

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЭС СИ ЭМ КОНСАЛТ»



## КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ УВЕЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Этап 3: Разработка мероприятий в рамках КСОДД  
на территории муниципального образования на прогнозные периоды

Согласовано:  
Комитет строительства и  
инфраструктуры администрации  
Увельского муниципального района

Проект подготовлен:  
ООО «Эс Си Эм Консалт»

М.П. 28.11.18  
(дата)

(подпись)



М.П. 28.11.18  
(дата)

(подпись)



А.А. Ихсанов  
Генеральный директор

2018

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЭС СИ ЭМ КОНСАЛТ»



# **КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ УВЕЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Этап 3: Разработка мероприятий в рамках КСОДД  
на территории муниципального образования на прогнозные периоды

Согласовано:

Комитет строительства и  
инфраструктуры администрации  
Увельского муниципального района

Проект подготовлен:

ООО «Эс Си Эм Консалт»

М.П. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ М.П. \_\_\_\_\_ / А.А. Ихсанов  
(дата) (подпись) (дата) (подпись) Генеральный директор

2018



## РЕФЕРАТ

Отчет 89 с., 2 ч., 39 рис., 9 табл., 38 источников.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ, АВАРИЙНОСТЬ, ПАССАЖИРСКИЕ ПОТОКИ, ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА, АВТОМОБИЛЬ, ПЕШЕХОД, МЕРОПРИЯТИЕ, ФИНАНСИРОВАНИЕ.

**Объект исследования** – улично-дорожная сеть Увельского муниципального района, организация дорожного движения и транспортно - эксплуатационное состояние дорог.

**Цель работы** – разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории Увельского муниципального района.

Разработка КСОДД осуществлялась в три этапа:

Цель 1 Этапа работы – характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования, в отношении которой осуществляется разработка Комплексной схемы организации дорожного движения.

Цель 2 Этапа – разработка транспортной модели, модели ключевых транспортных узлов Увельского муниципального района.

Цель 3 Этапа – разработка мероприятий в рамках Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Увельского муниципального района на прогнозные периоды.

**Область применения** – организация дорожного движения на УДС Увельского муниципального района.

В процессе работы были проведены следующие мероприятия:

На первом этапе – сбор, систематизация и анализ исходных данных для разработки КСОДД; подготовлено описание и характеристики УДС, ОДД, остановок и мест для стоянки ТС; проведен анализ полученных данных, включая анализ федеральных, региональных и местных документов стратегического и территориального планирования с целью выявления сложившейся ситуации по ОДД на территории Увельского муниципального района.

На втором этапе выполнены следующие работы: транспортное районирование на базе социально-экономической статистики; ввод параметров УДС, транспортных инфраструктурных объектов; ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта; разработка методики и создание модели расчета транспортного спроса для транспортных и пассажирских перемещений на основе результатов опроса и других полученных данных; перераспределение транспортных (легкового и грузового

транспорта) и пассажирских потоков, создана матрица корреспонденций; проведена калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных и пассажирских потоков; разработаны варианты транспортной макромодели на прогнозные периоды. Подготовлены методические рекомендации по разработке базовых микромоделей ключевых транспортных узлов с возможностью компьютерной симуляции ТП; выполнен расчет перераспределения ТП в ключевых транспортных узлах на основании планов развития УДС, расчет времени в пути, а также распределение средней скорости ТП в моделируемых ключевых транспортных узлах.

Для решения задач второго этапа было проведено моделирование с использованием специализированного программного обеспечения мирового уровня PTV Vision® VISSIM и PTV Vision® VISUM. Результаты решения задач второго этапа позволяют разработать третий этап, в рамках которого формируются мероприятия по оптимизации схем ОДД в моделируемых узлах и УДС в целом.

На третьем этапе подготовлены предложения и решения по основным мероприятиям ОДД для предлагаемого варианта проектирования; сформирована Программа мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.

**Методология** проведения работы заключается в применении методов системного и ситуационного анализа, сбора, обобщения и систематизации данных, натурных наблюдений и транспортных обследований, методы аналогии и эвристические методы (экспертной оценки), использования стандартных математических методов и прикладных компьютерных программ, применяемых при решении задач в статистической постановке, методы оценки транспортной подвижности путем выявления латентных потребностей в передвижениях. При разработке КСОДД Увельского муниципального района использованы официальные показатели государственной статистики и отчетности, стратегии, программные документы и другие материалы органов местного самоуправления.

**Результатом работы** является Комплексная схема организации дорожного движения Увельского муниципального района, включающая целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мероприятий организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

**Область применения** результатов работы – деятельность органов местного самоуправления и иных ведомств и учреждений Увельского муниципального района в сфере организации дорожного движения на обслуживаемой территории.

**Практическая значимость результатов работ** заключается в том, что реализация на

территории Увельского муниципального района предложенных решений и мероприятий, направленных на наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации, обеспечит комплексность при решении проблем дорожного движения, учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения, а также использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения.

**Научная и техническая новизна исследований** заключается в разработке научно обоснованных предложений по содержанию Комплексной схемы организации дорожного движения Увельского муниципального района, учитывающих актуальные потребности в развитии транспортной инфраструктуры, подходов и решений по организации движения транспортных, пассажирских и пешеходных потоков.

**Прогнозные предположения о развитии объекта исследования** заключаются в качественных и количественных изменениях контролируемых показателей и индикаторов эффективности реализации мероприятий по организации дорожного движения, отображающих позитивные изменения объекта исследования.



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>12</b>
<b>3 ЭТАП. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ КСОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ .....</b>	<b>13</b>
3.1 Разработка мероприятий по развитию сети дорог Увельского МР .....	15
3.1.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий .....	15
3.1.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки .....	17
3.1.3 Реконструктивно-планировочные мероприятия .....	18
3.2 Разработка мероприятий по организации дорожного движения Увельского муниципального района .....	18
3.2.1 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог .....	18
3.2.2 Организация пропуска транзитных транспортных потоков и грузовых транспортных средств .....	28
3.2.3 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории .....	30
3.2.4 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках .....	43
3.2.5 Перечень участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	43
3.2.6 Устранение помех движению и факторов опасности .....	44
3.2.7 Разработка, внедрение и использование АСУДД .....	45
3.2.8 Расстановка автоматических средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД .....	47
3.2.9 Обеспечение безопасности детей на пути к образовательным учреждениям .....	47
3.3 Разработка мероприятий по развитию транспорта общего пользования .....	56
3.4 Разработка мероприятий по развитию парковочного пространства .....	58
3.5 Разработка мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного движения .....	60
3.6 Разработка мероприятий по развитию инфраструктуры велосипедного движения .....	67
3.7 Принципиальные решения по основным мероприятиям ОДД .....	72
3.7.1 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД .....	72
3.7.2 Укрупненная оценка по индикаторам принципиальных вариантов ОДД .....	75
3.7.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по развитию ОДД .....	76
3.8 Программа мероприятий КСОДД, очередность реализации и оценка требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения .....	78
3.9 Предложения по институциональным преобразованиям в сфере ОДД .....	85
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....</b>	<b>86</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....</b>	<b>87</b>

## СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Рисунок 1. Примеры сужения проезжей части .....	20
Рисунок 2. Типовые схемы сужения проезжей части .....	20
Рисунок 3. Типовые схемы организации зигзагообразного движения с сохранением двухстороннего движения и организацией парковочных карманов .....	21
Рисунок 4. Типовые схемы организации зигзагообразного движения с уменьшением числа полос до одной.....	22
Рисунок 5. Пример организации зигзагообразного движения .....	22
Рисунок 6. Условия применения поперечных шумовых полос .....	23
Рисунок 7. Примеры канализированного движения на перекрестках.....	24
Рисунок 8. Применение искусственных неровностей .....	25
Рисунок 9. Пример приподнятого пересечения.....	26
Рисунок 10. Технические параметры приподнятого пересечения.....	27
Рисунок 11. Пример дорожного знака обратной связи с водителем .....	28
Рисунок 12. Схема ограничения движения грузовых ТС через пос.Увельский.....	29
Рисунок 13. Варианты ограничения доступа ТС к пешеходным переходам и тротуарам .....	32
Рисунок 14. Ограничение доступа ТС к тротуару (1) .....	38
Рисунок 15. Ограничение доступа ТС к тротуару (2) .....	39
Рисунок 16. Ограничение доступа ТС к территории остановки.....	40
Рисунок 17. Пример обустройства остановки .....	40
Рисунок 18. Ограничение доступа ТС к пешеходному переходу на пересечении .....	41
Рисунок 19. Ограничение доступа ТС к пешеходным переходам в зоне перекрестка.....	42
Рисунок 20. Картограмма интенсивности движения ТС .....	44
Рисунок 21. Искусственное освещение дороги .....	45
Рисунок 22. Схема построения АСУДД.....	46
Рисунок 23. Варианты информирования о начале школьной зоны.....	49
Рисунок 24. Знаки пешеходных переходов по ГОСТ Р52289-2004.....	50
Рисунок 25. Разметка пешеходного перехода согласно требуемым нормативам.....	51
Рисунок 26. КСС прожекторов.....	52
Рисунок 27. Пример неправильного освещения пешеходного перехода.....	52
Рисунок 28. Пример правильно освещенного пешеходного перехода. Стоп-линия. Лежащий полицейский. Предупреждающая надпись.....	53
Рисунок 29. Схема ОДД около образовательного учреждения .....	54
Рисунок 30. Примеры светоотражающих элементов на одежде школьников.....	55
Рисунок 31. Алгоритм размещения парковок на УДС.....	60
Рисунок 32. Перспективная сеть пешеходных путей пос.Увельский .....	61
Рисунок 33. Дорожные знаки 5.19.1 (слева) и 5.33 и 5.34 (справа) .....	62
Рисунок 34. Пример приподнятого пешеходного перехода.....	62

Рисунок 35. Порядок модернизации и обустройства территории жилой застройки при организации «жилой зоны» .....	64
Рисунок 36. Перспективная схема велосипедных маршрутов пос. Увельский.....	69
Рисунок 37. Варианты упрощенного исполнения велопарковок.....	69
Рисунок 38. Примеры организации велопарковки в жилом секторе.....	70
Рисунок 39. Варианты крытых велопарковок у офисных зданий и торговых центров.....	70



## ТАБЛИЦЫ

Таблица 1. Преимущества и недостатки средств ограничения доступа .....	33
Таблица 2. Условия применения средств ограничения доступа.....	36
Таблица 3. Расчетное количество транспортных средств общего пользования в пос. Увельский на расчетный срок генплана .....	58
Таблица 4. Расчет емкости гаражей.....	59
Таблица 5. Принципиальные решения по основным мероприятиям ОДД.....	73
Таблица 6. Укрупненная оценка по индикаторам принципиальных вариантов по развитию организации дорожного движения .....	75
Таблица 7. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта по развитию ОДД и очередность реализации .....	78
Таблица 8. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД (1) .....	81
Таблица 9. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД (2) .....	83

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем отчете о НИР применяют следующие термины с соответствующими определениями:

**Автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

**Дорожное движение (ДД)** - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

**Дорожная разметка** – линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

**Дорожно-транспортное происшествие (ДТП)** – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

**Дорожный знак** – устройство в виде панели определенной формы с обозначениями и/или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

**Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД)** - это целостная система технически, экономически и экологически обоснованных мероприятий организационного и инженерно-планировочного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов по улично-дорожной сети.

