</li> <li>– обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением;</li> <li>– организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;</li> <li>– обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;</li> <li>– ликвидация наземных пешеходных переходов, не отве-</li> </ul>	<b>2024</b>

чающих требованиям действующих нормативных документов; – для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.	
<b>Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств</b>	
Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	<b>2019-2024</b>
Установка остановочных павильонов	<b>2019-2024</b>
Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	<b>2019-2024</b>
Организация освещения на остановках общественного транспорта	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>	
Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением ее функциям и этапам внедрения</b>	
Не запланированы	
<b>Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</b>	
Обустройство остановочных площадок с устройством остановочного павильона павильон общественного транспорта в соответствии нормативами	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств</b>	
Не запланированы	-

<b>Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>	
Ограничение скоростного режима до 40 км/ч в местах скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты (школа и детские сады).	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов</b>	
Обустройство тротуаров тактильной плиткой	<b>2019-2024</b>
Установка звуковых средств информации на светофорных объектах	<b>2019-2024</b>
Реконструкция тротуаров с занижением бортового камня на пересечениях	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям</b>	
Устройство ограждений перильного типа	<b>2024-2029</b>
Устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;	<b>2024-2029</b>
Устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности)	<b>2019-2024</b>
Установка знаков «Осторожно дети»	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</b>	
Содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений	<b>2019-2034</b>
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>2019-2034</b>
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>2019-2034</b>
Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	<b>2019-2034</b>
Паспортизация бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории города Куйбышева	<b>2019-2024</b>
<b>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</b>	
Не запланированы	-

## **Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка и проведение обследований параметров дорожного движения**

### **1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)**

Новосибирская область расположена на юго-востоке Западно-Сибирской равнины. Площадь территории области 178 тыс. км<sup>2</sup>. Протяжённость области с запада на восток - 642 км, с севера на юг - 444 км. Новосибирская область занимает центральное место в западной, наиболее заселенной и урбанизированной, части Сибирского федерального округа.

Город Куйбышев административный центр Куйбышевского района расположен на берегу реки Омь в Новосибирской области, чуть севернее Барабинска и в 315 километрах западнее Новосибирска. Образует муниципальное образование город Куйбышев со статусом городского поселения как единственный населённый пункт в его составе и 17 сельских поселений. Его окружают Венгеровский, Чановский, Барабинский, Убинский и Северный районы.

В Куйбышеве расположена железнодорожная станция "Каинск-Барабинский", которая соединяет город с Барабинском.

Междугородний транспорт представлен автобусами и маршрутными такси. С автостанции города регулярно отправляются автобусы в Северное, Новосибирск, Барабинск.

### **2 Анализ имеющихся документов территориального планирования**

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения.

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), муниципальных программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих

и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Анализ имеющихся документов территориального планирования. Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- 2) схемы территориального планирования.

*Генеральный план г.Куйбышева. Пояснительная записка.*

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

В проекте планировки центральной части города дополнительно запроектированы сеть местных проездов и пешеходных связей, которые гармонично сочетаются с сетью основных улиц и дорог. Все улицы благоустраиваются, получают асфальтобетонное покрытие проезжей части, озеленяются и освещаются. Предлагаются также прогулочные пешеходные бульвары по набережным р. Оми и внутри некоторых микрорайонов многоэтажной застройки (по ранее выполненному проекту). Для временного хранения автомобилей предусмотрены стоянки—парковки у всех обслуживаемых зданий, в жилых районах, в зонах отдыха (в соответствии с нормативными). В связи с высокой интенсивностью движения по центральным улицам проектом рекомендуется устройство дополнительной полосы движения по ул. Коммунистической и ул. Краскома в районе центральной площади для пропуска пожарных машин и машин скорой помощи.

### **3 Анализ социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность**

Главной целью социально-экономического развития города Куйбышева является создание условий для поддержания и дальнейшего повышения уровня жизни населения.

Основу социально-экономического развития города составляют предпосылки развития на расчетные сроки предприятий промышленности, транспорта, строительства и других отраслей, составляющих градообразующую базу развития города.

В условиях перестройки социально-экономической основы жизнедеятельности города, необходимости сохранения накопленного промышленного потенциала и поддержания притягательности города Куйбышева разработан комплекс мероприятий по укреплению пространственной и функциональной структуры центральной части города:

- Функциональная и пространственная активизация кварталов исторической зоны центра;
- Функциональная и пространственная активизация кварталов соцгорода;
- Выделение системы специализированных зон.

### **Население**

Данные количества жителей города взяты из федеральной службы государственной статистики. Официальный сайт службы Росстата [www.gks.ru](http://www.gks.ru) Внешняя ссылка. Так же данные были взяты с единой межведомственной информационно-статистической системы, официальный сайт ЕМИСС [www.fedstat.ru](http://www.fedstat.ru) Внешняя ссылка. На сайте опубликованы данные о количестве жителей Куйбышева. Численность населения Куйбышева по состоянию на 1 января 2018 года составила 44 170 человек

### **Промышленность**

Основные промышленные предприятия, такие как ФКП «Анозит», ООО «Фотон», ООО «Барабинская ТЭЦ», ООО «Куйбышевская фабрика мебели».

### **Градостроительство**

Градостроительная деятельность в Куйбышеве ведется на основании Генерального плана городского поселений, входящих в состав городского округа.

### **Транспортный спрос**

Большинство трудовых передвижений приходится на личном транспорте и пешеходным сообщением. В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Таковыми объектами являются:

- ФКП «Анозит»
- ООО «Фотон»
- ООО «Барабинская ТЭЦ»
- ООО «Куйбышевская фабрика мебели»

– Спортивно-оздоровительный центр Олимп.

Все населенные пункты Куйбышева имеют удобное транспортное сообщение с г. Новосибирск – транспортным, экономическим и административным центром Новосибирской области, а также с другими городами. С областным центром район связывают электрифицированная железная дорога и автомобильная дорога областного значения. Административный центр городского поселения – г. Куйбышева связан автомобильными дорогами с твердым покрытием (преимущественно - 4-й категории) со всеми населенными пунктами, входящими в состав района.

Трудовые и социально-бытовые взаимосвязи определяются миграцией населения сельских поселений Куйбышевского района с целью получения работы и образования. Благодаря развитой системе высшего и среднего специального образования в г. Куйбышеве большое количество студентов и учащихся средних учебных заведений, проживающих в Барабинском, Татарском, Северном, Здвинском, Убинском, Венгеровском, Усть-Тарском Чановском районах и Казахстана, обучаются в г. Куйбышеве.

#### **4 Анализ сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории**

Транспортная система г. Куйбышева Новосибирской области представлена автодорожной и железнодорожной транспортной системой.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог федерального и местного значения, является наиболее перспективным и социально значимым для Куйбышевского района.

Район располагает хорошо развитой сетью грунтовых дорог и дорог с твердым покрытием.

Несмотря на растущее количество транспорта в городе, особенно индивидуального, интенсивность движения по улицам и дорогам относительно невелика. В центральной части движение транспорта регулируется светофорами. Наибольшие пешеходные потоки наблюдаются по ул. Краскома, Коммунистической, Володарского, Закраевского, Куйбышева, Партизанской—здесь сосредоточены основные культурно-бытовые объекты, учреждения управления. По этим улицам имеются капитальные тротуары. В остальных случаях имеются пешеходные дорожки, грунтованные или укрепленные щебнем. Для временного хранения автомобилей у наиболее крупных объектов массового посещения устроены небольшие автостоянки, но большей частью машины стоят на пустырях, проезжей части улицы.

Центральная часть имеет хорошие связи с другими территориями города. С промышленной зоной связь осуществляется по улицам Партизанской, Володарского, Трудовой и Гуляева. С рекреационной зоной—по улицам, ведущим к живописной пойме р. Обь и зеленым насаждениям общего пользования: паркам, скверам, бульварам. Это улицы: Красноармейская, Закраевского, Коммунистическая, Чехова, Макарова, Молодежная, Куйбышева, Ленина, Краскома. С другими микрорайонами города центр соединен главными и второстепенными улицами: Красноармейской, Партизанской, Куйбышева, Свердлова, Красной, Первомайской, Володарского, Трудовой, Гуляева, Копейкина, Чехова.

Одним из основных планировочных элементов города является магистрально-уличная сеть, проектное решение по которой основано на существующем положении, решениях прежнего генплана и возможных перспективах развития.

Структура магистрально-уличной сети в целом близка к радиально-кольцевой.

В центральной части города малое транспортное кольцо образуют улицы Первомайская – Володарского, ул. Закраевского, ул. Куйбышева, участок ул. Плановой, ул. Молодежная. Это кольцо предназначено для уменьшения транспортной нагрузки на центральное ядро исторического центра города.

**Улично-дорожная сеть г. Куйбышева.** Внутри поселковая улично-дорожная сеть представляет собой регулярную систему улиц, связывающую жилые районы, въезды с внешних направлений, железнодорожную станцию и при вокзальную площадь, а также производственную зону.

Перечень дорог общего пользования местного значения представлен в таблице 2.

Таблица 2– Реестр дорог г. Куйбышева Новосибирской области

№ п/п	Наименование автодорог, право собственности (есть, нет, план)	Техническая характеристика	
		Протяженность дороги п.м.	Основание покрытия
1	2	3	4
1	Автомобильная объездная дорога от ул. Гуляева до трассы Куйбышев-Балма	6015,20	асфальтобетонное
2	Автомобильная дорога ул. Двухреченского	455	грунтовое
3	Автомобильная дорога вдоль карьера (ООО "Фишмен")	599	щебеночное
4	Автомобильная дорога к домам 2-х эт. пос.Володарского	409	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
5	Автомобильная дорога к памятнику "Воину-освободителю""	350	щебеночное
6	Автомобильная дорога к памятнику "Жертвам Политических Репрессий"	97	асфальтобетонное
7	Автомобильная дорога Каинский бульвар	542	грунтовое
8	Автомобильная дорога Куйбышев-Нагорное	1785	асфальтобетонное
9	Автомобильная дорога на Барабинскую ТЭЦ	759	асфальтобетонное
10	Автомобильная дорога на мусульманское кладбище	370	асфальтобетонное
11	Автомобильная дорога на ФКП "Анозит"	3347,50	асфальтобетонное
12	Автомобильная дорога по пер. Бородина	228	щебеночное
13	Автомобильная дорога по пер. Заводской	250	щебеночное
14	Автомобильная дорога по пер. Котовского	230	щебеночное
15	Автомобильная дорога по пер. Красный	421	щебеночное
16	Автомобильная дорога по пер. Кузнецова	144	щебеночное
17	Автомобильная дорога по пер. Радужный	195	грунтовое
18	Автомобильная дорога по пер. С.Лазо	344	щебеночное
19	Автомобильная дорога по пер. Чайковского	703	щебеночное
20	Автомобильная дорога по пер.Красильникова	518	щебеночное
21	Автомобильная дорога по пер.Мошнинский	420	щебеночное
22	Автомобильная дорога по пер.от ул.Каинская вдоль забора школы №.5	164	щебеночное
23	Автомобильная дорога по по 1,2,3,4 пер.Б.Хмельницкого	303	щебеночное
24	Автомобильная дорога по ул Агафонова	1292,20	асфальтобетонное
25	Автомобильная дорога по ул Калугина	650	грунтовое
26	Автомобильная дорога по ул Кулагина	473	грунтовое
27	Автомобильная дорога по ул Путевая	429	щебеночное