**Маршрутное транспортное средство (МТС)** – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

**Организация дорожного движения (ОДД)** – комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

**Парковка (парковочное место)** – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе, частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

**Проезжая часть** – основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

**Транспортное средство (ТС)** – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

**Транспортный поток (ТП)** – это упорядоченное транспортной сетью движение транспортных средств.

**Улично-дорожная сеть (УДС)**– комплекс объектов, включающий в себя магистральные улицы общегородского значения различных категорий, магистральные улицы районного значения, улицы, дороги и проезды в зонах жилого, производственного и иного назначения, дороги и проезды на территориях природных комплексов, площади, мосты, эстакады, подземные переходы, разворотные площадки городских маршрутных транспортных средств и иные объекты.

**Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД)**– дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства, искусственные неровности, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

**Транспортный поток** – совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

**Светофорный объект** – перекресток, оборудованный светофорами.

**Светофор** – устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

**Такт регулирования** – период действия определенной комбинации светофорных сигналов.

**Фаза регулирования** – совокупность основного и следующего за ним промежуточного такта.

**Цикл регулирования** – периодически повторяющаяся совокупность всех фаз.



## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

а/д	- Автомобильная дорога
АСУДД	- Автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	- Безопасность дорожного движения
ГИБДД	- Государственная инспекция безопасности дорожного движения
П.Т	- Пассажирский транспорт
ДТП	- Дорожно-транспортное происшествие
ИТС	- Интеллектуальная транспортная система
КСОДД	- Комплексная схема организации дорожного движения
МГН	- Маломобильные группы населения
МО	- Муниципальное образование
МР	- Муниципальный район
ОДД	- Организация дорожного движения
о.п.	- Остановочный пункт
ПДД	- Правила дорожного движения
РФ	- Российская федерация
СТП	- Схема территориального планирования
ТП	- Транспортный поток
ТПУ	- Транспортно-пересадочный узел
ТС	- Транспортное средство
ТСОДД	- Технические средства организации дорожного движения
УДД	- Управление дорожным движением
УДС	- Улично-дорожная сеть
ПВУ	- Пешеходное вызывное устройство
СЗЗ	- Санитарно-защитная зона
ОДМ	- Отраслевой дорожный методический документ
СП	- Свод правил
СНиП	- Строительные нормы и правила
ГОСТ	- Государственный стандарт

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт и транспортная инфраструктура являются одной из системообразующих отраслей региональной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство его экономического пространства. Развитие транспортной инфраструктуры – залог реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения, как региона, так и отдельно взятого муниципального образования (МО).

В конце 2018 года вступит в силу Федеральный закон № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который регламентирует правила разработки Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД). Согласно нормам Закона, на основе КСОДД на территории МО и городских поселений будет осуществляться внедрение комплексных решений в области организации дорожного движения, принятых в рамках реализации долгосрочных стратегических инициатив, нацеленных на улучшение качества транспортной инфраструктуры и повышение эффективности ОДД.

17 марта 2015 г. Министерством транспорта РФ был издан Приказ «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», в соответствии с которым главным ориентиром при разработке КСОДД являются долгосрочные стратегии развития и улучшения ОДД соответствующих муниципальных образований. Кроме того, Приказ закрепляет требование о применении мер по ОДД, которые позволят в кратчайшие сроки создать наилучшие условия для передвижения транспортных средств и пешеходов и обеспечат оптимальный расход материальных и других средств, а также предусматривает комплексный подход, использование мирового опыта и лучших практик при решении задач ОДД.

Данная работа имеет целью разработку КСОДД Увельского муниципального района и Программы мероприятий, реализация которой позволит достичь высокого уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования и существенно повысит эффективность ОДД. При разработке КСОДД Увельского МР были взяты за основу стратегические направления развития муниципального образования в области ОДД, а также применялся комплексный подход к решению задач, связанных с повышением эффективности деятельности в сфере ОДД, и разработке принципиальных предложений по оптимизации транспортных и пешеходных потоков.

Для решения поставленных задач работы выполнялись в три этапа. В данном томе (Этап 3) подготовлены программные мероприятия в рамках КСОДД на территории Увельского МР на прогнозные периоды.

### **3 ЭТАП. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ КСОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ**

Для подготовки рекомендаций и предложений по КСОДД в Увельском МР были проанализированы несколько вариантов проектных решений с учетом положений, изложенных в документах территориального планирования, норм территориальной планировки, стратегического планирования, а также на основе анализа перспектив развития социально-экономической сферы муниципального образования.

При планировании мероприятий КСОДД разработка перспективных проектных решений производится с учетом следующих ключевых показателей социально-экономического развития:

- Текущий уровень автомобилизации населения и его динамика;
- Изменение количества жителей;
- Число рабочих мест на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

В Увельском МР, в целом, прогнозируется увеличение численности населения при растущем уровне автомобилизации и умеренном росте рабочих мест на долгосрочную перспективу. Поэтому, предлагаемые мероприятия по КСОДД будут нацелены на решение, прежде всего, текущих проблем транспортной инфраструктуры, для чего предусматривается использование лучших практик и средств ОДД и современных технологий строительства и оснащения УДС.

Необходимость оптимизации и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования вызвана, в том числе, и предпосылками для развития производственной деятельности в муниципальном районе на расчетный период и размещения здесь новых предприятий и производственных комплексов.

С учетом прямой зависимости принципиальных решений и рекомендаций в рамках КСОДД от условий финансирования, в т.ч. его объемов и стабильности, были изучены следующие сценарии планирования мероприятий КСОДД:

1. **Базовый сценарий** – сценарий ресурсных ограничений и частичной реализации мероприятий, заложенных ранее в программных документах и текущих муниципальных программах в области ОДД.
2. **Умеренно-оптимистичный сценарий** – сценарий частичной реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД, в дополнение к базовому сценарию.
3. **Оптимальный сценарий** – учитывающий все перспективы развития поселения через масштабные инвестиции в совершенствование организации дорожного движения на опережение.



### **Базовый сценарий**

Предусматривает развитие транспортной инфраструктуры в условиях жестких ресурсных ограничений, не позволяющих полноценно реализовать программные мероприятия и без изменения текущей политики и методов. Данным сценарием предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Имеет место пассивная позиция ответственных участников процесса, для которой характерна инертность в принятии управленческих решений в сфере инвестиционной и инновационной деятельности. Это значительно замедляет реализацию инициатив по улучшению организации дорожного движения в поселении.

### **Умеренно-оптимистичный сценарий**

Данный вариант предполагает совершенствование организации дорожного движения при четком соответствии плана реализации предложенных мероприятий КСОДД документам стратегического и территориального планирования, проведение строительных и ремонтных работ по плану и графику при существующих финансовых условиях. Сценарий предусматривает увеличение финансирования развития человеческого капитала и характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Для его запуска необходимо направление планируемых объемов финансирования на внедрение предусмотренных планом проектов и их реализация в сроки, предусмотренные документами КСОДД.

### **Оптимальный сценарий**

Подразумевает осуществление масштабных инвестиций в совершенствование организации дорожного движения на опережение с целью быстрого выполнения задач, поставленных в рамках реализации пакета мероприятий КСОДД, и достижения при этом максимальных показателей результативности. Его преимущества – сокращение сроков внедрения мер в рамках КСОДД и быстрое улучшение ОДД и транспортной инфраструктуры поселения.

В целом, с учетом текущей ситуации в сфере ОДД и существующих недостатков технического состояния дорог и дорожных сооружений, наиболее предпочтительным является оптимальный сценарий модернизации.

Для сравнения путей модернизации была проведена укрупненная оценка

принципиальных предложений по мероприятиям, предлагаемым к реализации в рамках умеренно-оптимистичного и оптимального вариантов (раздел 3.7.2). Выбор предложенного сценария модернизации системы ОДД был сделан на основе оценки и сравнения всех вариантов по результатам данных прогнозирования показателей функционирования УДС при потенциально реализованных соответствующих вариантах и их сравнения с текущим (базовым) состоянием системы ОДД Увельского муниципального района без изменений в течение проектного периода. Укрупненная оценка путей модернизации учитывала выполнимость и сроки реализации предложенных мероприятий в условиях текущей финансово-экономической ситуации в муниципальном образовании и важности устранения недостатков ОДД для социально-экономического развития. Перечень мероприятий представлен на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет) (раздел 3.8, табл. 7).

### **3.1 Разработка мероприятий по развитию сети дорог Увельского МР**

#### **3.1.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий**

Развитие транспортной инфраструктуры в целях содействия экономическому росту за счет формирования дорожной сети, способной удовлетворить возрастающий спрос на перевозки автомобильным транспортом способствует и **обеспечению транспортной связности территорий**. В частности, это позволяет обеспечить повышение скоростей движения, устранение «узких» мест транспортной сети, снижение транспортной дискриминации населения, повышение мобильности и деловой активности за счет обеспечения круглогодичного транспортного сообщения с населенными пунктами, в том числе, для обеспечения транспортной доступности к объектам социальной защиты и местам приложения труда.

Для повышения пешеходной связности в населенных пунктах муниципального образования планируется сооружение дополнительных обустроенных пешеходных дорожек и реконструкция пешеходных путей сообщения. Отдельным пунктом в рамках мероприятий КСОДД в Увельском МР запланировано создание инфраструктуры для велосипедного транспорта, что также существенно повлияет на повышение транспортной связанности территории района.

Мероприятия по развитию сети дорог приводятся ниже в соответствующих разделах.

#### **Мероприятия по развитию автомобильных дорог федерального значения**

Документами территориального планирования Увельского муниципального района не предусмотрены мероприятия по развитию автомобильных дорог федерального значения.

## **Мероприятия по развитию автомобильных дорог регионального / межмуниципального значения**

Основные мероприятия регионального значения заключаются в обеспечении населенных пунктов подъездными автодорогами с асфальтобетонным типом покрытия, уменьшении транспортной дискриминации населения и увеличении транспортной доступности.

Мероприятия включают:

- Капитальный ремонт автомобильной дороги Красносельское-Сухарыш, включая обход села Красносельское, 15,09 км;
- Капитальный ремонт автомобильной дороги Увельский-Рождественка-Петровское-Малое Шумаково (участок Петровское-Малое Шумаково), 12 км;
- Капитальный ремонт автомобильной дороги в д.Большое Шумаково, 1,1 км;
- Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии озеро Пахомово-с.Рождественка, 13 км;
- Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии п.Увельский-с.Хомутитино, 22,5 км.

## **Мероприятия по развитию автомобильных дорог местного значения**

Главной задачей развития сети автомобильных дорог местного значения является обеспечение устойчивых межпоселенческих связей, подъездных автодорог к населенным пунктам и планируемым жилым площадкам; обеспечение транспортной инфраструктурой объектов промышленного и агропромышленного комплексов, садовых обществ, объектов рекреации и туризма; строительство подъездных дорог к объектам санитарной очистки территории.

Перспективная сеть автомобильных дорог местного значения в соответствии с планировочной структурой «Схемы территориального планирования Увельского муниципального района» будет формироваться из следующей классификации дорог:

**поселковые дороги**, обеспечивающие связь поселка с внешними дорогами общей сети;

**главные улицы**, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами поселка и планировочных районов;

**основные улицы** в жилой застройке, обеспечивающие связь внутри жилых территорий и с главной улицей;

**второстепенные улицы**, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами.

Общая протяженность улиц с освоением новых территорий возрастет на расчетный

срок на 25,3 км.

Мероприятия по строительству и капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения представлены в разделе 3.8.

### **Мероприятия по строительству и реконструкции искусственных сооружений**

Документами территориального планирования Увельского муниципального района не предусмотрены мероприятия по строительству и реконструкции искусственных сооружений.

### **Мероприятия по развитию дорожного сервиса**

Создание современной сети автомобильных дорог невозможно без коренного улучшения уровня обслуживания, обеспечения условий труда и отдыха участников дорожного движения.

Меры по совершенствованию системы дорожного сервиса направлены на приближение состояния автомобильных дорог к передовому уровню. Их осуществление будет способствовать повышению удобства и обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах, а также улучшению уровня обслуживания грузов и пассажиров.

Увельский муниципальный район обеспечен автозаправочными станциями. Потребность в СТО также удовлетворена. Поэтому мероприятий по размещению дополнительных объектов не предлагается.

### **3.1.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки**

Автомобильные дороги РФ категорированы в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

При определении категории автомобильной дороги проводится оценка ее ключевых транспортно-эксплуатационных характеристик и свойств:

- количества полос движения;
- ширины полос проезжей части и обочины;
- наличия разделительной полосы, ее ширины;
- типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к ней.

Когда интенсивность нагрузки на дорогу выходит за пределы установленных для соответствующей категории параметров, или тенденция к повышению становится устойчивой и превышение требований в перспективе неизбежно, а также при повышении требований к скоростному режиму, пропускной способности, безопасности движения и

другим характеристикам, поднимается вопрос о необходимости повышения категории дороги.

Рекомендуется проведение оценки и при необходимости повышение категории других автодорог в соответствии с изменившейся ситуацией в порядке актуализации КСОДД.

### **3.1.3 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.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводится 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. Анализируются места концентрации ДТП и потенциально создающие опасные ситуации в результате сложившейся организации дорожного движения. Затем, на основании этих данных, включающих показатели уровня загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении, определяются основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. В следующих разделах эти аспекты будут рассмотрены подробнее с приведением рекомендаций по улучшению ОДД в Увельском МР.

## **3.2 Разработка мероприятий по организации дорожного движения Увельского муниципального района**

### **3.2.1 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог**

Реализация мероприятий по оптимизации скорости передвижения ТС на участках автодорожной сети с учетом типов и назначений автотранспортных путей, контроль над

соблюдением установленного скоростного режима позволят достичь ощутимых улучшений в сфере безопасности дорожного движения, уменьшив число ДТП и тяжесть их последствий.

Первоочередное значение для предотвращения конфликтных ситуаций на дорогах имеет качество транспортной инфраструктуры, указывающей на действующие скоростные ограничения и правила поведения участников движения на участках УДС. Исходя из этого, говорить о целесообразности введения новых ограничений скоростного режима для ТС на определенных участках / в пределах отдельных зон Увельского МР возможно лишь при условии выполнения требуемых работ по модернизации, реконструкции критичных объектов УДС района и её оснащению ТСОДД. Существующие бюджетные ограничения побуждают к поиску простых и экономичных, но в тоже время действенных способов снижения рисков ДТП на аварийно-опасных участках автотранспортной сети.

Обеспечить эффективное физическое регулирование скоростного режима на УДС муниципального района позволяют следующие меры: организация кольцевых пересечений автодорог; создание возвышенных пешеходных переходов и перекрестков, размежевание различных участков дороги: пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и др. при помощи нанесения дорожного покрытия разного цвета и типа; нанесение искусственных рельефных поверхностей, шумовых полос, сужение проезжей части автодорог, изменение их траектории, организация канализированного движения (разделение встречных потоков ТС барьерами, разделительными полосами и др.), строительство обособленных пешеходных зон с ограничением к ним доступа ТС; зонирование УДС (создание пешеходных, пришкольных, жилых и других зон в зависимости от наличия тех или иных инфраструктурных объектов вблизи автомобильных дорог).

Для снижения числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращения ДТП и снижения тяжести их последствий за счет изменения скоростных режимов движения, Министерством транспорта РФ были опубликованы методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения.

В соответствии с данными рекомендациями организация пространства улиц должна обеспечивать приоритет движения пешеходов и велосипедистов и стимулировать снижение скорости движения транспортных средств. Таким образом, зоны успокоения усиливают дифференциацию элементов УДС по выполняемым функциям, режимам и скорости движения.

В рамках оптимизации системы ОДД на территории Увельского муниципального района, могут быть реализованы следующие методы успокоения движения на проектный период:



## Регулирование скорости движения шириной полосы

Для снижения скорости до нужного значения предлагается применение типовых схем с конструктивным сужением проезжей части — симметричное, асимметричное, с мощением обочины, а также — с сужением ширины динамического коридора и изменением эффективной ширины проезжей части за счет дорожной разметки и световозвращателей (рис. 1, 2).



Рисунок 1. Примеры сужения проезжей части

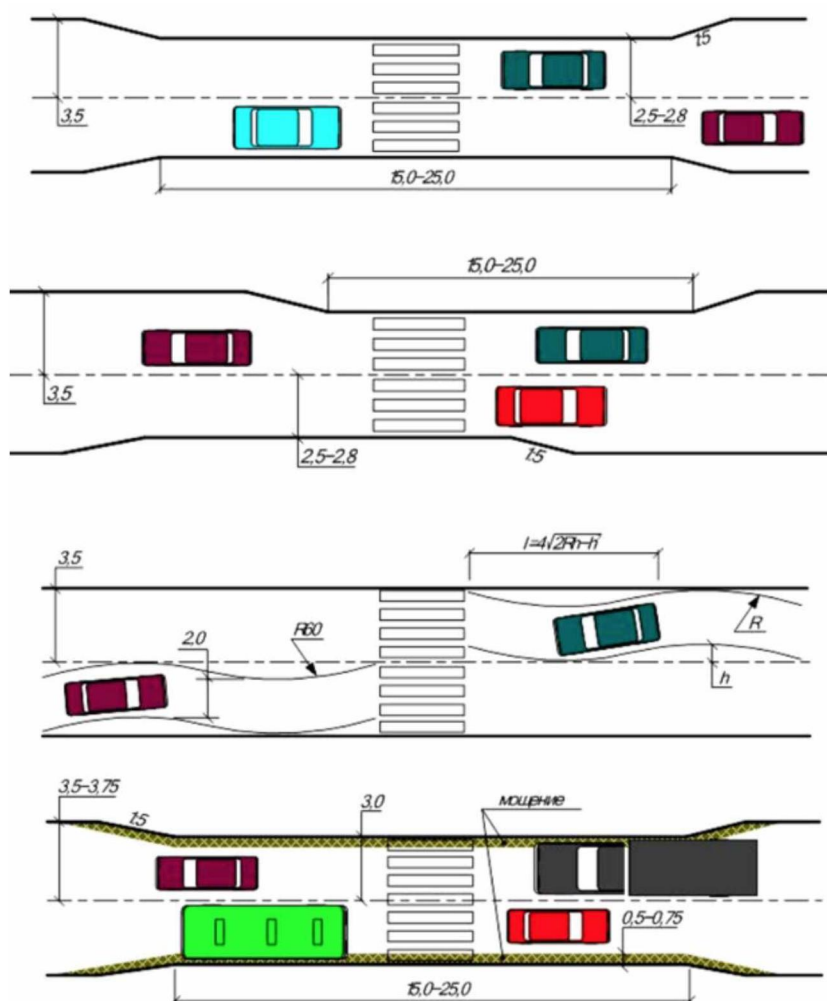
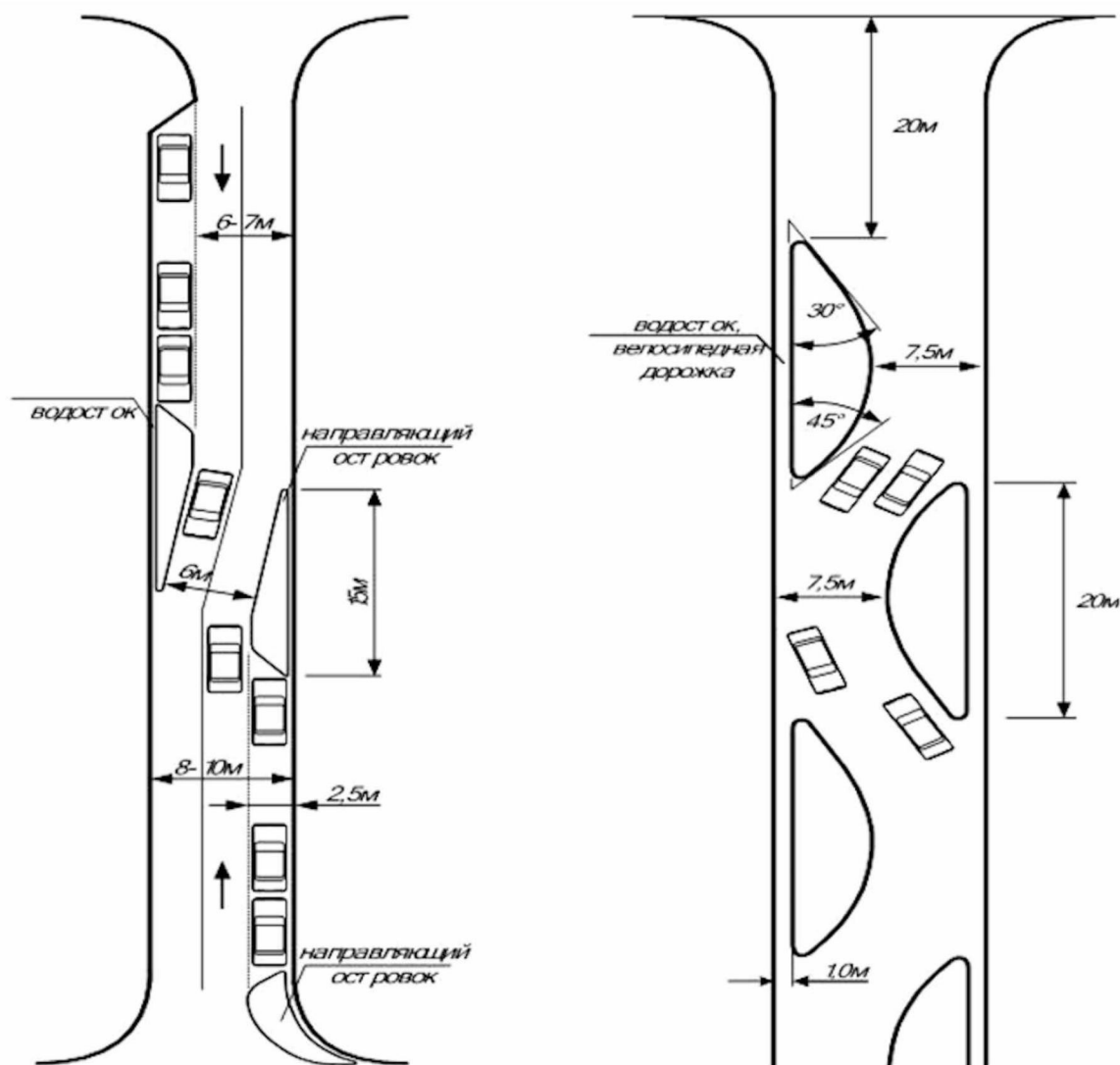