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
28	Автомобильная дорога по ул. Аккашккарова	533	грунтовое
29	Автомобильная дорога по ул. Александра Некрасова	471	грунтовое
30	Автомобильная дорога по ул. Жилинского	497	грунтовое
31	Автомобильная дорога по ул. Каштуева	518	грунтовое
32	Автомобильная дорога по ул. Константинова	161	грунтовое
33	Автомобильная дорога по ул. Наумова	301	грунтовое
34	Автомобильная дорога по ул. Песчанко	429	грунтовое
35	Автомобильная дорога по ул. 19-го Партсъезда	525	щебеночное
36	Автомобильная дорога по ул. 1-ое Декабря	1180	щебеночное
37	Автомобильная дорога по ул. 1-я Красноармейская	1535	535 м. асфальтобетонное. 1000 м. щебеночное
38	Автомобильная дорога по ул. 2-я Красноармейская	460	щебеночное
39	Автомобильная дорога по ул. 70 лет Победы	427	щебеночное
40	Автомобильная дорога по ул. А.Невского	1236	778 м. асфальтобетонное. 458 м. щебеночное
41	Автомобильная дорога по ул. Абросимова	412	щебеночное
42	Автомобильная дорога по ул. Анастасия Петрова	675	грунтовое
43	Автомобильная дорога по ул. Артемьева	324	щебеночное
44	Автомобильная дорога по ул. Б.Фурман	398	щебеночное
45	Автомобильная дорога по ул. Береговая	326	грунтовое
46	Автомобильная дорога по ул. Березовая	234	грунтовое
47	Автомобильная дорога по ул. Брусничная	1101	щебеночное
48	Автомобильная дорога по ул. Бурматова	293	грунтовое
49	Автомобильная дорога по ул. Веселая	570	щебеночное

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
50	Автомобильная дорога по ул. Ветка	272	щебеночное
51	Автомобильная дорога по ул. Гагарина	624	щебеночное
52	Автомобильная дорога по ул. Гайдара	357	щебеночное
53	Автомобильная дорога по ул. Гастелло	388	щебеночное
54	Автомобильная дорога по ул. Гвардейская	795	щебеночное
55	Автомобильная дорога по ул. Герцена	410	щебеночное
56	Автомобильная дорога по ул. Глинки	370	щебеночное
57	Автомобильная дорога по ул. Грибоедова	391	щебеночное
58	Автомобильная дорога по ул. Дальняя	765	грунтовое
59	Автомобильная дорога по ул. Державина	707	щебеночное
60	Автомобильная дорога по ул. Дружбы	208	щебеночное
61	Автомобильная дорога по ул. Есенина	543	щебеночное
62	Автомобильная дорога по ул. Жуковского	1125	щебеночное
63	Автомобильная дорога по ул. Закраевского	1363	1003 м. асфальтобетонное. 360 м. щебеночное
64	Автомобильная дорога по ул. Западная	228	щебеночное
65	Автомобильная дорога по ул. Заслонова	372	щебеночное
66	Автомобильная дорога по ул. Звездная	629	209 м. асфальтобетонное. 420 м. щебеночное
67	Автомобильная дорога по ул. Зимняя	192	щебеночное
68	Автомобильная дорога по ул. Зонова	267	грунтовое
69	Автомобильная дорога по ул. Зорге	365	щебеночное
70	Автомобильная дорога по ул. Иванова	258	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
71	Автомобильная дорога по ул. К.Либкнехта	437	щебеночное
72	Автомобильная дорога по ул. Казылко	572	грунтовое
73	Автомобильная дорога по ул. Карбышева	342	щебеночное
74	Автомобильная дорога по ул. Карьерная	199	щебеночное
75	Автомобильная дорога по ул. Кирзавод	158	щебеночное
76	Автомобильная дорога по ул. Кленовая	351	грунтовое
77	Автомобильная дорога по ул. Клубничная	630	грунтовое
78	Автомобильная дорога по ул. Кооперативная	2531	щебеночное
79	Автомобильная дорога по ул. Копейкина	30	асфальтовое
80	Автомобильная дорога по ул. Копьева	406	щебеночное
81	Автомобильная дорога по ул. Кордон	119	щебеночное
82	Автомобильная дорога по ул. Короленко	470	щебеночное
83	Автомобильная дорога по ул. Котовского	392	щебеночное
84	Автомобильная дорога по ул. Красильникова	603,60	щебеночное
85	Автомобильная дорога по ул. Красная	1277,90	850 м. асфальтобетонное. 427,9 м. щебеночное
86	Автомобильная дорога по ул. Кузнецова	406	щебеночное
87	Автомобильная дорога по ул. Кузнечная	200	щебеночное
88	Автомобильная дорога по ул. Кутузова	1033	щебеночное
89	Автомобильная дорога по ул. Л.Толстого	136	щебеночное

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
90	Автомобильная дорога по ул. Лазурная	576	грунтовое
91	Автомобильная дорога по ул. Ленина	970	682 м. асфальтобетонное. 288 м. щебеночное
92	Автомобильная дорога по ул. Лермонтова	529	щебеночное
93	Автомобильная дорога по ул. Лесная	163	грунтовое
94	Автомобильная дорога по ул. Лесоперевалочная	220	щебеночное
95	Автомобильная дорога по ул. Луговая	427	асфальтовое
96	Автомобильная дорога по ул. Лунная	654	щебеночное
97	Автомобильная дорога по ул. Лучиста	113	грунтовое
98	Автомобильная дорога по ул. М.Горького	659	щебеночное
99	Автомобильная дорога по ул. Макаренко	616	щебеночное
100	Автомобильная дорога по ул. Макарова	851	щебеночное
101	Автомобильная дорога по ул. Маяковского	1343	633 м. асфальтобетонное. 710 м. щебеночное
102	Автомобильная дорога по ул. Мелиоративная	270	щебеночное
103	Автомобильная дорога по ул. Минина	671	щебеночное
104	Автомобильная дорога по ул. Мира	231	щебеночное
105	Автомобильная дорога по ул. Митрохина	484	грунтовое
106	Автомобильная дорога по ул. Мичурина	1037	щебеночное
107	Автомобильная дорога по ул. Моховая	288	щебеночное
108	Автомобильная дорога по ул. Мошинская	1363	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
109	Автомобильная дорога по ул. Мясокомбинатская	684	щебеночное
110	Автомобильная дорога по ул. Народная	271	грунтовое
111	Автомобильная дорога по ул. Нахимова	360	250 м. асфальтобетонное. 110 м. щебеночное
112	Автомобильная дорога по ул. Новая	661	грунтовое
113	Автомобильная дорога по ул. Новогодняя	345	грунтовое
114	Автомобильная дорога по ул. Новосибирская	183	асфальтобетонное
115	Автомобильная дорога по ул. Ново-Успенское (христианское кладбище)	604	асфальтобетонное
116	Автомобильная дорога по ул. О.Кошевого	180	асфальтобетонное
117	Автомобильная дорога по ул. Озерная	635	щебеночное
118	Автомобильная дорога по ул. Олимпийская	756	грунтовое
119	Автомобильная дорога по ул. Омская	1488	щебеночное
120	Автомобильная дорога по ул. Осенняя	404	грунтовое
121	Автомобильная дорога по ул. Откормочная	834	щебеночное
122	Автомобильная дорога по ул. Парковая	311	грунтовое
123	Автомобильная дорога по ул. Пионерская	478,30	асфальтобетонное
124	Автомобильная дорога по ул. Пиотровского	303	щебеночное
125	Автомобильная дорога по ул. Победы	177	щебеночное
126	Автомобильная дорога по ул. Пожарского	800,70	щебеночное
127	Автомобильная дорога по ул. Пролетарская	481	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
128	Автомобильная дорога по ул. Пугачева	1463	асфальтобетонное
129	Автомобильная дорога по ул. Рабочая	270	щебеночное
130	Автомобильная дорога по ул. Радищева	322	щебеночное
131	Автомобильная дорога по ул. Радужная	674	грунтовое
132	Автомобильная дорога по ул. Рачева	88	щебеночное
133	Автомобильная дорога по ул. Речная	551	щебеночное
134	Автомобильная дорога по ул. Рождественская	471	грунтовое
135	Автомобильная дорога по ул. Ромашковая	474,80	щебеночное
136	Автомобильная дорога по ул. Рябиновая	453	грунтовое
137	Автомобильная дорога по ул. С.Лазо	1483	щебеночное
138	Автомобильная дорога по ул. С.Разина	525	щебеночное
139	Автомобильная дорога по ул. С.Щедрина	1161	щебеночное
140	Автомобильная дорога по ул. Садовая	247	щебеночное
141	Автомобильная дорога по ул. Сарайная	450	щебеночное
142	Автомобильная дорога по ул. Свердлова	1135	235 м. асфальтобетонное. 900 м. щебеночное
143	Автомобильная дорога по ул. Свободы	727	щебеночное
144	Автомобильная дорога по ул. Северная	277	грунтовое
145	Автомобильная дорога по ул. Снежная	684	грунтовое
146	Автомобильная дорога по ул. Солнечная	477	грунтовое

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
147	Автомобильная дорога по ул. Сосновая	352	грунтовое
148	Автомобильная дорога по ул. Спортивная	562	грунтовое
149	Автомобильная дорога по ул. Суворова	576	щебеночное
150	Автомобильная дорога по ул. Сусанина	261,70	щебеночное
151	Автомобильная дорога по ул. Счастливая	632	грунтовое
152	Автомобильная дорога по ул. Тенистая	344	щебеночное
153	Автомобильная дорога по ул. Тимирязева	221	щебеночное
154	Автомобильная дорога по ул. Тихая	825	грунтовое
155	Автомобильная дорога по ул. Трудовая	1239	асфальтобетонное
156	Автомобильная дорога по ул. Тупиковая	332	грунтовое
157	Автомобильная дорога по ул. Тургенева	262	щебеночное
158	Автомобильная дорога по ул. У.Громовой	357	щебеночное
159	Автомобильная дорога по ул. У.Дзержинского	364	щебеночное
160	Автомобильная дорога по ул. Урицкого	269	щебеночное
161	Автомобильная дорога по ул. Урюпина	584	грунтовое
162	Автомобильная дорога по ул. Усова	612	грунтовое
163	Автомобильная дорога по ул. Ушинского	300	щебеночное
164	Автомобильная дорога по ул. Фадеева	606	щебеночное
165	Автомобильная дорога по ул. Фрунзе	916	щебеночное

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
166	Автомобильная дорога по ул. Фурманова	449	щебеночное
167	Автомобильная дорога по ул. Халтурина	211	щебеночное
168	Автомобильная дорога по ул. Цветной проезд	441	грунтовое
169	Автомобильная дорога по ул. Цветочная	252	щебеночное
170	Автомобильная дорога по ул. Чайковского	1111	щебеночное
171	Автомобильная дорога по ул. Чапаева	486	щебеночное
172	Автомобильная дорога по ул. Чаплыгина	348	щебеночное
173	Автомобильная дорога по ул. Челюскинцев	357	щебеночное
174	Автомобильная дорога по ул. Черняховского	324	щебеночное
175	Автомобильная дорога по ул. Чкалова	263	щебеночное
176	Автомобильная дорога по ул. Шевченко	977	щебеночное
177	Автомобильная дорога по ул. Шишкова	246	асфальтобетонное
178	Автомобильная дорога по ул. Школьная	539	щебеночное
179	Автомобильная дорога по ул. Шушарина	467	грунтовое
180	Автомобильная дорога по ул. Щетинкина	692	щебеночное
181	Автомобильная дорога по ул. Энгельса	895	415 м. асфальтобетонное 480 м. щебеночное
182	Автомобильная дорога по ул. Юбилейная	339	щебеночное
183	Автомобильная дорога по ул. Яненко	910	грунтовое
184	Автомобильная дорога по ул. Ясная	289	грунтовое