Рисунок 2. Типовые схемы сужения проезжей части

### Успокоение движения зигзагообразным движением (шиканы)

Использование различных направляющих островков (шиканы) для изменения траектории движения автомобилей на участке УДС. Рассматриваются ситуации с сохранением и уменьшением числа полос, с устройством парковочных карманов (рис. 3, 4, 5).



**Рисунок 3. Типовые схемы организации зигзагообразного движения с сохранением двухстороннего движения и организацией парковочных карманов**

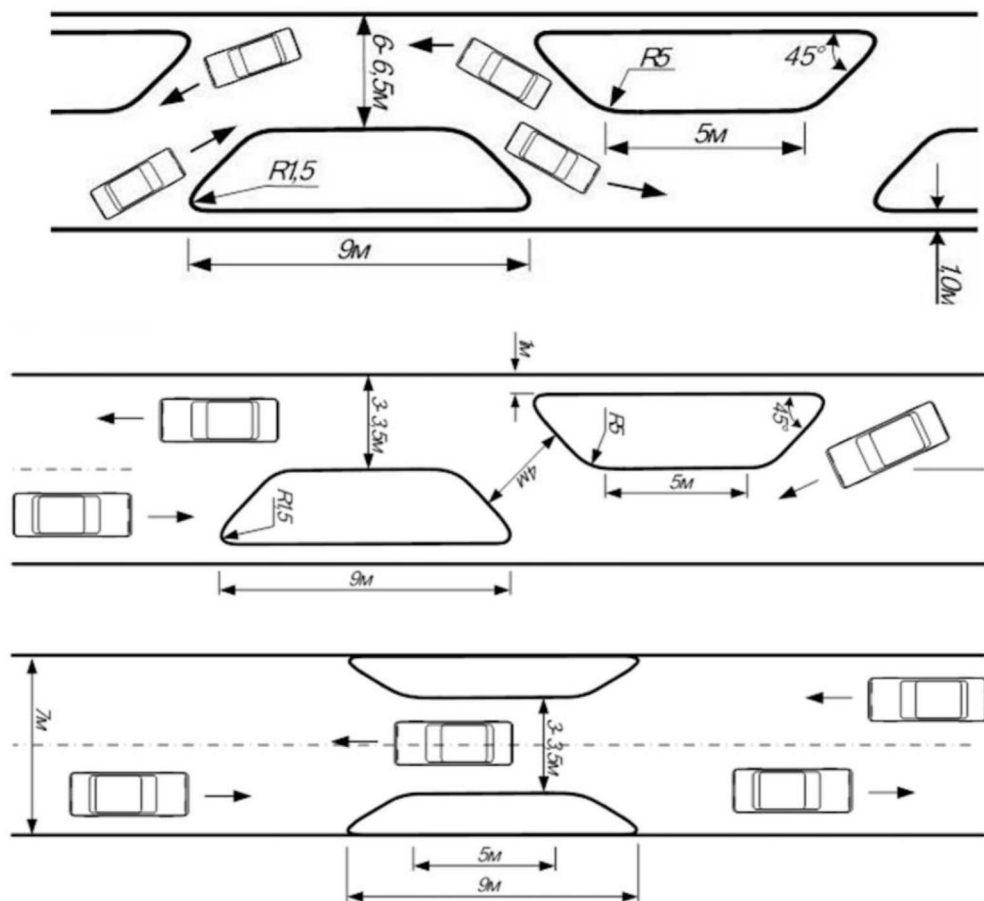


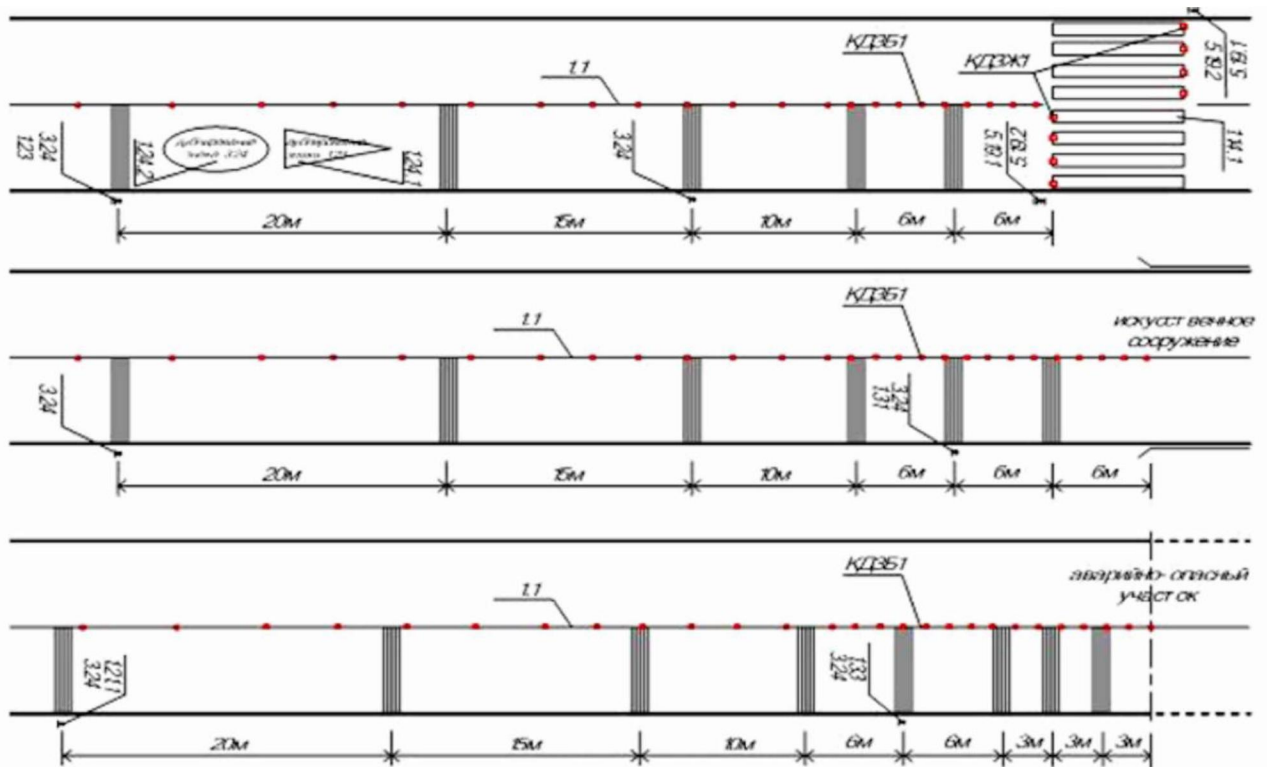
Рисунок 4. Типовые схемы организации зигзагообразного движения с уменьшением числа полос до одной



Рисунок 5. Пример организации зигзагообразного движения

### **Предупреждение водителя поперечными световыми и светозумовыми полосами**

Световые, шумовые и светозумовые полосы рекомендуются в качестве визуального и тактильного воздействия на водителя для предупреждения при приближении к границе полосы движения, пешеходному переходу, искусственному сооружению (мост, путепровод) и аварийно-опасному участку (рис. 6).



**Рисунок 6. Условия применения поперечных шумовых полос**

### **Канализирование движения и использование кольцевого движения**

Канализирование движения рассмотрено в качестве создания безопасных для пешеходов зон, свободных от движения транспорта. Канализирование достигается путем устройства островков безопасности, возвышающихся над проезжей частью или нанесенных соответствующей разметкой. Задачи канализирования движения: — разделение транспортных потоков; — резервирование избыточной ширины проезжей части; — выделение обособленных путей для движения пешеходов; — снижение скорости ТС путем уменьшения ширины проезжей части (рис. 7).





**Рисунок 7. Примеры канализированного движения на перекрестках**

К основным преимуществам кольцевых пересечений относятся:

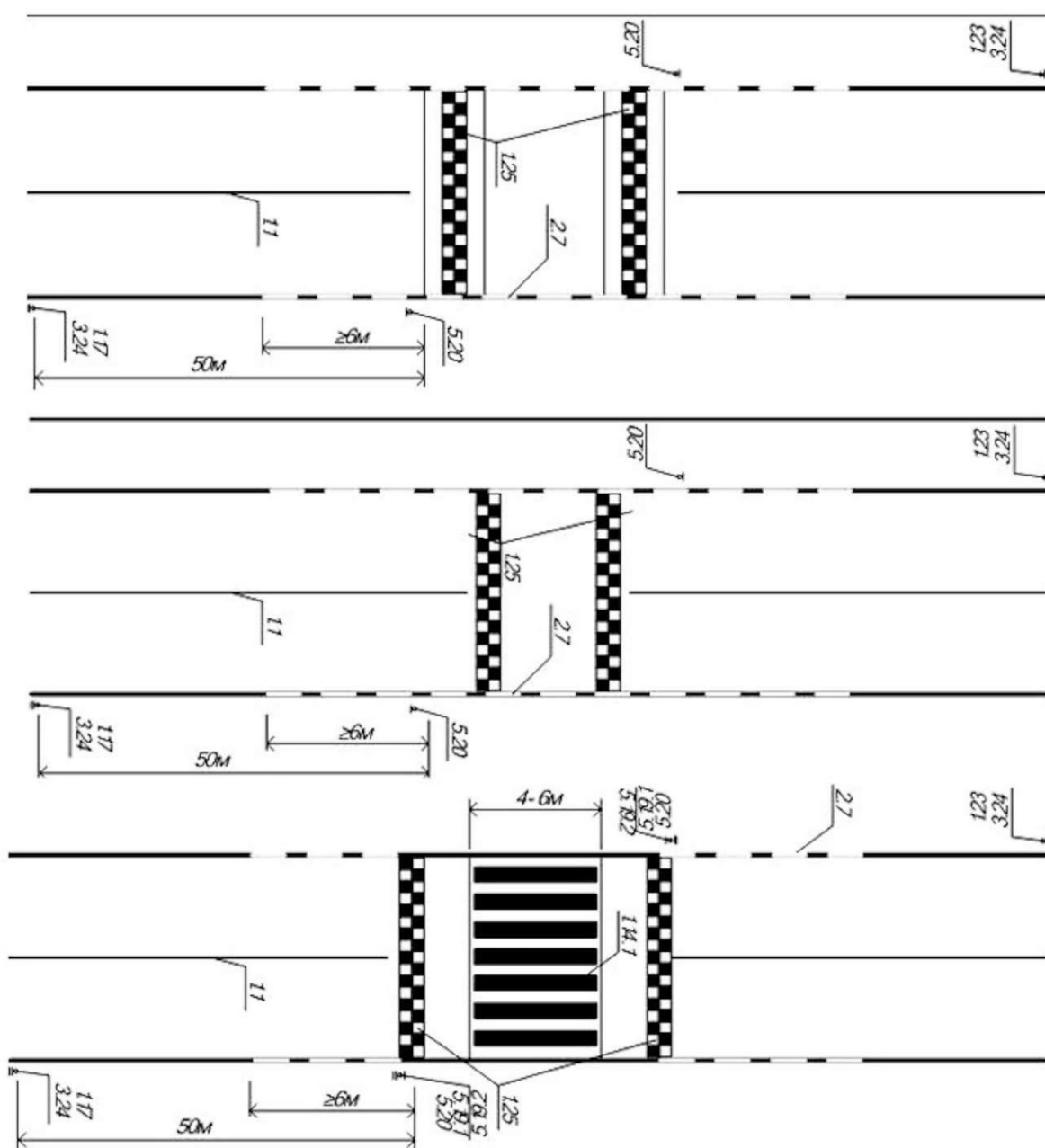
- уменьшение числа конфликтных участков на пересечениях: исключение точек «пересечения» потоков автомобилей, организация вместо них более безопасных участков «слияния» и «отклонения» потоков, что снижает риск и тяжесть последствий ДТП;
- снижение скорости движения ТС, что улучшает взаимодействие транспортных потоков и уменьшает травматичность аварий. Вынужденное соблюдение скоростного режима на кольцевом пересечении дает возможность участникам движения своевременно и адекватно оценивать ситуацию на дороге и предпринимать действия по избеганию столкновений. В случае же аварии последствия в большинстве случаев ограничиваются повреждением ТС без существенного ущерба здоровью человека.
- в отличие от четырехсторонних перекрестков, светофорное регулирование которых предполагает попеременный проезд ТС с полной остановкой, кольцевое пересечение обеспечивает возможность выполнения левого поворота одновременно с нескольких полос, благодаря чему осуществляется бесперебойное движение транспорта на средней скорости. Левый поворот перед встречным движением также исключается.
- возможность для ТС осуществлять пересечение в одном уровне с незначительной задержкой движения;
- обеспечение пропуска интенсивного потока ТС без светофорного регулирования (эксплуатация которого сопряжена с определенными затратами);
- снижение уровня загазованности, шумового, пылевого загрязнения атмосферы благодаря плавному движению автомобилей без необходимости резких торможений и набора скорости;
- спокойное психологическое состояние водителя, которому не приходится рассредоточивать внимание и следить одновременно за несколькими конфликтными участками, как на четырехстороннем перекрестке, и испытывать нервное напряжение при

пересечении дороги.

При разработке оптимального плана реконструкционных и модернизационных работ для каждого рассматриваемого участка/объекта УДС следует руководствоваться проектами планировки и организации дорожного движения, а также принимать во внимание особенности местных условий.

## Искусственные неровности

Ниже приведены примеры, характеристики назначения, области применения и приведены технические параметры искусственных дорожных неровностей, приподнятых переходов и пересечений (рис. 8, 9, 10).



### Рисунок 8. Применение искусственных неровностей

В сравнении с ГОСТ 52605-2006 введены дополнительные критерии применения искусственных дорожных неровностей, в том числе:

- улица классифицируется как местная;
- количество полос — не менее 2-х с шириной обочины не менее 1,2 м;
- скорость в рассматриваемой зоне не должна быть выше 30 — 40 км/ч;
- доля длиннобазовых транспортных средств не должна превышать 5%;
- отсутствуют обособленные полосы для приоритетного движения автобусов, автомобилей специальных служб и др.;



**Рисунок 9. Пример приподнятого пересечения**

Такой рельеф позволяет добиться снижения транспортными средствами скорости при подъезде к перекрестку, что сокращает риск возникновения аварийных ситуаций и уменьшает тяжесть последствий, если ДТП все же произошло. На приподнятых перекрестках устраиваются приподнятые пешеходные переходы, которые обеспечивают большую безопасность для пешеходов по сравнению с традиционными. Приподнятые пешеходные переходы особенно рекомендуется устраивать на саморегулируемых пересечениях, возможно применение их и на регулируемых перекрестках. Если приподнятые пересечения будут обустроены по всей длине дороги, можно добиться соблюдения скоростного режима в пределах городского поселения на уровне до 50 км/ч.

Обустройство приподнятых перекрестков регулируется стандартом ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290, ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52605 – 2006 (рис. 10). Ввиду того, что данное конструктивное решение для управления скоростью ТС не часто применяется на отечественных автотранспортных магистралях, рекомендуется информирование участников



дорожного посредством дублирования дорожных знаков 1.17 «Искусственная неровность» и 3.24 «Ограничение максимальной скорости движения» разметкой на полосах проезжей части.

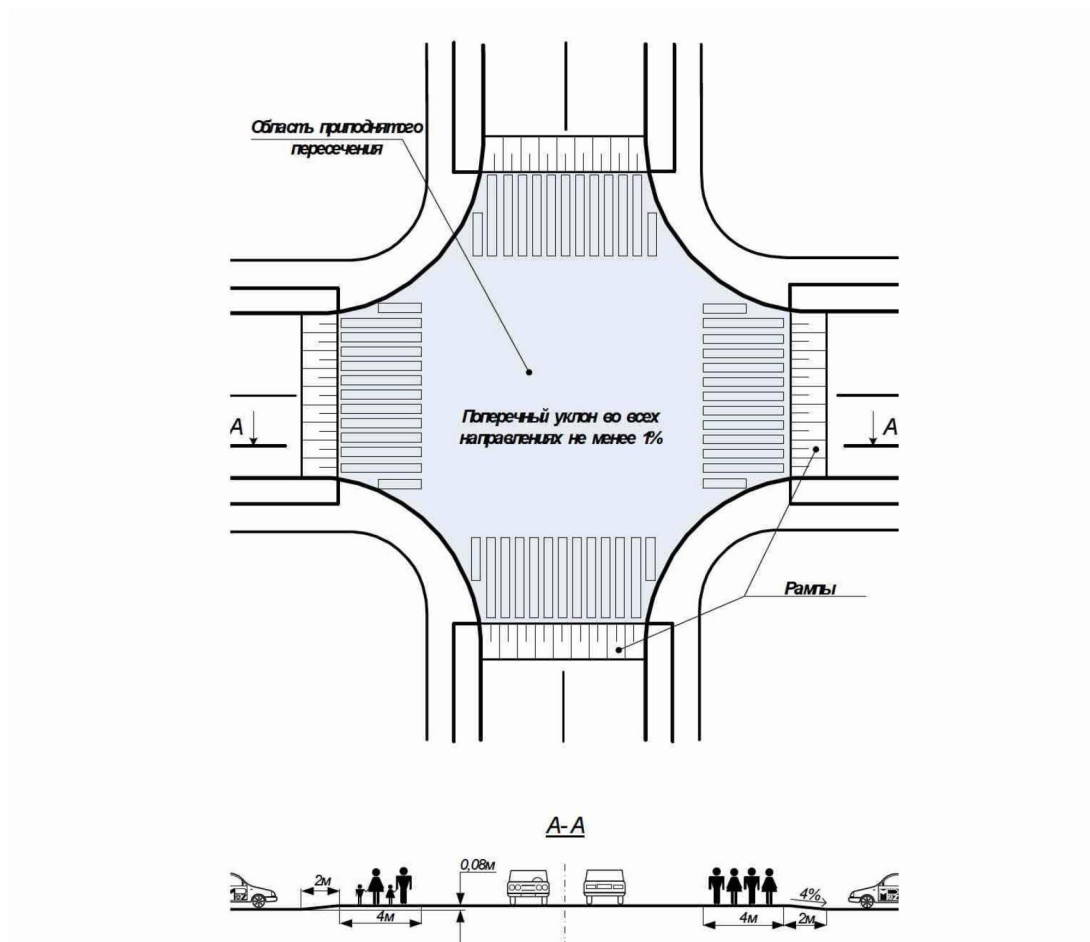


Рисунок 10. Технические параметры приподнятого пересечения

### Установка дорожных знаков

Кроме того, классические методы изменения скоростного режима могут быть дополнены помимо установки дорожных знаков, влияющих на изменение скоростного режима, например, 1.11.1 – 1.11.2, 1.12.1 – 1.12.2, 1.23, 1.34.1 – 1.34.3, 3.24 и др., установкой дорожного знака обратной связи с водителем (рис. 11).

Применение дорожных знаков обратной связи с водителем только за счет эффекта напоминания о необходимости соблюдения ПДД и визуального отражения фактов их нарушения позволит обеспечить снижение скорости движения ТС в среднем на 10 – 15 км/ч.

**Установка дорожного знака обратной связи с водителем является актуальной мерой в населенных пунктах на прямых участках дорог с твердым покрытием.**



**Рисунок 11. Пример дорожного знака обратной связи с водителем**

Планирование вышеперечисленных решений должно осуществляться с учетом местных условий, а также проектных решений в рамках мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог. При определении рациональных способов обустройства объектов транспортной инфраструктуры и ТСОДД рекомендуется брать за основу предварительно разработанные локальные концепции и проектные решения ОДД населенных пунктов муниципального района.

### **3.2.2 Организация пропуска транзитных транспортных потоков и грузовых транспортных средств**

#### **Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Учитывая наличие северного обхода пос. Увельский транзитные транспортные потоки движутся минуя селитебные территории населенного пункта.