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
185	Автомобильная дорога по ул.Б.Хмельницкого	434,60	асфальтобетонное
186	Автомобильная дорога по ул.Белинского	365	щебеночное
187	Автомобильная дорога по ул.Бородина	762	щебеночное
188	Автомобильная дорога по ул.В.Курьянова	571	щебеночное
189	Автомобильная дорога по ул.Ватутина	346	щебеночное
190	Автомобильная дорога по ул.Весенняя	230	щебеночное
191	Автомобильная дорога по ул.Водостроевская	965	щебеночное
192	Автомобильная дорога по ул.Воинская	430	щебеночное
193	Автомобильная дорога по ул.Войкова	1951	асфальтобетонное
194	Автомобильная дорога по ул.Володарского	2011	асфальтобетонное
195	Автомобильная дорога по ул.Восточная	345	щебеночное
196	Автомобильная дорога по ул.Гуляева	960	асфальтобетонное
197	Автомобильная дорога по ул.Д.Ковальчук	643	щебеночное
198	Автомобильная дорога по ул.Достоевского	1056	315 м. Асфальтобетонное 741 м. Щебеночное
199	Автомобильная дорога по ул.Ермака	623,80	асфальтобетонное
200	Автомобильная дорога по ул.Заречная	1041	щебеночное
201	Автомобильная дорога по ул.Здвинского	350	230 м. Асфальтобетонное 120 м. Щебеночное
202	Автомобильная дорога по ул.Зеленая	1649	щебеночное
203	Автомобильная дорога по ул.К.Маркса	399	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
204	Автомобильная дорога по ул.Каинская	1854	асфальтобетонное
205	Автомобильная дорога по ул.Кирова	510	щебеночное
206	Автомобильная дорога по ул.Коммунистическая	861	491 м. Асфальтобетонное 370 м. Щебеночное
207	Автомобильная дорога по ул.Комсомольская	610	щебеночное
208	Автомобильная дорога по ул.Космическая	457	щебеночное
209	Автомобильная дорога по ул.Краскома	1232	асфальтобетонное
210	Автомобильная дорога по ул.Крестьянская	168	щебеночное
211	Автомобильная дорога по ул.Крылова	428	щебеночное
212	Автомобильная дорога по ул.Куйбышева	733	асфальтобетонное
213	Автомобильная дорога по ул.Куприна	596	щебеночное
214	Автомобильная дорога по ул.Лескова	606	щебеночное
215	Автомобильная дорога по ул.Ломоносова	587	щебеночное
216	Автомобильная дорога по ул.Мартыненко	951	щебеночное
217	Автомобильная дорога по ул.Матросова	436	щебеночное
218	Автомобильная дорога по ул.Молодежная	1125	асфальтобетонное
219	Автомобильная дорога по ул.Н. Крупской	812	щебеночное
220	Автомобильная дорога по ул.Набережная	1206	щебеночное
221	Автомобильная дорога по ул.Некрасова	440,90	щебеночное
222	Автомобильная дорога по ул.Октябрьская	839	щебеночное

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
223	Автомобильная дорога по ул.Островского	365	щебеночное
224	Автомобильная дорога по ул.П.Морозова	159	щебеночное
225	Автомобильная дорога по ул.Павлова	544	щебеночное
226	автомобильная дорога по ул.Панфилова	401	щебеночное
227	Автомобильная дорога по ул.Папанина	492	щебеночное
228	Автомобильная дорога по ул.Папшева	342	асфальтобетонное
229	Автомобильная дорога по ул.Партизан- ская	2102	асфальтобетонное
230	Автомобильная дорога по ул.Первомай- ская	355	щебеночное
231	Автомобильная дорога по ул.Первомай- ская площадь	443,40	асфальтобетонное
232	Автомобильная дорога по ул.Песчаная	238	асфальтобетонное
233	Автомобильная дорога по ул.Плановая	1763	асфальтобетонное
234	Автомобильная дорога по ул.Пушкина	1894	щебеночное
235	Автомобильная дорога по ул.Репина	542	щебеночное
236	Автомобильная дорога по ул.Светлая	440	асфальтобетонное
237	Автомобильная дорога по ул.Семьи Су- ловых	906	щебеночное
238	Автомобильная дорога по ул.Сибирская	530	щебеночное
239	Автомобильная дорога по ул.Смирнова	172	щебеночное
240	Автомобильная дорога по ул.Советская	700,20	асфальтобетонное
241	Автомобильная дорога по ул.Совхозная	1486	грунтовое

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
242	Автомобильная дорога по ул.Спартака	926	щебеночное
243	Автомобильная дорога по ул.Степная	123	щебеночное
244	Автомобильная дорога по ул.Строительная	471	асфальтобетонное
245	Автомобильная дорога по ул.Чехова	277	77 м. асфальтобетонное 200 м. щебеночное
246	Автомобильная дорога подъезд к ул.Ромашковой	368	щебеночное
247	Автомобильная дорога Проспект Героев	1380	грунтовое
248	Автомобильная дорога ул. Дениса Флека	289	грунтовое
249	Автомобильная дорога ул. Зырянова	474	грунтовое
250	Автомобильная объездная дорога р-н ФГУ УФ 91-12	3012	щебеночное
251	Внутрикв. автодорога от дома 20 кв-ла 11 до дороги ул.Коммунистическая	388	асфальтобетонное
252	Внутрикв. автом. дорога от дороги по ул. Володарского до № 4 кв. 13	402	асфальтобетонное
253	Внутриквартальная автодорога в м-не Южный от дороги ул.Плановая до до дороги по ул. Молодежная	610	асфальтобетонное
254	Внутриквартальная автодорога от дороги ул.Красная до ул.Луговая	155	асфальтобетонное
255	Внутриквартальная автодорога от дороги ул. Свердлова к дому 22 кв. 15	37	асфальтобетонное
256	Внутриквартальная автодорога от дороги по ул.Партизанская между домами 1 и 2 квартала 7 до дороги между кварталами 5и 7	381	асфальтобетонное
257	Внутриквартальная автодорога от ул.Партизанска до дома 8 кв-ла 6	559	асфальтобетонное
258	Внутриквартальная автодорога в кв-ле 3 к домам 2-10	329	асфальтобетонное
259	Внутриквартальная автодорога внутри кв-ла 5	131	асфальтобетонное
260	Внутриквартальная автодорога до дома 12 кв-л 2	211	асфальтобетонное

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
261	Внутриквартальная автодорога к дому 25 кв-л 1	175	асфальтобетонное
262	Внутриквартальная автодорога между кв-ми 3 и 5	207	асфальтобетонное
263	Внутриквартальная автодорога между кв-ми 5 и 7	203	асфальтобетонное
264	Внутриквартальная автодорога от дороги ул.1-ая Красноармейская до дороги по ул. Пугачева	309	асфальтобетонное
265	Внутриквартальная автомобильная дорога от ул.Луговая до Первомайского сквера	288	асфальтобетонное

В настоящее время магистральными улицами общегородского значения г. Куйбышева являются:

- ул. Володарского;
- ул. Краскома;
- ул. Гуляева;
- ул. Партизанская;
- ул. Трудовая;
- ул. Закраевского.

Общая протяженность улично-дорожной сети г. Куйбышева составляет 162,94 км.

Протяженность дорог с твердым усовершенствованным покрытием составляет 50 километров. Например, это дороги по улицам Агафонова и Войкова, на БТЭЦ. Дорог с твердым покрытием переходного типа — 87 км: улицы Веселая, Ватутина, Бородина и другие в частном секторе. Дорог с грунтовым покрытием — 25,94 км. Это дороги на относительно новых улицах Радужной, Космической, Тупиковой и множестве других, в поселке Западном. Все дороги внесены в реестр муниципальной собственности, имеют идентификационный номер. Так требует российское законодательство. Каждой дороге присвоена категория. В основном, в Куйбышеве автодороги 4 и 5 категорий. Согласно классификации автодорог России, это значит, что дороги обычного типа, нескоростные. Общее количество полос на них — две или одна. Ширина полосы движения — не более 4,5 метра. Интенсивность движения — до 2 000 единиц транспорта в сутки. Дороги местного значения находятся в собственности муниципальных образований и финансируются из их бюджетов.

Протяженность улично-дорожной сети с асфальтобетонным покрытием составляет 21,53 км или 52,9% от общей протяженности сети.

## **5 Анализ существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов**

Транспортную инфраструктуру района образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи г. Куйбышева с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузовым) транспортом.

В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт (в летнее время года), а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по не обустроенным дорожкам.

В настоящее время муниципальный общественный транспорт отсутствует. Пассажирские перевозки осуществляются частными перевозчиками.

Транспортное обслуживание районов городского округа затруднено и ограничено низким уровнем развития общественного транспорта и дорог, в городе отсутствует автостанция для обслуживания междугородних автобусов, маршруты общественного транспорта проходят по городским дорогам без капитального покрытия, объемы перевозок пассажиров общественным транспортом снижаются ввиду низкого уровня развития инфраструктуры и увеличения степени использования личных автомобилей.

### Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Перемещение жителей г. Куйбышева на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам в летний период.

На территории г. Куйбышева движение пешеходов осуществляется по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам в летний период, в населённых пунктах поселения, так же по дорогам и вдоль сложившейся застройки.

### Общественный транспорт

Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется путем привлечения транспортных средств соответствующего вида, класса и вместимости с

учетом данных о пассажиропотоках, а также текущего состояния и перспективного развития дорожной инфраструктуры и объектов транспортной инфраструктуры для обслуживания пассажиров.

Стабильное снижение доли общественного транспорта на фоне растущей автомобилизации.

Формирование оптимизированной маршрутной сети муниципальных маршрутов осуществляется уполномоченным органом Администрации г. Куйбышева. Существующие автобусные регулярные маршруты движения, организованные в городском поселении и за его пределами, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых корреспонденций.

Внешние транспортно-экономические связи г. Куйбышева с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым).

Хранение легкового автотранспорта осуществляется в округах среднеэтажной и многоэтажной застройки – в капитальных гаражах, на придомовых территориях.

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2034 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского и районного значения.

## **6 Анализ организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)**

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах городского поселения.

Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет, а так же предоставлена Заказчиком. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Автомобильные автостоянки размещаются по всей территории городского поселения. В основном они располагаются в виде остановочных мест вдоль проезжей части улиц, а также возле организаций различного назначения.

Открытые автостоянки предназначены для временного размещения легковых автомобилей.

Автостоянки для организации остановки общественного пассажирского автотранспорта образуются, как правило, симметрично по обе стороны маршрута. Стоянки для автобусов размещаются вдоль проезжей части автодорог.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа, на приусадебных участках.

## **7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения**

Дорожная сеть г. Куйбышева преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредоточивании дорожного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям. Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения поселения преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах г. Куйбышева, отсутствуют.

Дорожные знаки – это одно из самых популярных и удобных средств регулирования дорожного движения в мире. Дорожные знаки представляют стандартное графическое изображение, которое устанавливается вдоль дороги, чтобы довести сведения до участников движения.

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД сети г. Куйбышева был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 20% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 36% дорожной разметки требует обновления.

Таким образом большая часть применяемых ТСОДД на находится в удовлетворительном состоянии.

## **8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа**

Автомобильный парк поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует, не была предоставлена Заказчиком. Отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

## 9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограниченный движения транспорта, разделения поселения преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах г. Куйбышева, отсутствуют.

В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 году была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 1).

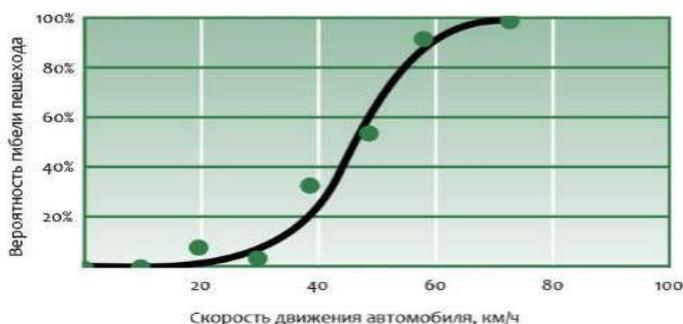


Рисунок 1 – Скорость движения автомобиля, км/ч

На территории г. Куйбышева в центральной части движение транспорта регулируется светофорами. Наибольшие пешеходные потоки наблюдаются по ул. Краскома, Коммунистической, Володарского, Закраевского, Куйбышева, Партизанской—здесь сосредоточены основные культурно-бытовые объекты, учреждения управления.

Изменения технической и функциональной классификации городских дорог требует соответствующих изменений в узлах сходящихся дорог. Реализовать перспективную УДС невозможно без своевременной и соответствующей

модернизации узлов. Для эффективной практической реализации приведена классификация узлов перспективной УДС.

## **10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков**

### **10.1 Параметры движения**

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

### **10.2 Параметры движения маршрутного транспорта**

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории города Куйбышев передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Большинство передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения, а также зарегистрированными индивидуальными предпринимателями, предоставляющими услуги такси.