Влияние на загрузку движением УДС пос. Увельский поток транзитного транспорта, следующий по данной дороге, не оказывает. Вместе с этим, на расчетный срок следует продолжить реализацию стратегии по выведению автомобильных дорог, по которым осуществляется транзитное грузовое движение района, из центральных районов поселка в рамках реализации мероприятий по развитию дорожной сети (подробнее в следующем разделе).

#### **Организация пропуска грузовых транспортных потоков**

В настоящее время на участках улично-дорожной сети пос. Увельский ограничения по движению грузового автотранспорта введены лишь на по ул. 40 лет Октября и ул. Железнодорожной при въезде на территорию поселка.

Целями и задачами мероприятий по организации движения грузового транспорта на территории района является обеспечение защиты жителей, проживающих в районах,

наиболее чувствительных к экологическому загрязнению и сверхнормативному шумовому воздействию, обеспечение безопасности движения всех участников, а также упорядочивание грузовой логистики в муниципальном районе.

Для достижения этих целей целесообразным является организация грузового каркаса на территории поселка Увельский, для чего необходимо дополнительно установить знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» на примыкании ул.30 лет ВЛКСМ к ул. 40 лет Октября (рис. 12).

В рамках грузового каркаса выделяются участки УДС, по которым будет разрешено свободное движение грузовых ТС разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн (грузовой каркас). На участках УДС, не вошедших в грузовой каркас движение грузового транспорта будет запрещено.

Введение грузового каркаса на территории необходимо осуществлять посредством установки дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено». Дорожный знак 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено» запрещает движение грузовых ТС, тракторов, самоходных машин и составов ТС с массой более 3,5 т.



**Рисунок 12. Схема ограничения движения грузовых ТС через пос.Увельский**



Необходимо отметить, что в соответствии с Правилами дорожного движения (ПДД) Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, дорожный знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не запрещает движение грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки людей, транспортных средств организаций федеральной почтовой связи, имеющих на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, а также грузовых автомобилей без прицепа с разрешенной максимальной массой не более 26 тонн, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне. В этих случаях транспортные средства должны въезжать в обозначенную зону и выезжать из нее на ближайшем к месту назначения перекрестке.

Введение грузового каркаса не ограничит транспортную доступность участков УДС, не включенных в грузовой каркас, а только запретит транзитное движение грузового транспорта по указанным участкам и запретит проезд грузового транспорта в жилых зонах и зонах жилой застройки, что повысит уровень безопасности в поселке.

Администрирование грузового каркаса необходимо проводить с помощью инспекторов ГИБДД, в частности осуществлять проверку грузовых автомобилей, въезжающих на улицы вне грузового каркаса.

### **3.2.3 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории**

С целью обеспечить оптимальное функционирование УДС, комфорт и безопасность всех участников дорожного движения применяется ограничение доступа транспортных средств на отдельные территории. Необходимость в установлении ограничений для доступа ТС может быть вызвана следующими причинами:

- особый режим пропуска ТС на территории организаций, учреждений, режимных объектов, который регламентирован специальными документами соответствующих ведомств;
- обеспечение защиты объектов УДС и транспортной инфраструктуры от нанесения вреда в рамках Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» от 09.02.2007;
- временное ограничение (запрет) проезда автомобильного транспорта на определенных участках УДС на период выполнения строительных / реконструкционных работ;
- сезонное ограничение осевой нагрузки для ТС;
- ограничение доступа автомобилей на территорию пешеходных зон.

Меры по ограничению доступа транспортных средств к пешеходным зонам призваны

обеспечить безопасность и приоритетность передвижения пешеходов и велосипедного транспорта. Они относятся к долгосрочным мероприятиям первостепенной значимости и представляют собой физические средства, устанавливаемые на границах пешеходных зон для их отмежевания от проезжих зон УДС, территорий стоянок и парковок.

Использование ограничительных средств позволит осуществить четкое отделение пешеходных зон от проезжей части на УДС муниципального района, обеспечит их безопасность и беспрепятственное функционирование, сократит число ДТП с участием пешеходов.

Варианты использования ограничительных средств для автомобильного транспорта при организации пешеходных зон показаны на рисунке 13.

В таблице 1 описаны преимущества и недостатки разных способов ограничения доступа ТС, в таблице 2 – приведены условия применения ограничительных средств. На рисунках 14 и 15 изображены типовые схемы, которыми следует руководствоваться при организации ограничения доступа ТС к пешеходным дорожкам и тротуарам и обустройстве пешеходных зон, на рисунках 16 и 17 – типовые схемы для обустройства территорий остановок общественного транспорта. На рисунках 18 и 19 показаны примеры ограничения доступа ТС к пешеходным переходам.

**МАЛЫЕ  
АРХИТЕКТУРНЫЕ  
ФОРМЫ**



**ОГРАНИЧИТЕЛИ  
И ОТБОЙНИКИ**



**НАПРАВЛЯЮЩИЕ,  
ОГРАЖДАЮЩИЕ  
УСТРОЙСТВА  
И СРЕДСТВА  
КАНАЛИЗИРОВАНИЯ  
ДВИЖЕНИЯ**



**ПРОХОДЫ**



**ВЫСОКИЙ  
БОРДЮР**



Рисунок 13. Варианты ограничения доступа ТС к пешеходным переходам и тротуарам

**Таблица 1. Преимущества и недостатки средств ограничения доступа**

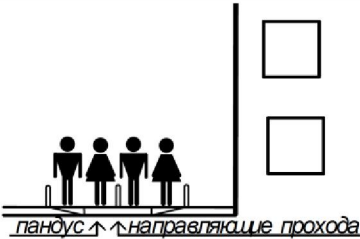
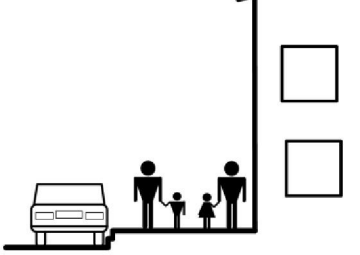
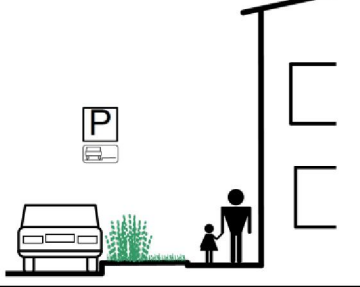
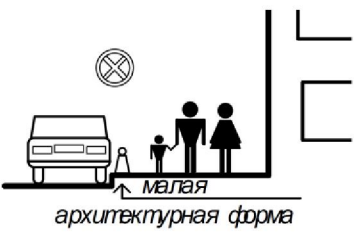
<b>Тип</b>	<b>Преимущества</b>	<b>Недостатки</b>
Жесткие парковочные столбики	Столбики высокой прочности, имеют двухслойное защитное покрытие из краски и специального лака. Поставляются в разных цветовых вариантах, имеют гарантию от 2-х лет. Высокий уровень безопасности для пешеходов.	Причиняют заметные повреждения поверхности автомобиля при столкновении. Стоимость покупки и установки выше по сравнению с гибкими столбиками.
Гибкие парковочные столбики	Отлично подходят для ограждения доступа ТС к пешеходным зонам, ограничения парковочных пространств, разделения транспортных потоков на проезжей части. Материал (резина / эластичный полиуретан) обеспечивает высокую гибкость и упругость. При столкновении поверхность автомобиля не деформируется. Оснащены светоотражающими элементами. Просты в установке.	Гибкость столбиков не позволяет им эффективно препятствовать наезду на них транспортными средствами, вследствие чего они не могут гарантировать безопасность пешеходов при несанкционированном наезде на эти столбики.
Парковочный барьер	Длительный срок службы, простота в эксплуатации, надёжность. Компактность и мобильность конструкции. Эффективно ограничивает заезд автомобилей на территорию пешеходных зон.	Низкие антивандальные качества.
Малые архитектурные формы	Долговечность, надёжность конструкции. Несколько вариантов дизайна; неприхотливы в обслуживании; эстетика внешнего вида позволяет вписать в экстерьер любого объекта, разместить в любой части города.	Большая масса изделий. Высокая стоимость.
Двойной бордюрный камень	Хорошее средство для размежевания проезжей части и тротуаров, пешеходных дорожек. Благодаря высокой прочности не требует дополнительных затрат на обслуживание после установки. Простота и высокая скорость монтажа благодаря стандартным размерам и форме элементов. Эффективно препятствует несанкционированному проезду ТС на территорию пешеходных зон.	Большая масса бортового камня (100-150 кг), что обуславливает высокую трудоемкость работ.
Отбойники	Не повреждают и не деформируют корпус автомобиля. Простота монтажа.	Не может гарантировать высокий уровень безопасности для пешеходов при использовании в целях ограничения доступа ТС на пешеходные зоны.


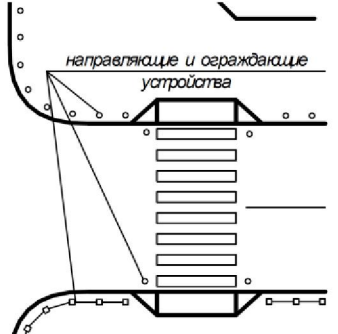


Зеленые насаждения	Снижение уровня пылевого, газового, шумового загрязнения; препятствие распространению выхлопных газов; защита от ветра. Снижение температуры и повышение влажности воздуха на городских улицах в летнее время.	Нуждаются в постоянном уходе, оказывают положительное действие на состав атмосферы только в теплое время года
Шлагбаум	Высокая скорость, бесперебойность работы в течение всего года в любой климатической зоне и при любой погоде, долговечность. Компактность, простота использования, высокая эффективность. Умеренная стоимость.	Материал стрелы шлагбаума – алюминий. В связи с этим во избежание кражи требуется установка камер наблюдения или монтаж конструкции рядом с наблюдательным пунктом. Монтаж тумбы выполняется на заранее подготовленное бетонное основание либо на многослойное асфальтобетонное покрытие высокой прочности.
Перильно–стоечный барьер	Является ограничителем как для ТС, так и для пешеходов. Может служить также удерживающим средством.	Не обладает достаточными эстетическими качествами для размещения в центральных районах города .
Цепной барьер	Позволяет перекрыть достаточно широкие участки УДС (до 16 м), способен противостоять значительной нагрузке при попытке умышленного проезда на ограниченную территорию. В целях безопасности цепной барьер покрывается слоем светоотражающего пластика и оснащается фотоэлементами с обеих сторон. Обладает функцией «реакции на препятствие»: изменение траектории движения цепи. Соответствует европейским стандартам безопасности. Энергоэффективен (потребляемая мощность составляет 100 Вт). При отсутствии напряжения в сети для разблокировки применяется специальный ключ. Помещается в любой проем.	Стоимость монтажа и эксплуатации цепного барьера незначительно превышает стоимость традиционного шлагбаума в случае ограждения малых проёмов (до 6 м). при необходимости ограждения проемов большей длины стоимость уравнивается, в отдельных случаях применение цепного барьера становится выгоднее. Громоздкость тумб цепного барьера, отсутствие возможности компактно разместить их или убрать. Материал цепного механизма не обеспечивает его высокой прочности. Открытое состояние отверстий для подачи цепи позволяет недобросовестным прохожим набивать их

		мусором.
Выдвижной блокиратор	Обеспечивает высокую степень защиты от проезда ТС, не препятствуя при этом проходу пешеходов, что дает блокиратору преимущество перед другими средствами при ограничения доступа ТС к зданиям, посещаемым большим количеством людей. Надежность, длительный срок эксплуатации. Прост в использовании и техобслуживании. Есть возможность убрать болларды и полностью освободить пространство для прохода пешеходов и проезда ТС. Сплошная поверхность препятствует загрязнению и засорению ограждения. Благодаря эстетике внешнего вида выглядит гармонично на любой территории. В целом, болларды отличается более высокой прочностью, надежностью и устойчивостью к повреждениям по сравнению с другими средствами ограждений.	Достичь требуемой глубины монтажа может быть проблематично на участках с развитой сетью подземных коммуникаций; высокая стоимость; необходимость установки отдельной гидравлической станции, обеспечивающей работу блокиратора; шумная работа компрессора; чувствительность воздушных шлангов к попаданию влаги. Требуется частого техобслуживания.
Ограничители движения	Не причиняют царапин и повреждений автомобилям, эффективно ограничивают проезд ТС. Применяются в следующих целях: размежевание проезжей и пешеходной зон на УДС, ограничение подъезда ТС вплотную к фасадам зданий, зонирование стоянок, парковок с целью упорядочения заезда и хранения ТС, оптимизации использования парковочного пространства.	Создают определенные препятствия для прохода пешеходов к территории пешеходных зон. Не защищены от возможных актов вандализма.

**Таблица 2. Условия применения средств ограничения доступа.**

Наименование	Назначение, условия применения, особенности	Примеры
Проходы	Проходы – компактные конструкции, которыми оснащаются входы пешеходных зон: дорожек, тротуаров и т.п. небольшая ширина прохода препятствует доступу ТС, а также создает равномерный узкий поток пешеходов.	 пандус ↑ ↑ направляющие прохода
Высокий бордюр	В зависимости от размеров бортового камня бордюр бывает 2-х или 3-х ступенчатым. Высокий бордюр относят к наиболее эффективным ограничивающим средствам, способным противостоять большим нагрузкам.	
Зеленые насаждения	Зеленые насаждения проявили себя как эффективные ограничивающие средства. При их размещении важно соблюдать эффективную ширину проходной зоны тротуара. На территории городского поселения необходимо использовать виды насаждений, подходящие для городского ландшафта.	
Малые архитектурные формы	Применение цветочниц, вазонов, гранитных шаров, пирамиды и других архитектурных форм допустимо при условии достаточной ширины тротуара. Малые архитектурные формы ограничивают доступ ТС и дополняют архитектурную композицию улицы или здания. С этой точки зрения вид и параметры формы должны быть согласованы, чтобы можно было гармонично вписать их в дизайн окружающей территории.	 малая архитектурная форма

Ограничители отбойники	и Ограничители используются для ограничения зоны парковочного кармана или тротуара, а также для предотвращения выхода свеса автомобиля при парковке на пешеходную часть тротуара. Отбойники эффективнее препятствуют несанкционированному въезду ТС и подходят для размещения разрешенных парковок на тротуаре.	
Направляющие ограждающие устройства	и Пешеходные ограждения разделяют пешеходную и проезжую часть улицы, не позволяя пешеходам выйти на дорогу, а ТС – попасть на территорию пешеходной зоны. Направляющие устройства размещаются вдоль тротуара, бордюра, а также на проезжей части по линии разметки. Для ограничения доступа ТС на территории остановок общественного транспорта и тротуаров используются высокопрочные стержневые ограждающие средства.	

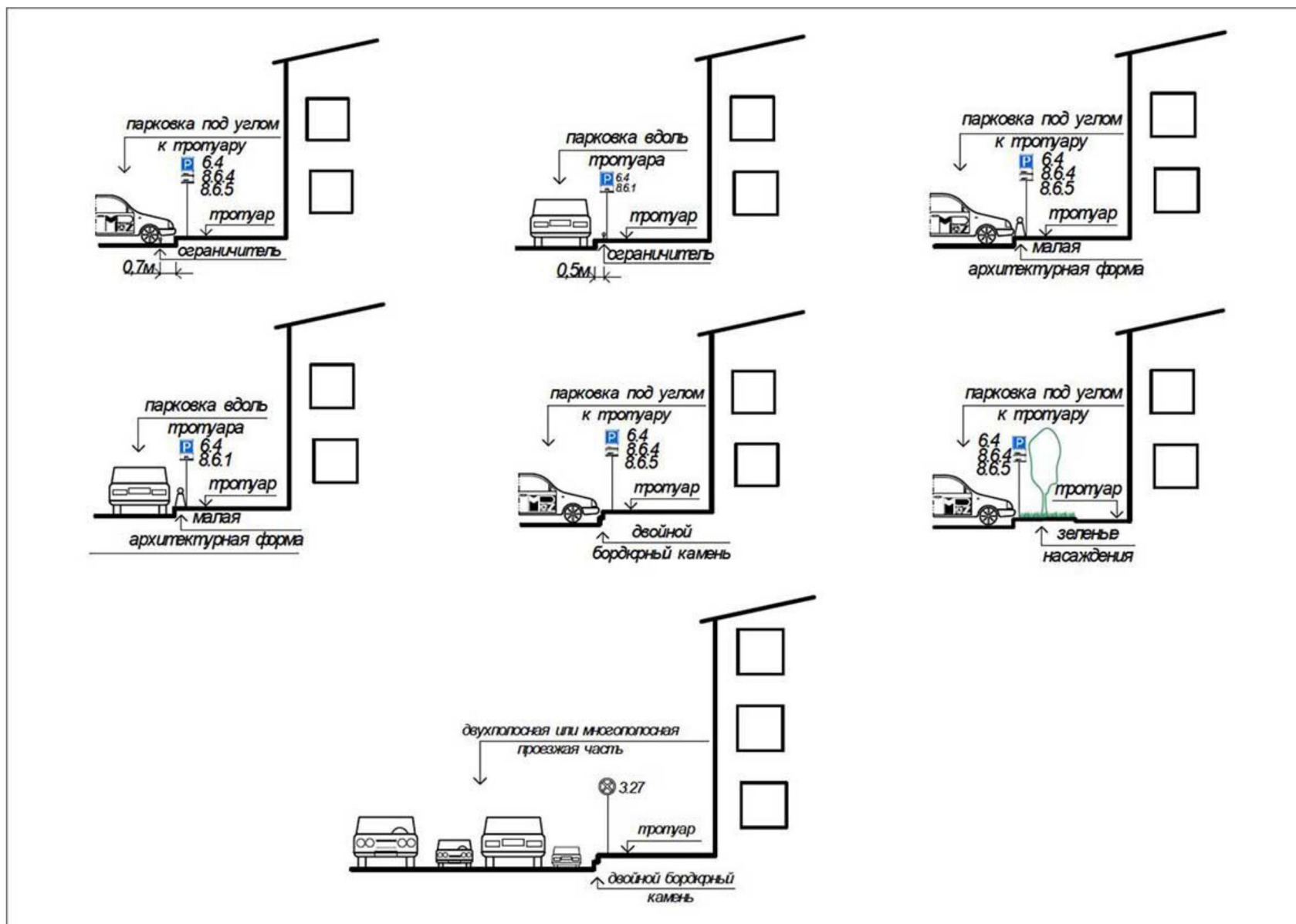


Рисунок 14. Ограничение доступа ТС к тротуару (1)