## **11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий**

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполняется согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления мест концентрации ДТП;

2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно - эксплуатационного состояния УДС;

3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

Анализ ДТП включает:

- 1) оценку тенденций изменения основных показателей аварийности;
- 2) установление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП, оценку изменения числа ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, в результате реализации мер по их профилактике;
- 3) выявление мест концентрации ДТП и определение их характеристик;
- 4) оценку изменения показателей аварийности после реализации мероприятий по обеспечению БДД на аварийно-опасных участках.

Для более детальной оценки состояния аварийности, выявления особенностей ее формирования на отдельных дорогах и улицах проводят анализ сведений:

- о ДТП различных видов и тяжести их последствий;
- об объектах УДС в местах совершения ДТП;
- о состоянии проезжей части в местах совершения ДТП;
- об освещении в местах совершения ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП;
- об основных показателях аварийности на участках автомобильных дорог вне населенных пунктов и в их пределах;
- о видах ДТП, в местах совершения которых установлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- о местоположении мест концентрации ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дорог в местах ДТП на участках их концентрации.

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

- адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике и устранению мест концентрации ДТП.

**Виды дорожно-транспортных происшествий за 3-х летний период:**

**Столкновение** – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся ТС (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях ТС.

**Наезд на стоящее ТС** – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп.

**Наезд на пешехода** – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

**Иной вид ДТП** – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

Для выбора варианта и очередности проведения совершенствования дорожных условий на участках концентрации ДТП проведена оценка стабильности их местоположения на дороге согласно табл. 5.1. ОДМ 218.4.004-2009 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог» (далее – ОДМ 218.4.004-2009).

К мигрирующим ДТП отнесены все за предшествующий 3-х летний период. Для мигрирующих ДТП определена степень опасности участков дорог, где они возникают. Степень опасности участков концентрации ДТП установлена в соответствии с "Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации". По степени опасности участки концентрации ДТП подразделяются на малоопасные, опасные и очень опасные. В МО Колпашевское городское поселение не выявлены очень опасные участки и опасные участки, все участки отнесены к малоопасным.

На всех участках ДТП произведена оценка технико-эксплуатационного состояния дороги с целью предложений мероприятий по повышению безопасности.

**Оценка технико-эксплуатационного состояния участков ДТП.**

Для выявления дорожных условий, способствующих формированию мест концентрации ДТП, также рекомендуется в соответствии с таблицей 6.3 ОДМ 218.4.004-2009 проводить оценку степени соответствия показателей

технического уровня, эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог и дорожных сооружений нормативным требованиям.

На участке концентрации ДТП, преобладающим следует считать тот вид происшествий, количество которых составляет более 50 % от общего числа ДТП, совершенных за последний расчетный период. В случае если на участке концентрации ДТП выявлен преобладающий вид ДТП, то в числе наиболее вероятных факторов, способствующих их возникновению, следует рассматривать следующие неблагоприятные дорожные условия.

Выявление дорожных условий, способствующих формированию ДТП смотреть табл. 3.

Таблица 3 - Дорожные условия, способствующие формированию ДТП

№	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1	Столкновения	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; превышение фактического уровня загрузки дороги движением оптимального его значения; отсутствие разделительной полосы, несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2	Опрокидывания	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование, несоответствие радиуса кривой в плане и величины уширения нормам для дорог данной категории, отсутствие ограждений в необходимых местах, неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин, отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах, крутое заложение откосов
3	Наезды на препятствия	Близкое расположение к кромке проезжей части деревьев, не огражденных опор светильников и иных препятствий, неудовлетворительное состояние обочин
4	Наезды на стоящий транспорт	Несоответствие ширины обочин остановочных полос и расстояния видимости нормам для дорог данной категории, отсутствие площадок отдыха, отсутствие оборудованных стоянок у объектов дорожного сервиса
5	Наезды на пешеходов	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах, несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории, неудовлетворительное содержание автобусных остановок или их отсутствие в необходимых местах

Дефекты и несоответствия нормативным требованиям элементов и параметров дорог, рассматриваются в числе возможных причин формирования участков концентрации ДТП. Поэтому в местах ДТП произведено обследование технико - эксплуатационного состояния дорог.

Статистика аварийности на территории г. Куйбышева представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Статистика ДТП на территории г. Куйбышева

Наименование	2019 год
Всего ДТП	35
Количество раненых	40
Количество погибших	3

По предоставленным данным от Заказчика, согласно письма о предоставлении информации ГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области от 31.10.2019 года, запрашиваемая информация для обработки статистических данных по установлению причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий не была предоставлена в полном объеме. В связи с этим провести анализ не предоставляется возможным.

## **12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

*Загрязнение атмосферы.* Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру поселения и характер дорожно-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

## **13 Анализ финансирования деятельности по организации дорожного движения**

С учетом того, что территория поселения по состоянию на 01.01.2019 года не является привлекательной для инвесторов, высоких темпов развития транспортной инфраструктуры города Куйбышев на период до 2034 года не ожидается.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

### **Раздел 3. Полевые обследования**

#### **1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта**

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории г. Куйбышева получена из следующих источников:

1. Генеральный план г. Куйбышева Новосибирской области.
2. Перечень автомобильных дорог.
3. Проект организации дорожного движения.
4. Письмо о предоставлении информации ГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области, от 31.10.2019 года.

Вышеуказанный документ размещен на официальном сайте Администрации, а так же предоставлены по запросу МКУ "Городской службой дорожного хозяйства" г. Куйбышева Новосибирской области

#### **2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД и проектов организации дорожного движения**

##### **2.1 Сбор и анализ результатов натурного обследования интенсивности движения и состава транспортных потоков на территории муниципального образования**

Основаниями для проведения комплексного обследования условий дорожного движения являются:

1. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 24 июня 2002 года № ОС-557-р «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»;
3. Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июня 2003 года № ОС-555-р «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах»;
4. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
5. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Целями проведения натурного обследования ТП являются:

- 1) определение коэффициента загрузки участков УДС;
- 2) определение закономерностей изменения интенсивностей ТП;
- 3) определение состава ТП (доли подвижного состава пассажирского транспорта с разбиением на категории, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта);
- 4) определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС:
  - пространственные закономерности (загрузка определенных магистралей УДС движением пассажирского транспорта, грузового транспорта и т.д.);
  - временные закономерности (распределение интенсивности движения транспорта в течение недели, рабочего дня, выходного дня и т.д.).
- 5) определение закономерностей распределения ТП на пересечениях и примыканиях (определение преобладающих маневров с целью выявления основных маршрутов движения транспортных средств (далее – ТС), расчета режимов светофорного регулирования, оценки загрузки элементов УДС).

В задачи обследования интенсивности движения ТП входит:

- 1) выбор мест проведения обследования посредством визуального наблюдения за движением транспорта. Подготовка материалов для регистрации данных (схемы, бланки, таблицы и пр.). Определение необходимого количества учетчиков и необходимых технических средств учета (видеорегистраторов) для выбранных сечений и/или узлов;
- 2) подсчет интенсивности ТП в соответствии с данной методикой в сечениях и/или узлах УДС;
- 3) обработка полученных результатов обследования;
- 4) формирование базы исходных данных о ТП в табличном виде для разработки транспортной модели.

В ходе обследования собирают информацию о следующих параметрах ТП на УДС города:

- 1) интенсивности ТП на участках улиц;
- 2) интенсивности ТП на перекрестках;
- 3) составе ТП.

Обработка данных об интенсивностях ТП движения ТС позволяет получить информацию о коэффициенте загрузки улиц и дорог, распределении средней скорости ТП во времени и пространстве, времени в пути между точками при передвижении на автомобиле.

В ходе обследования выполняют замеры интенсивности ТП в конкрет-

ных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование проводится в местах перераспределения ТП и/или на участках УДС без существенного перераспределения ТП.

Измерение параметров ТП не должно проводиться в период неблагоприятных погодных условий, влияющих на состав и интенсивность ТП (интенсивные осадки в виде дождя или снега, гололедица). В ходе обследования должны быть учтены особенности места проведения измерений (например, расположение вблизи железнодорожного переезда, сужения проезжей части, проведения дорожных работ или возникновения ДТП).

Учет интенсивности ТП производится путем наблюдений учетчиками проезда каждого ТС через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка.

При учете интенсивности движения на перегоне проезд ТС регистрируется в двух сечениях (в прямом направлении и в обратном направлении). При учете интенсивности движения на перекрестке число обследуемых сечений определяется схемой ОДД и количеством маневров.

Обследуемые сечения группируются в «створы регистрации» с учетом возможности проведения обследования каждого створа одним прибором учета. На перегоне может располагаться один или два «створа регистрации», в зависимости от наличия и высоты дорожного ограждения разделяющего ТП на проезжей части.

Натурное обследование интенсивности движения и состава ТП проводилось:

- 1) с 7:00 до 9:00 утром;
- 2) с 17:00 до 19:00 вечером.

#### **Проведение натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах**

Подготовка и проведение натурального обследования интенсивности движения и состава ТП произведена ручным методом на территории г. Куйбышева.

Продолжительность единичного измерения составляла 15 минут. Всего выполнялось два 15-минутных замера с промежутком не менее 30 минут. Обследование начиналось в начале четверти часа (например, в 7:30, 7:45, 8:00, 8:15). Отклонение от начала интервала не превышало 5 минут. В этом случае каждый 15-минутный интервал фиксировался с отклонением, равным начальному (с 17:05 до 17:20, с 17:20 до 17:35 и т.д.). Отметка о фактическом начале и окончании замера обязательно фиксировались на видеозаписи.

При проведении обследования отмечали все имеющиеся помехи движению транспорта и нестандартные ситуации (ДТП, временные установленные

ограничения движения). В случае возникновения затора указывали длину очереди ТС.

Учет ТС проводился по следующим категориям ТС:

- 1) велосипед;
- 2) большой автобус;
- 3) средний автобус;
- 4) микроавтобус;
- 5) легковой транспорт;
- 6) грузовые автомобили до 2-х тонн;
- 7) грузовые автомобили от 2-х тонн до 6 тонн;
- 8) грузовые автомобили от 6 тонн до 12 тонн;
- 9) грузовые автомобили от 12 тонн до 20 тонн;
- 10) грузовые автомобили более 20 тонн.

Перечень мест измерения интенсивности согласованный с Заказчиком указан в табл. 5.

Таблица 5 – Перечень мест измерения интенсивности

№ точки	Наименование участка
1	Кольцевая развязка ул. Партизанская – ул. Гуляева – ул. Трудовая
2	Пересечение ул. Партизанская – ул. Объездная
3	Пересечение ул. Войкова - ул. Советская
4	Пересечение ул. Володарского - ул. Пугачева
5	Пересечение ул. Краскома – ул. Куйбышева
6	Пересечение ул. Куйбышева – ул. Макарова
7	Пересечение ул. Советская – ул. Каинская – ул. Достоевского
8	Пересечение ул. Трудовая – ул. Маяковского
9	Пересечение ул. Трудовая – ул. Пугочева

### Параметры движения

Основным параметром, характеризующим дорожное движение является интенсивность движения данный параметр был получен по вышеуказанной методике.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных

средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в г. Куйбышев таблица 6.

Таблица 6 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	92,2
Общественный (автобусный)	1,5
Малый грузовой	2,2
Средний грузовой	2,5
Большой грузовой	1,6

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В г. Куйбышева действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи учебных заведений и бассейна. По улицам города разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Плотность движения  $q$ : Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$V$  – скорость, км/ч;

$q$  – плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением  $z$  определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P, \quad (2)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$P$  – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Таблица 7 – Исходные данные для расчета загрузки

№	Название улицы/проспекта	P	N	z	q
1	Кольцевая развязка ул. Партизанская – ул. Гуляева – ул.Трудовая	2865	212	0,074	5,28
2	Пересечение ул. Партизанская – ул. Обьездная	2186	188	0,086	4,68
3	Пересечение ул. Войкова - ул. Советская	967	176	0,182	4,39
4	Пересечение ул. Володарского - ул. Пугачева	1208	226	0,187	5,66
5	Пересечение ул. Краскома – ул. Куйбышева	1350	208	0,154	5,21
6	Пересечение ул. Куйбышева – ул. Макарова	964	160	0,166	4,01
7	Пересечение ул. Совесткая – ул.Каинская – ул. Достоевского	1400	203	0,145	5,07
8	Пересечение ул. Трудовая – ул. Маяковского	1231	170	0,138	4,25
9	Пересечение ул. Трудовая – ул. Пугачева	1313	235	0,179	5,88

При коэффициент загрузки  $z < 0,20$  – уровень обслуживания движения соответствует категории А. Для категории А характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы.

## 2.2 Подготовку и проведение обследований параметров движения транспорта общественного пользования

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории города Куйбышев передвигается в общем потоке транспортных средств. В городе Куйбышев пассажирские перевозки осуществляются одним перевозчиком - организация ООО «Каинсктранс».

Данная транспортная компания осуществляет перевозки как по внутригородским маршрутам так и по межмуниципальным маршрутам.

По предоставленным данным были рассчитаны коэффициенты по использованию вместимости транспортных средств общественного транспорта в разрезе маршрутов.

Определены:

- коэффициент использования вместимости ТС на конечных пунктах – 0,15;
- коэффициент использования вместимости ТС на маршруте – 0,88;
- вместимость ТС – 17 человек;

В целом, проведенное исследование пассажиропотоков показывает, что на данный момент пассажирский транспорт общего пользования в целом

справляется с имеющимся уровнем загрузки.

Реестр маршрутов общественного пользования города Куйбышев представлен в таблице 8.

Таблица 8 – Реестр маршрутов транспорта

номер	Наименование маршрута
1	2
<b>Внутригородские маршруты</b>	
1	№1 «Радужная - КХЗ»
2	№1 «Радужная - КХЗ»
3	№1У «Радужная - ГОРБОЛЬНИЦА»
4	№2 «ЦЕНТР - КЛАДБИЩЕ»
5	№2 «СОВХОЗНАЯ - КХЗ»
6	№2У «СОВХОЗНАЯ - ГОРБОЛЬНИЦА»
7	№3 «ОЧИСТНЫЕ - ГОРБОЛЬНИЦА»
8	№4 «ТЕЛЕЦЕНТР - КХЗ»
9	№4А "Центр-Сады КХЗ"
10	№5 «Нагорное-Каолви-Центр»
11	№5А «ЦЕНТР-СВЕТЛАЯ - СТО»
12	№6 «ОЧИСТНЫЕ - БТЭЦ»
13	№7 «ЭНЕРГЕТИК - СТО»
14	№7А «ЭНЕРГЕТИК - ШЛЮЗ - ГОРБОЛЬНИЦА»
15	№7А «ЭНЕРГЕТИК- КАОЛВИ»
<b>Межмуниципальные маршруты</b>	
16	№561 (172) "КУЙБЫШЕВ-БАРАБИНСК"
17	№173 «Центр - Абрамово - ЦРБ»
18	Автобусы по Куйбышевскому району
19	Автобусы по Барабинскому району
20	ЗДВИНСК-БАРАБИНСК-КУЙБЫШЕВ
21	БАРАБИНСК-СЕВЕРНОЕ
22	Куйбышев-Венгерово

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории г. Куйбышева передвигается в общем потоке транспортных средств.

### 2.3 Подготовка и проведение сбора данных с целью выявления

## **транспортного поведения и оценки качества обслуживания городского пассажирского транспорта**

Методологическая подготовка и согласование проведения анкетирования и социологических опросов населения с целью выявления:

- транспортного поведения (предпочтений и склонностей) в разрезах социального статуса, времени суток и сезонности, длительности и дальности перемещений, целей совершаемых перемещений;
- возможности изменения предпочтений на перемещения при реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения;
- оценки качества обслуживания городским пассажирским транспортом по административным и транспортно-планировочным районам.

Методологическая подготовка и согласование проведения выборочного натурного количественного обследования пассажирских потоков. Подсчеты проводить, находясь внутри общественного транспорта табличным методом. Утро с 7:00 до 9:00, вечер с 17:00 до 19:00. Количество исследуемых маршрутов – не менее 10.

### **Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС**

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

- 1) Постановка цели исследования;

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

- 2) Разработка инструмента (анкеты, вопросники). Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

- 3) Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

- 4) Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием

- 5) Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования.

б) Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

#### **Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС**

В качестве метода социологического опроса было выбрано интервьюирование с одновременным анкетированием, которое предполагает личное общение с опрашиваемым, когда исследователь, являющийся интервьюером, сам задает вопросы и фиксирует ответы в анкете. Несмотря на дополнительные затраты времени и средств, при помощи данного подхода повышается надежность собираемых данных за счет уменьшения числа не ответивших и ошибок при самостоятельном заполнении вопросников опрашиваемыми и при его применении достигается большая правдивость ответов респондентов, в сравнении с простым анкетированием и телефонным опросом, за счёт прямого контакта с опрашиваемым, являющимся респондентом.

Для проведения опроса предпочтение было отдано случайной выборке, так как этот метод наиболее подходит для первоначальных транспортных обследований.

Так как в ходе обследования опрашиваются сразу несколько слоёв населения, в том числе работающие, учащиеся и пенсионеры в качестве даты и времени проведения интервьюирования были выбраны два дня в период с 9.04.2019 по 10.04.2017 с диапазоном часов от 08:00 до 16:00, что позволило привлечь необходимый широкий круг людей и мнений.

Интервьюирование жителей, проводимое в городе Куйбышев, осуществлялось на ключевых улицах, а также у мест притяжения, таких как магазины, поликлиники, автовокзал и т.д., так как именно такой подход должен принести наибольшую эффективность.

По окончании проведения социологического исследования анкеты были собраны и сведены в единую электронную таблицу, позволившую обработать полученные данные и выявить ряд закономерностей.

Ниже в таблице 9 представлены результаты опроса жителей города Куйбышев.

Таблица 9 – Результаты опроса жителей

Вопрос	Варианты ответа
<b>Велосипедный транспорт</b>	
используете ли велосипедный транспорт	да - 10%; нет - 90%.
при условии развития велоинфраструктуры	Из 92 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать – 58 %, это, с теми, кто уже использует велосипедный транспорт, составило бы от общего числа опрошенных – 62%.
перемещение совершаемые по поселению на велосипедном транспорте	Прогулка-60%, в среднем 1700 м, в среднем 45 мин; На дачу - 19%, в среднем 2600 м, в среднем 19 мин; В магазин - 21%, в среднем 650 м, в среднем 7 мин.
мероприятия по организации велосипедных дорожек	Устройство тротуаров с выделенной велосипедной полосой и отдельно велодорожек.
<b>Индивидуальный транспорт</b>	
используете ли индивидуальный транспорт	да - 75%; нет - 25%.
перемещение совершаемые по поселению на индивидуальном транспорте	На работу- 81%, в среднем 1900 м, в среднем 6 мин; На дачу - 23%, в среднем 3100 м, в среднем 11 мин; На учёбу - 10%, в среднем 1100 м, в среднем 5 мин; В магазин - 93%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин.
проблемы с парковкой и стоянкой	да-62%; нет-38%.

Пеший ход	
перемещение совершаемые по поселению пешком до места назначения	на работу-64%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин; прогулка-42%, в среднем 1000 м, в среднем 30 мин; на дачу – 14%, в среднем 2000 м, в среднем 30 мин; на учёбу – 23%, в среднем 300 м, в среднем 7 мин; в магазин – 26%, в среднем 400 м, в среднем 11 мин; места отдыха – 52% в среднем 500 м, в среднем 10 мин.
где не хватает пешеходных дорожек.	пешеходные тротуары есть только центральных улицах города, приходится ходить по дорогам

## **Раздел 4. Разработка мероприятий по организации дорожного движения г. Куйбышева**

### **1 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения**

Одна из важнейших задач дорожно-эксплуатационной службы состоит в разработке и реализации мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения на эксплуатируемых дорогах, которые неразрывно связаны между собой, поскольку без организации движения невозможно обеспечить его безопасность.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» под этим термином понимают состояние данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Основные методы организации движения состоят в разделении потоков на однородные группы транспортных средств и рациональном распределении их по видам, месту и времени в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств, а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях.

В соответствии с существующей схемой организации дорожного движения г. Куйбышева, отдельные мероприятия по разделению потоков на однородные группы транспортных средств, рациональном распределении их по видам, месту и времени (в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств), а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях не предусмотрены и предполагается, что для передвижения транспортных средств будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение в транспортных средствах осуществляется в соответствии с требованиями ПДД.

## **2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок**

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично - дорожной сети г. Куйбышева.

К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

В рамках разработки КСОДД для города Куйбышев мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями не предусматривается, ввиду отсутствия образования заторов.

## **3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление**

Для борьбы с образованием заторов на улично-дорожной сети применяют на светофорном объекте адаптивное управление, которое позволяет повысить пропускную способность существующих УДС городов.

Принцип действия адаптивного управления светофорными объектами следующий. Выбирается несколько регулируемых перекрестков, находящихся рядом и имеющих «влияние» друг на друга посредством транспортного потока. На улично-дорожной сети в непосредственной близости от перекрёстка устанавливают специальные датчики - детекторы транспорта. Детекторы собирают информацию о характеристиках транспортного потока - его интенсивности и скорости - и передают в промышленный компьютер, располагающийся в одном из контроллеров выбранных светофорных объектов. Количество датчиков определяется исходя из сложности и геометрии пересечений. Компьютер посредством специального программного обеспечения определяет необходимую длительность разрешающего сигнала светофора для всех направлений на каждом из светофорных объектов и координирует их работу.

Для полного представления влияния регулирования на пересечениях необходим регулярный сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях с фиксированием места, времени, условий, возраста участников, последствий

ДТП и других параметров. Это позволит выявить места концентрации ДТП, а также оценить условия, провоцирующие рискованное поведение участников дорожного движения, чтобы избегать их в будущем.

Оптимизация светофорного регулирования – относительно дешевый способ увеличить безопасность дорожного движения на пересечениях. Необходимо обратить пристальное внимание на этот способ, поскольку эффект может соответствовать (и даже превышать) дорогостоящим мероприятиям (например, разделение пешеходных и транспортных потоков в разных уровнях).

Таким образом, адаптивное регулирование позволяет равномерно разгружать все направления на перекрестках, пропуская только то количество транспорта, которое сможет пропустить соседний перекресток. Светофор не будет «вхолостую» гореть зелёным светом для направлений, где нет автомобилей, передавая это время более загруженному направлению.

Бытует мнение, что «умные» светофоры решают и проблемы пропускной способности, и проблемы безопасности. Однако следует иметь в виду, что логику работы адаптивного регулирования проектирует инженер-проектировщик. Адаптивное регулирование намного сложнее постоянных режимов работы, поэтому следует перед внедрением такого способа регулирования изучать реальную ситуацию в пределах всей УДС, а затем на имитационных моделях оценить, к чему могут привести изменения.

Итак, адаптивное регулирование крайне важно в современном мире. В рамках разработки КСОДД для города Куйбышев проведение адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

#### **4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

В соответствии со статьей 21 ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, юридическими или физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

Любые мероприятия, связанные с организацией дорожного движения – это прерогатива собственника автомобильной дороги.

По своей прихоти собственник внести изменения не может. Каждая автомобильная дорога имеет свой паспорт. Чтобы установить на ней светофор,

необходимо внести изменения в проект данной дороги. Помимо этого, на каждый светофорный объект разрабатывается свой проект, в рамках подготовки которого учитывается интенсивность движения транспорта во всех направлениях, интенсивность движения пешеходов в разное время суток. Все эти параметры закладываются в проект.

Таким образом, если возникает необходимость внести изменение, связанные с элементами автомобильной дороги, следует обращаться непосредственно к собственнику автодороги. Что касается УГИБДД, оно лишь контролирует соблюдение нормативов установки дорожных знаков, светофорных объектов, состояние автомобильных дорог.

### **5 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов**

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком, до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Основу перспективной сети общественного транспорта будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского значения.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

### Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 2:



Рисунок 2 - Пешеходное ограждение

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или

надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Также проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением.