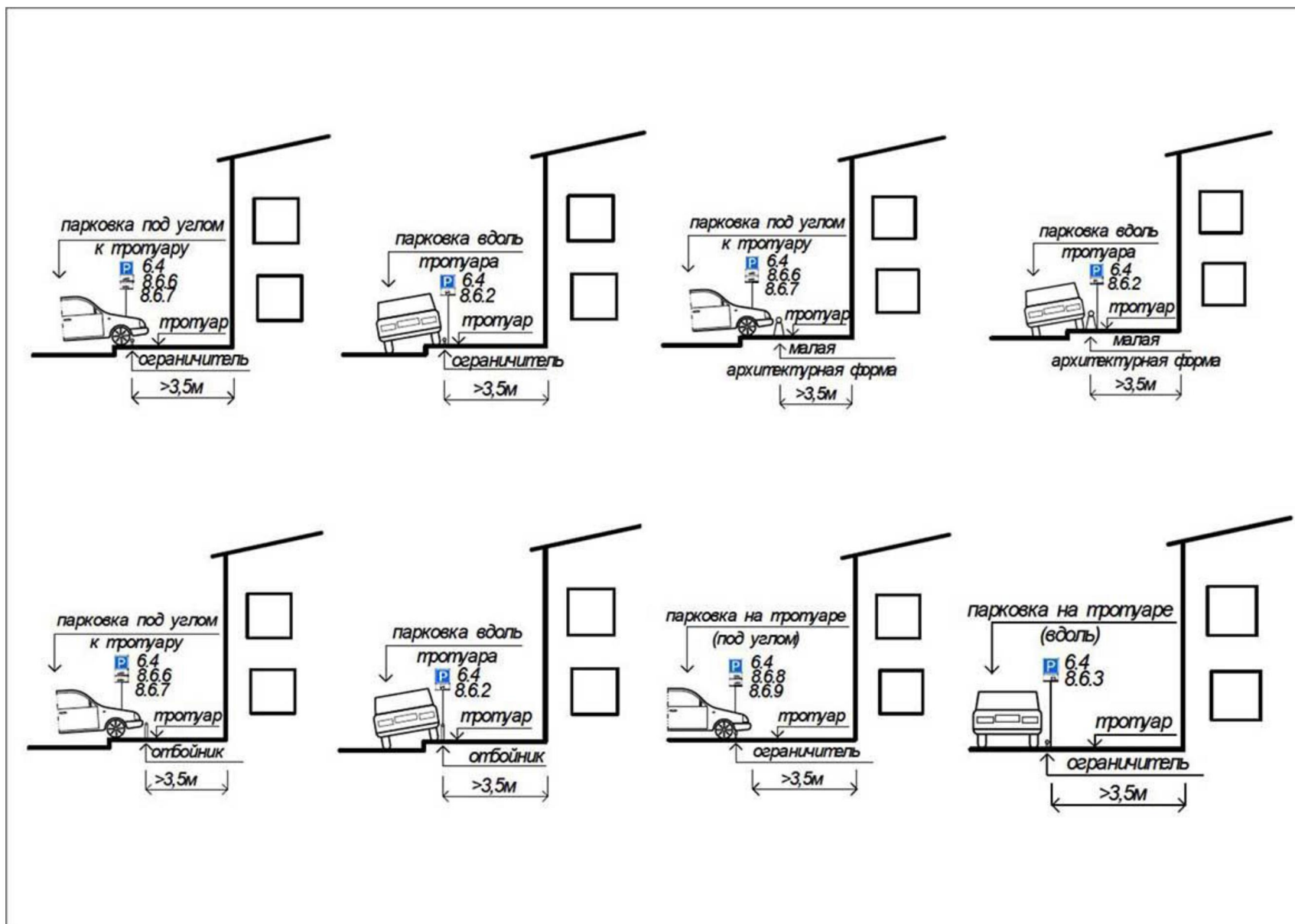
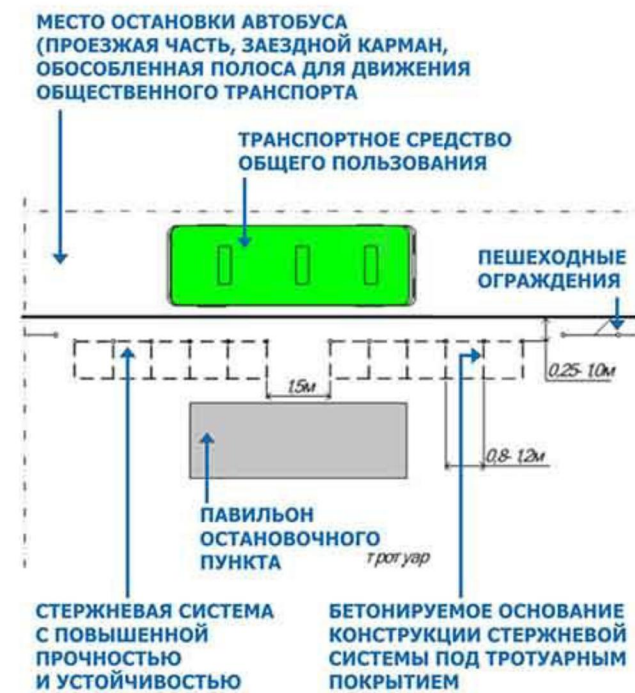
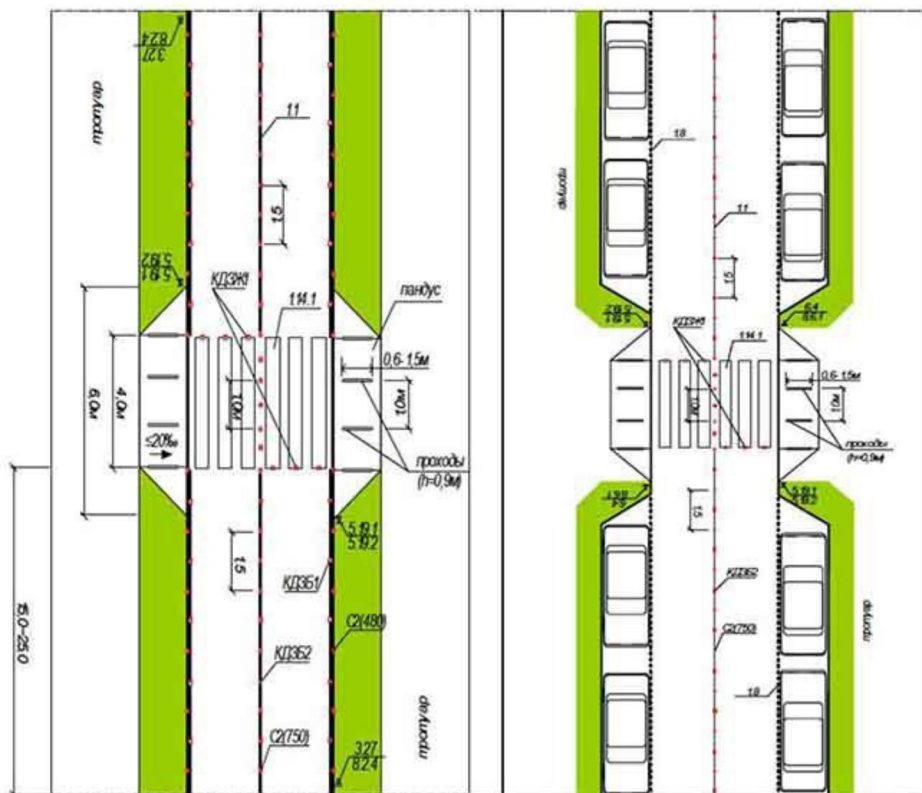


Рисунок 15. Ограничение доступа ТС к тротуару (2)





**Рисунок 16. Ограничение доступа ТС к территории остановки**

### Рисунок 17. Пример обустройства остановки







Определение перечня локаций, требующих применения описанных выше средств ограничения доступа ТС осуществляется согласно местным особенностям системы ОДД и текущей ситуации на отдельных участках УДС на территории муниципального района. Решение об установке данных средств принимается в рамках проекта ОДД (ПОДД).

### **3.2.4 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках**

По итогам проведенных натурных исследования в Увельском МР было определено, что необходимость организации одностороннего движения на дополнительных участках УДС в настоящее время отсутствует.

### **3.2.5 Перечень участков дорог, требующих введения светофорного регулирования**

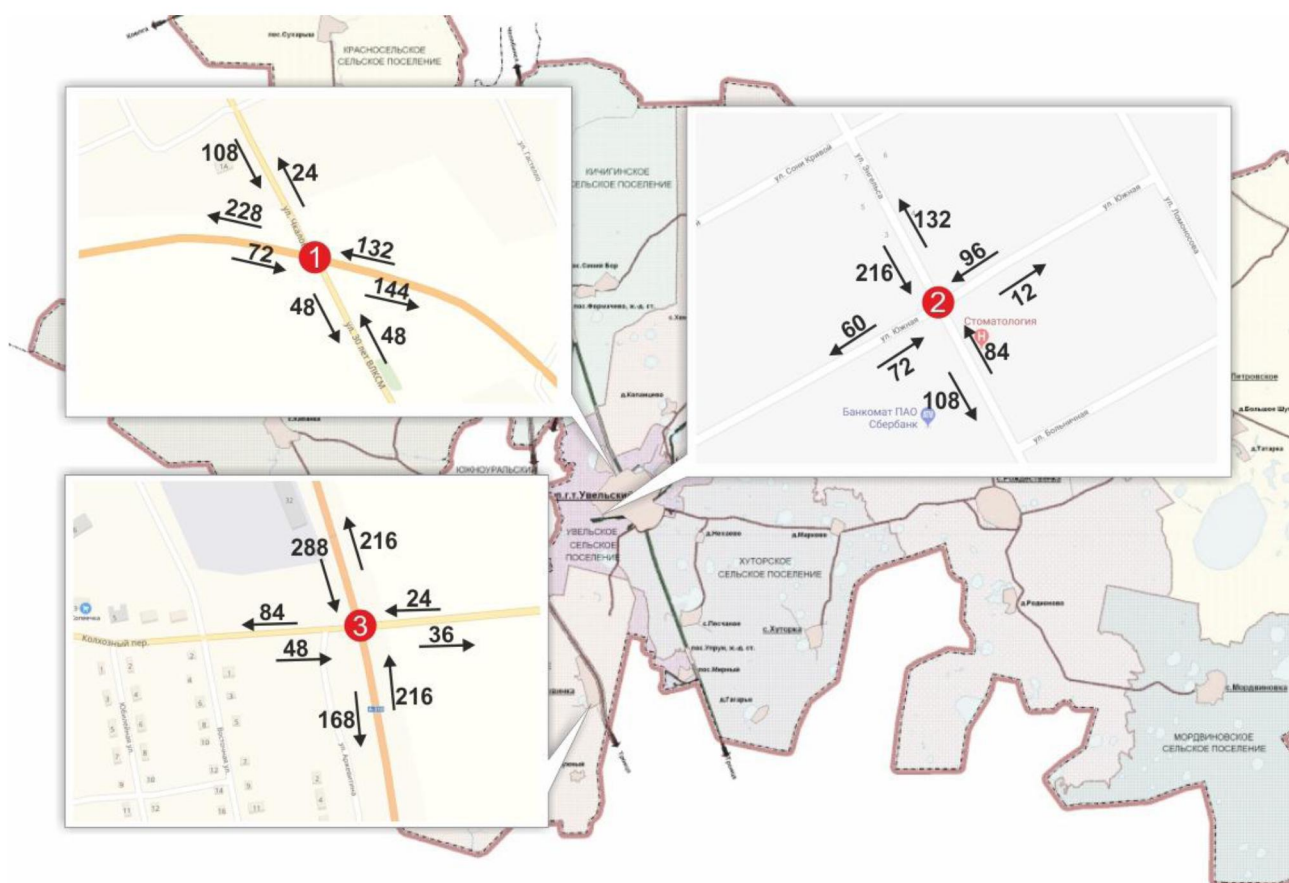
#### **Режимы работы светофорного регулирования**

К светофорным объектам транспортной инфраструктуры Увельского муниципального района относятся регулируемые пересечения автомобильных дорог, оснащенные средствами светофорной сигнализации, управляемыми специальной программой.

#### **Участки требующие введения светофорного регулирования**

С целью эффективного управления потоками ТС в периоды максимальной интенсивности движения («час пик»), рекомендуется обустройство светофорного регулирования. В периоды умеренной загруженности целесообразно проводить отключение светофорной сигнализации либо ее перевод на желтый мигающий сигнал. Для реализации данного предложения требуется оборудовать светофорные объекты системой многопрограммного управления.

Для определения необходимости введения светофорного регулирования, полученные в ходе замеров транспортной интенсивности данные сопоставляют с нормативами ГОСТ Р 52289 – 2004 «ТСОДД. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». На картограмме ниже (рис. 20) представлены сводные данные по ключевым перекресткам Увельского МР, где были проведены исследования транспортной интенсивности.



**Рисунок 20. Картограмма интенсивности движения ТС**

Проведенный анализ показал, что в данный момент необходимость оснащения светофорным регулированием участков УДС отсутствует.

### **3.2.6 Устранение помех движению и факторов опасности**

Кроме аспектов дорожного движения, описанных выше, условия видимости могут играть большую роль в обеспечении безопасного движения. В темноте контрасты, детали и движения вдоль дороги воспринимаются водителем значительно хуже, чем в дневное время. Именно по этой причине вероятность ДТП в темноте возрастает. Для транспортных средств риск ДТП в темноте в 1,5 – 2 раза выше, чем при дневном свете. Данное утверждение также справедливо и для пешеходов.

В среднем примерно 20 – 25 