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 “Дети” на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета:
- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;
- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной

разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов техническими средствами организации дорожного движения, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

При анализе организации пешеходного движения была выявлена высокая доля тротуаров и пешеходных дорожек, не соответствующих нормативным требованиям, а также отсутствие сети пешеходного движения.

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и хорошей аль-

тернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию города.

Жители городов с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В северо-европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

Основными преимуществами развития велосипедного движения являются следующие принципы:

- велосипедное движение - один из принципиальных факторов устойчивого развития городского транспорта;
- велосипедное движение при должной организации существенно экономит время;
- велосипедное движение - наименее энергоемкий из всех видов городского транспорта.

Так же при строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

Предлагается установка велопарковок в местах массового отдыха и работы.



Рисунок 3 - Примеры установки велопарковок в городской черте

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию города.

Жители городов с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В северо-европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

В соответствии с планами по развитию г. Куйбышева, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

## **6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств**

Массовые перевозки пассажиров городским транспортом не производится ввиду экономической необоснованности, помимо этого основные объекты социального притяжения находятся в полчасовой пешей доступности.

Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой — от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Реализация мероприятия по реорганизации или введению новых маршрутов общественного транспорта отсутствует ввиду отсутствия спроса.

## **7 Мероприятия по развитию парковочного пространства**

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

В ходе проведенного анализа было выявлено, что существующая УДС района отвечает сложившемуся интенсивностям движения.

## **8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления города Куйбышев используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов туристического назначения.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС города Куйбышева не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

## **9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках (при необходимости)**

Согласно ПДД, реверсивное движение предоставляет возможность по одной полосе двигаться в разные стороны. Такая необходимость вводится в час пик. Порядок направления регламентируется по времени.

Дорога с реверсивным движением — это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП. Вследствие этого от водителя требуется максимальная концентрация внимания. Движение по реверсивной полосе может продолжаться до установленного знака, который будет свидетельствовать об окончании данного дорожного отрезка. Очень осторожным следует быть при повороте направо и перестроении в крайний правый ряд на перекрестке с началом движения такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду. Несоблюдение этого момента

чаще всего фиксируется дорожными инспекторами при выезде на дорогу с двойным движением.

Введение реверсивного движения целесообразно только на тех участках дороги, где интенсивность транспортных потоков в разных направлениях является неравномерной. Это может происходить в час пик, при выполнении дорожно-ремонтных работ или в случае дорожно-транспортного происшествия на отдельном участке дороги.

Введение реверсивного движения в г. Куйбышева не целесообразно. Существующая дорожная сеть справляется с нагрузками и интенсивностями на данный момент.

## **10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

В соответствии с ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения" транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 10.

Таблица 10 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

*Условие 2.* Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2

должны выполняться на 80% или более.

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц г. Куйбышева не требует введения светофорного регулирования.

## **11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения**

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки. Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлено тремя основными элементами: центральный управленческий пункт (далее – ЦУП); каналы связи, в том числе специализированные контроллеры; периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией. При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий. Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

АСУДД обеспечивают ручное изменение режимов работы светофоров; диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости; режим «зеленой улицы»; координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам ЦУП автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что

зависит от времени суток; координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД. В рамках разработки КСОДД для г. Куйбышева внедрение АССУД не является рациональным, ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

## **12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий**

В связи с тем, что каких-либо изменений в УДС, таких как строительство новой дороги или какая-либо застройка, на период разработки комплексной схемы дорожного движения не предвидится, то и направления транспортного потока, скорее всего, не поменяется. На основании этого фактора нагрузка на дорожную сеть тоже вряд ли будет увеличена.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели г. Куйбышева на период до 2028 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2028 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма низким не более 60%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

## **13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

На основании данных полученных в первом этапе НИР была выявлена недостаточная оснащенность остановочных пунктов общественного транспорта.

Необходимо обустроить остановочный павильон общественного транспорта в соответствии нормативами, в части:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство а/б покрытия  $42\text{ м}^2$  (д=13, ш=3,  $4\text{ м}^2$  - под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

- устройство а/б покрытия  $13\text{ м}^2$ ;

### 3. Заездной "карман":

- устройство а/б покрытия -  $165 \text{ м}^2 * 2 \text{ стороны} = 330 \text{ м}^2$ ;
- установка бордюрного камня  $90 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

### 4. Тротуары и пешеходные дорожки:

- устройство а/б покрытия  $\sim 75 \text{ м}^2$  (Ш-1.5 м, д-50м);
- установка бордюрного камня  $\sim 103 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

### 5. Пешеходный переход:

- нанесение разметки  $24 \text{ м}^2$ ;
- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт;

### 6. Автопавильон(1 шт.);

### 7. Скамьи(2 шт.);

### 8. Урны для мусора (2шт);

### 9. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40м, 1.11-140м), ограждения);

### 10. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 4.

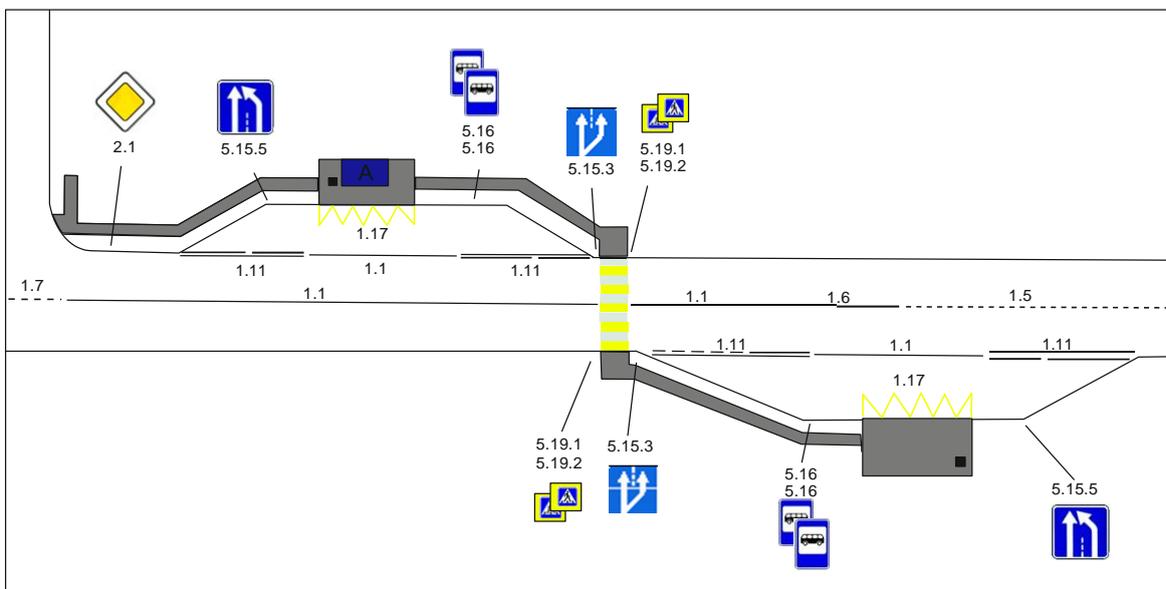


Рисунок 4 – Размещение остановочного объекта

## **14 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
- маршрутные- указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

- пассивные- планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
- управляемые - могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД для г. Куйбышева внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

## **15 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств**

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в г. Куйбышев является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и

функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

### **16 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в г. Куйбышев является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

### **17 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам, характеризующимся порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время в населенных пунктах входящих в состав Куйбышевского района ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

## **18 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье

15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно- эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;
- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;
- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;
- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием трости), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;
- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведенного в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по

обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории г. Куйбышева

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом следующих пространственно-территориальных ограничений.

Для обеспечения комфортных условий движения продольный уклон в уклонов 20...25‰ через каждые 100 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 5,0 м.

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80‰. Параметры площадок указаны в таблице 11.

Таблица 11 – Параметры площадок

Уклон, ‰	Расстояния между гор-ми площ-ми (не более), м	
	длина площадки $\geq 1,8$ м	длина площадки $\geq 5,0$ м
26...28	50,0	90,0
28...31	45,0	
32...34	40,0	85,0
35...37	30,0	
38...40	25,0	80,0
41...42	24,0	
43...44	23,0	75,0
45...46	22,0	
47...48	21,0	70,0
49...50	20,0	

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011. 5.3.2 Расчет ширины

тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно - для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

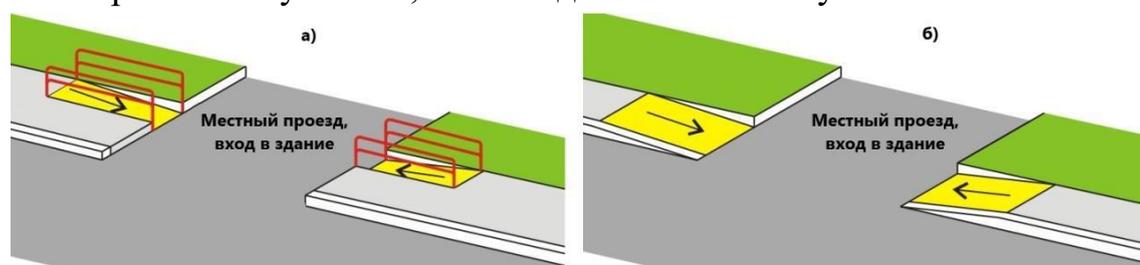
Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011.

С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011. На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91) независимо от способа их укладки.

На рисунке 5 представлены примеры проектирования пандуса для комфортных и нормальных условий, а также для стесненных условий.



а) пандус, выполненный по краю тротуара или пешеходной дорожки б) пандус, выполненный по ширине тротуара или пешеходной дорожки

Рисунок 5 – Примеры оборудования коротких пандусов при различных условиях доступности

Пешеходные переходы через автомобильные дороги, в том числе обоснование и выбор места их расположения, выбор типа и основных параметров, выполняют согласно ГОСТ Р 52398-2005, ГОСТ Р 52765-2007, ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52289-2004, СП 42.13330.2011, СНиП 2.05.02-85, СП 35.13330.2011.

Обустройство пешеходных переходов, независимо от их вида и типа, необходимо осуществлять с учетом обеспечения доступности для трех укрупненных категорий пешеходов.

Для смешанного по составу пешеходного потока оборудование пешеходных переходов выполняется с учетом требований, учитывающих особенности каждой отдельной группы.

На основных маршрутах движения пешеходов, относящихся к третьей категории, не рекомендуется организация их движения через нерегулируемые пешеходные переходы, а в условиях интенсивных транспортных потоков – не допускается.

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы, согласно ГОСТ Р 52289-2004, обозначаются разметкой согласно ГОСТ Р 51256-99 и дорожными знаками по ГОСТ Р 52290-2004, а также техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 51261-99 и ГОСТ Р 52131-2003.

Движение пешеходов по наклонным участкам возвышающегося пешеходного перехода, а также вне пешеходных переходов приподнятой зоны перекрестка, ограничивается применением пешеходных ограждений, размещаемых по краю тротуара или пешеходной дорожки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004.

При разнице высот между поверхностями тротуара и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм, наземные пешеходные переходы согласно ОДМ 218.2.007-2011 с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6,0 м. По конструктивному исполнению пандусы различают:

- со скошенными боковыми гранями - уклон боковых граней пандуса не может превышать значения, установленного для основной его поверхности, пандусы данного типа применяют в нормальных и стесненных условиях с целью обеспечения доступа людей в кресле-коляске к пешеходному переходу по боковой грани пандуса (рисунок б);

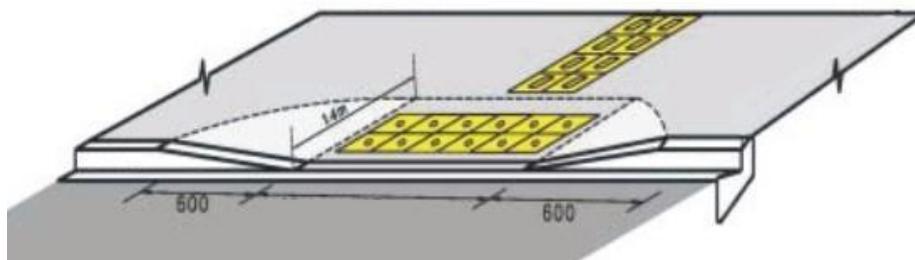


Рисунок 6 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

В зоне примыкания кромки пандуса к горизонтальной поверхности тротуара, они располагаются на одном уровне. В месте примыкания кромки пандуса к поверхности проезжей части автомобильной дороги, они могут иметь следующее исполнение:

- для обеспечения комфортных условий движения инвалидов на одном уровне;
- для нормальных и стесненных условий пандус может быть приподнят над поверхностью проезжей части, но не более чем на 20 мм.

Пандусы, приподнятые над поверхностью проезжей части, имеют закругление выступающей кромки радиусом не менее разницы уровней поверхностей, но не более 50 мм.

Величина уклона пандуса устанавливается в следующих пределах:

- для комфортных условий не более 25%;
- для нормальных условий не более 50%;
- для стесненных условий не более 80%.

Ширина пандуса принимается с учетом максимальной среднечасовой интенсивности групп пешеходов:

а) для комфортных условий:

- при фактической интенсивности людей в кресле-коляске, с опорами на колесах и детскими колясками в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,2...1,5 м;
- при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

б) для нормальных условий:

- при фактической интенсивности указанных маломобильных групп населения в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,0 м;
- при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

в) для стесненных условий - не менее 0,9 м

На маршрутах движения инвалидов по зрению осуществляется устройство сигнальных тактильных наземных указателей в виде тактильного покрытия (направляющего и предупреждающего).

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

- тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;
- визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;
- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения.

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007.

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеенных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;

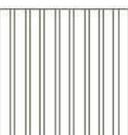
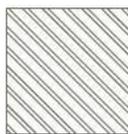
- поверхности из резинопolyуретана или подобного эластомерного материала.

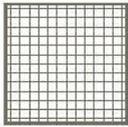
Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

Номенклатура тактильных покрытий, используемых в пешеходной зоне, представлена в таблице 12.

Таблица 12 – Виды тактильных плиток

Назначение	Размеры	Форма рифления	Место расположения
Внимание, подземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С конусообразными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С продольными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход под углом 90°	Две полосы шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенные на тротуаре с двух сторон перед поворотом на переход	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

Назначение	Размеры	Форма рифления	Место расположения
Внимание, светофор	Квадрат, выложенный вокруг мачты светофора и состоящий из 4 плит со стороной 500 мм	С квадратными рифлами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, препятствие	Полоса шириной 500 мм, выложенная по контуру препятствия	С квадратными рифлами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, поворот налево (направо)	Плита со стороной квадрата, равной 500 мм	С рифлами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

Цвет тактильных указателей определяется проектом в соответствии с используемыми материалами покрытий, а также с учетом цветовой палитры.

Оптимальными для маркировки являются ярко-желтый и ярко-красный цвета.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

Бортовой камень, размещаемый в местах устройства пандуса, должен иметь контрастную окраску относительно поверхности окружающего фона.

Съезды с тротуаров должны иметь уклон не более 1:10.

Опасные для маломобильных групп населения участки и пространства следует огораживать бортовым камнем высотой не менее 5 см.

Принципиальные схемы устройства покрытий пешеходной зоны с учетом передвижения маломобильных групп населения, а также назначение, размеры, форма рифления и место расположения тактильных наземных указателей и их сопряжение с покрытиями и элементами пешеходного тротуара приведены на рисунке 6-8.

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими нормативами:

– ГОСТ Р 52875–2007 «Указатели тактильные наземные для инвалидов

- по зрению. Технические требования»;
- МГСН 1.02.02 «Нормы и правила проектирования комплексного благоустройства на территории города Москвы»;
  - СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»;

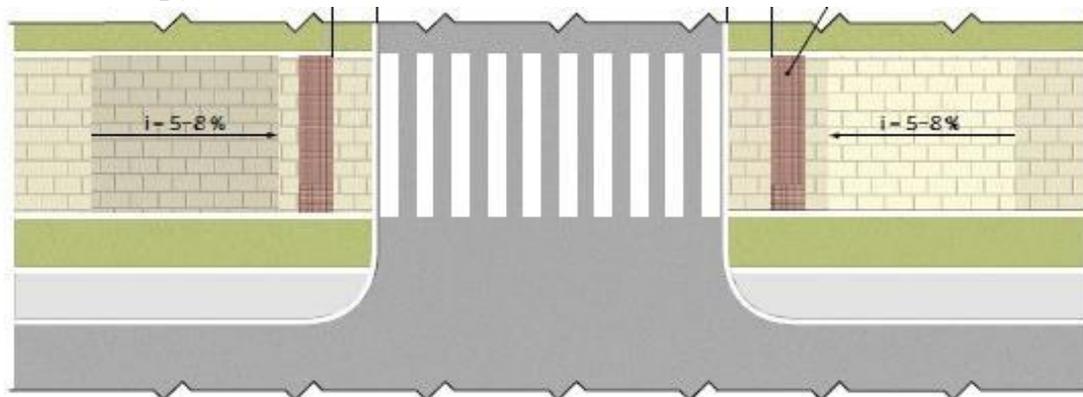
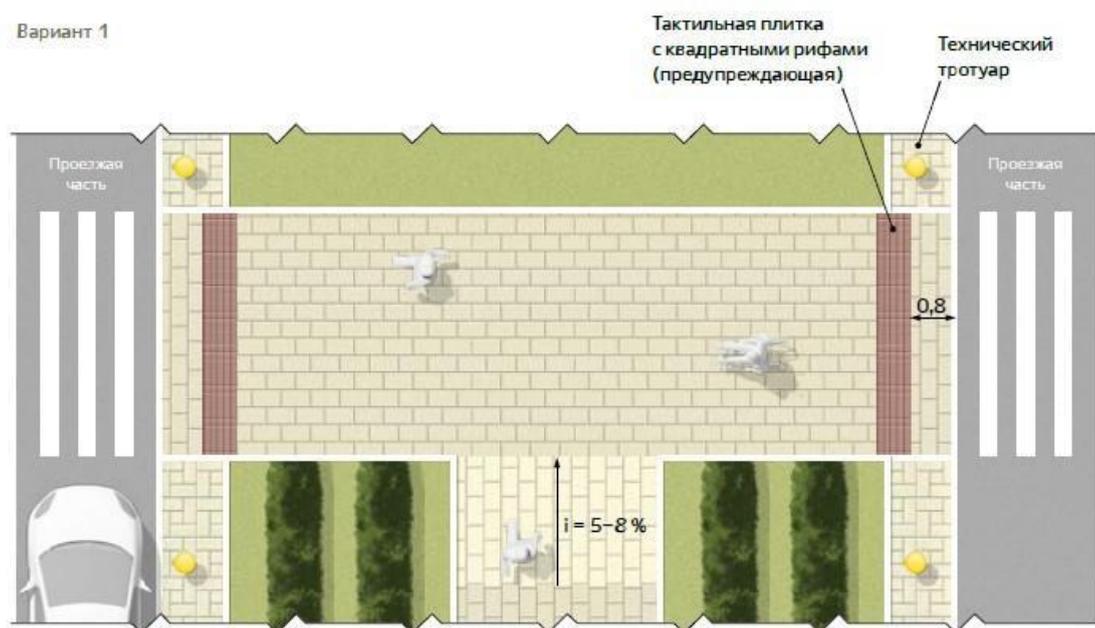


Рисунок 6 - Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами



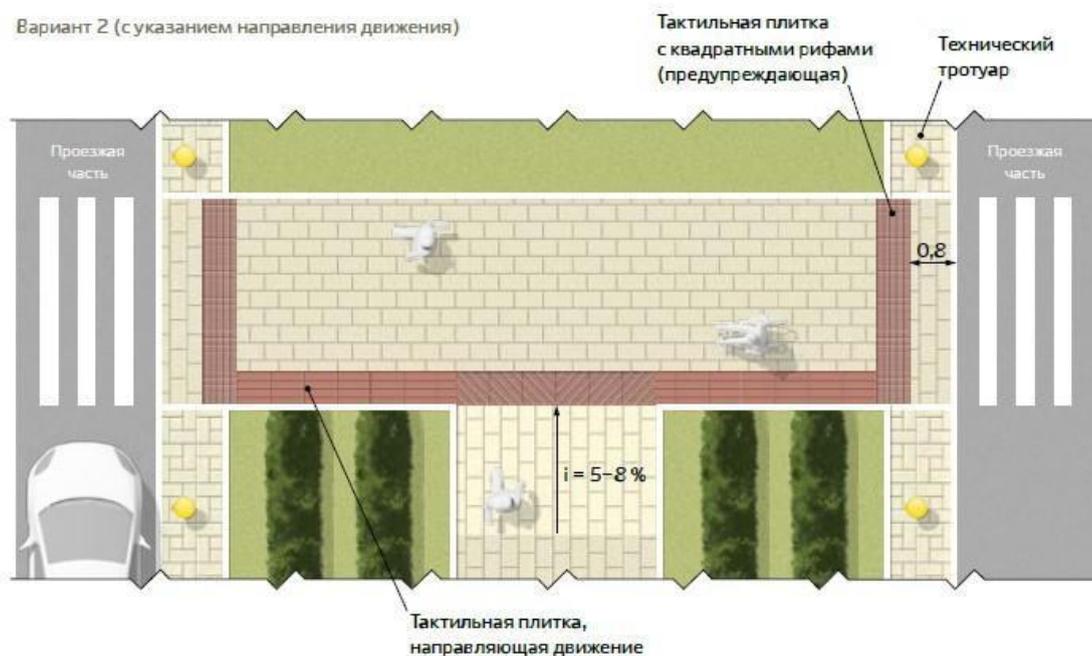


Рисунок 7 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

Требования к звуковым указателям для инвалидов установлены ГОСТ Р 51671-2000. 74 ОДМ 218.2.007-2011. В качестве акустических указателей рекомендуется использовать поверхности из резины или другого материала, в том числе имеющего специальную обработку поверхности, при соприкосновении с которыми подошвами обуви или касания белой трости производится звук, отличный от остальных поверхностей. Звуковые маяки, воспроизводящие в автоматизированном режиме или по запросу музыкальные и шумовые сигналы, рекомендуется применять на остановочных пунктах, пешеходных переходах, в зонах проведения дорожных работ и других местах в качестве средств ориентирования слепых и слабовидящих людей. Указанные устройства могут быть локальными или находиться в составе сетевых систем радиоинформационного обеспечения инвалидов. На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р 51648-2000 и предусматривает звуковые сигналы перехода (рисунок 7).



Рисунок 8 – Примеры размещения направленности действия технических средств звуковой сигнализации на регулируемых пешеходных переходах

Источник звуковых сигналов располагают на высоте 0,9...3,5 м от поверхности пешеходного пути. Уровень звука таких устройств регулируется и применяется в зависимости от конкретных условий и времени суток.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми [ГОСТ Р 52289](#) и [ПДД](#) на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с [ГОСТ 12.4.026](#), расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 9).



Рисунок 9 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием дорожных знаков

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание - не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций

разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

Места для автомашин инвалидов на креслах-колясках в многоуровневых автостоянках рекомендуется размещать у выхода на первом этаже или около лифтов. Высота свободного пространства от плоскости (пола) автостоянки до низа перекрывающих конструкций и другие конструктивные размеры следует принимать по [СП 113.13330](#).

Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории муниципального образования были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых сведены в таблицу 13.

Таблица 13 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования.

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
1	Отделение Сбербанка России	г. Куйбышев ул. Гуляева, 1А, 12А, 1-й квартал	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–
2	Хирургический корпус, поликлиника, детская больница, терапевтический корпус, акушерско-гинекологический корпус, инфекционный корпус.	г. Куйбышев ул. Володарского	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–
3	Спортивно-оздоровительный центр Олимп	г. Куйбышев ул. Партизанская, 2	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–
4	МКУК Централизованная библиотечная система г. Куйбышева	г. Куйбышев ул. Красная, 25	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–
5	Отделение почтовой связи	г. Куйбышев ул. 12А, 1-й квартал, ул. 8-й квартал, 11, ул. Краскома, ул. 11-й квартал, 9, ул. Кооперативная, 45А, ул. Куйбышева, 19, ул. Ермака, 28	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
6	УПФР	г. Куйбышев ул. Куйбышева, 17	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–
7	Автостанция Куйбышевская	г. Куйбышев Ул. Маяковского, 59/9	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 Звуковая сигнализация на регулируемом пеше-

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
8	Администрация г. Куйбышева	г. Куйбышев Краскома, 37, 12-й квартал	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 Звуковая сигнализация на регулируемом пеше-

Для обеспечения благоприятных условий для движения инвалидов к указанным местам притяжения предлагается ряд мероприятий.

Реконструкцию тротуаров и пешеходных дорожек следует проводить с учетом обеспечения доступного движения инвалидов-колясочников по основным улицам УДС по обе стороны движения к возможным местам притяжения.

## **19 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей относятся:

- устройство ограждений перильного типа;

- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеofиксации.

Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

1. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

2. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

3. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

4. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.

5. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

6. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»)

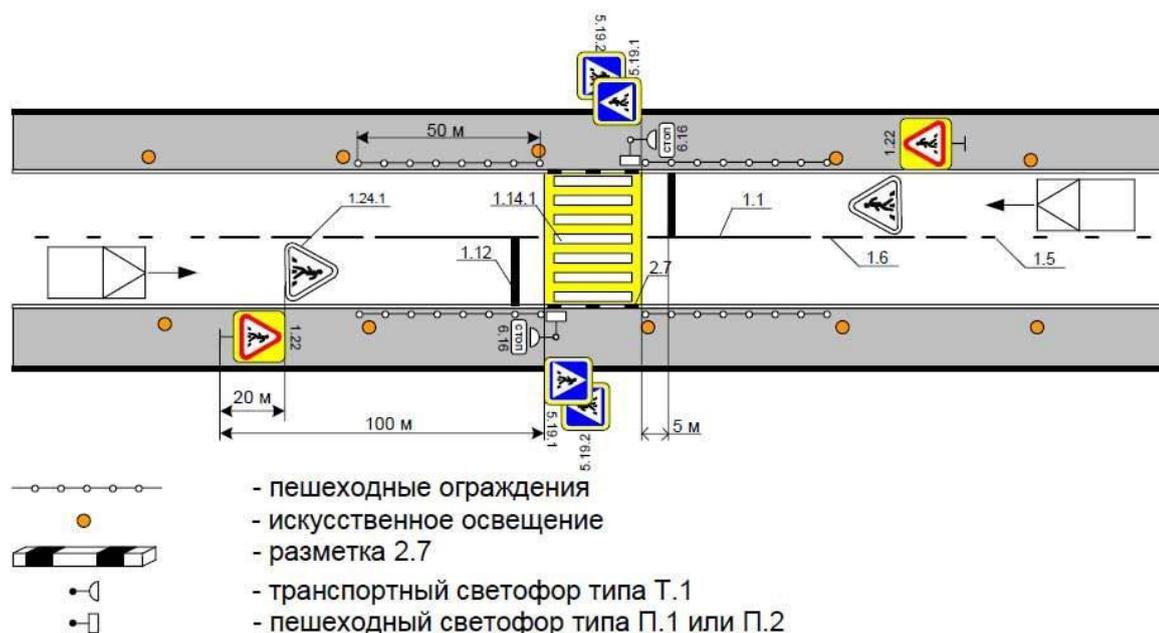


Рисунок 10 - Оборудование пешеходного перехода

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям включают в себя:

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов.

План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);
- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог;
- пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);

- наземные (регулируемые и нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети (обучающиеся, воспитанники) пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

Проведенный в рамках разработки настоящей КСОДД анализ официальных документарных данных из общедоступных достоверных источников выявил отсутствие нормативных правовых актов органов местного самоуправления г. Куйбышева, органов государственной власти субъекта Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций. Также отсутствует информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях города.

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации г. Куйбышева организовать разработку и утверждение Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций.

## **20 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом**

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повышает пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в г. Куйбышева принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть города функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда улиц. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей района в качественных и доступных транспортных услугах.

В целях развития сети дорог планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.
- мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному уровню. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.
- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории г. Куйбышева.

Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

## **21 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

В соответствии с примечанием к п. 43 Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утверждён Приказом МВД России от 02.03.2009 № 185) в целях обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах, а также в случаях осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения патрульный автомобиль может размещаться в местах с видимостью, ограниченной естественными переломами рельефа местности, поворотами дороги, а также элементами обустройства улично-дорожной сети.

Как следует из п.п. 55-57 указанного Административного регламента, основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото— и киносъемки, видеозаписи, или средствами

фото— и киносъемки, видеозаписи (далее — средства автоматической фиксации), является решение органа управления о применении таких технических средств.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления. Места и время применения мобильных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.

Правилами дорожного движения не предусмотрены дорожные знаки, которыми обозначаются места размещения средств автоматической фиксации. Действующее законодательство не устанавливает обязанности органов, осуществляющих контроль в сфере дорожного движения, по уведомлению водителей о местах размещения средств автоматической фиксации.

Что касается предупреждения водителей о данных приборах то ГИБДД обязано оповестить через СМИ водителей о получении таких комплексов и использовании их в своей работе. При этом должны быть разъяснены основные положения их технического устройства и изложены принципы их работы. Органы ГИБДД систематически должны информировать общественность о количестве выявленных с помощью данных средств фиксации нарушений Правил дорожного движения.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах межрегионального значения, то нет необходимости установки камер с целью контроля за скоростью движения ТС на территории района.

## **Раздел 5. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения**

### **1 Очередность реализации мероприятий**

#### **1.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия**

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2024 года и на перспективу до 2034 года.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

Основные автотранспортные магистрали городского округа соединяют его крайние точки на севере и юго-западе и связывают городской округ с соседними поселениями.

Это самая важная часть транспортной системы поселения. Автодороги имеют особое значение в обеспечении межпоселенческих транспортных перевозок между поселениями района, а также играют важную роль в экономическом освоении территории округа.

Усовершенствование этих автодорог осуществляется собственником – городским округом.

Вместе с тем, многие решения принимаемые органами местного самоуправления при планировании территориального развития городского округа не могут быть эффективно реализованы без соответствующих усовершенствований магистралей.

Планируемые усовершенствования магистралей включают три компоненты: управление движением, улучшение эксплуатационных параметров и расширение.

Первичный акцент в предложениях по совершенствованию магистралей в улучшении управления существующей системой организации и регулирования движения транспорта, чтобы усилить безопасность и поддерживать или улучшать эксплуатационную эффективность. Поэтому, большинство рекомендаций сконцентрировано на первых двух акцентах: управление движением и улучшения эксплуатационных параметров.

Управление движением осуществляется путем регулирования организованных транспортных потоков, например, перевозок пассажиров общественным транспортом. В этом случае, регулирование осуществляется с участием органов местного самоуправления. Регулирование неорганизованных транспортных потоков осуществляется путем соответствующих знаков и технических средств, размещаемых на магистралях.

Наибольшая плотность потоков транспорта, требующих регулировки, сконцентрирована на въездах и выездах из городского округа и на участках магистралей, проходящих по территории городского округа. В целях управления движе-

нием на указанных участках необходимо ограничение скоростей движения транспорта в целях сокращения числа инцидентов (наездов транспорта на пешеходов, животных и придорожные объекты капитального строительства). Регулирование движения на автомагистралях вне населенных пунктов призвано предотвратить инциденты на опасных участках магистралей.

Управление инцидентами - первичный инструмент для того, чтобы уменьшить скопление транспорта, которое происходит, когда несчастные случаи или другие инциденты имеют следствием полную или частичную блокировку магистрали. Ввиду достаточно низкой интенсивности движения на данных магистралях скоплений транспорта практически не возникает.

В целях улучшения регулирования движения на магистралях рекомендуется:

- продолжить планирование и координацию действий уполномоченных государственных органов по сокращению числа инцидентов на автомагистралях района;
- осуществлять разработку проектных документов по вопросам регулирования движения на автомагистралях;
- разработать мероприятия по системе быстрого реагирования на инциденты (с оказанием своевременной медицинской помощи пострадавшим);
- поддерживать систему коммуникаций (радиочастоты и средства мобильной связи) для чрезвычайных респондентов, сообщающих об инцидентах.

Необходимо предусмотреть оперативное (в реальном времени) информирование водителей об условиях движения, связанных с погодными изменениями вблизи населенных пунктов.

Эксплуатационные проблемы на магистралях типа «острых кривых», узких плеч, коротких скатов, и правых входов могут ограничивать вместимость дороги и создавать проблемы безопасности. Цель разрабатываемой программы совершенствования состоит в том, чтобы устранить эти нестандартные объекты так, чтобы шоссе могло работать более эффективно и благополучно.

Автодороги во многих случаях формировались в результате стихийно сложившихся «наезженных» транспортных путей. Они не всегда организованы оптимальным образом, имеют сложные и опасные участки и требуют усовершенствования включающие: сглаживание «острых кривых», расширения узких плеч и обустройства придорожной инфраструктуры (кюветов, стояночных площадок и т.п.).

Необходимо предусмотреть следующие работы по усовершенствованию окружных автодорог:

1. Строительство дорог во вновь возводимых домах;
2. Поэтапное усовершенствование автомобильных дорог с грунтовым покрытием;
3. Расширение дорог с проблемными участками.

Связующим элементом между отдельными функциональными зонами Сквородино является улично-дорожная сеть, запроектированная с учетом сложившейся ситуации и обеспечивающая нормативные радиусы доступности, удобную организацию движения транспортных средств по всем направлениям.

Существующая уличная города Куйбышев сохраняется. Большая часть улиц подлежит реконструкции с улучшением качества дорожного покрытия. Расположение улиц на реконструируемых и вновь строящихся жилых массивах и их параметры устанавливаются при разработке документации по планировке соответствующих территорий.

На завершающем этапе реализации генерального плана возможна организация маршрута пассажирского общественного транспорта.

Более точно установить параметры маршрута необходимо опытным путем в процессе реализации генерального плана и установленной потребности в пассажирских перевозках с учетом имеющегося личного автотранспорта.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дорог и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Проведение ямочного ремонта дорожного полотна проводится ежегодно.

## **1.2 Организационные мероприятия**

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К числу основных мероприятий относятся следующие:

- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня

- безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
- разработка и тиражирование научно–методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.
- создание детских автогородков.

## **2      Оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД**

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД г. Куйбышева необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс беззатратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского поселения должны стать:

на 2020-2025 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков), на

2025-2034 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтети-

ческие спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственной, административной и общественной контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Мониторинг контроля и работы транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами осуществляет организация, оказывающая услуги в сфере

транспортного обслуживания.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

### **Актуализация КСОДД**

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения г. Куйбышева решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых, предложены мероприятия по оптимизации развития улично- дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяженность улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень. Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации, обновления подвижного состава и обустройства остановочных пунктов.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
2. «ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
3. «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования. ГОСТ Р 52398-2005»;
4. «ГОСТ Р 52399-2005. Геометрические элементы автомобильных дорог»;
5. «ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
6. «ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
7. «ГОСТ Р 52767-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
8. «ГОСТ Р 51256-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
9. «ГОСТ 33127-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
10. «ГОСТ Р 52607-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»;
11. «ГОСТ Р 52282-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний»;
12. «ГОСТ Р 52289-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
13. «ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

14. «ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки»;
15. «ГОСТ 17.2.3.01-86. Охрана природы. Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов»;
16. «ГОСТ 23337-2014. Межгосударственный стандарт. Шум. Методы измерения шума на селитебной территории и в помещениях жилых и общественных зданий»;
17. «СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНИП 2.05.02-85\*»;
18. «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНИП 2.07.01-89\*»;
19. «ОДМ 218.2.020-2012. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог»;
20. Письмо МВД РФ от 02.08.2006 N 13/6-3853, Росавтодора от 07.08.2006 N 01-29/5313 «О Порядке разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах»;
21. Письмо МВД РФ от 02.08.2006 N 13/6-3853, Росавтодора от 07.08.2006 N 01-29/5313 «О Порядке разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах»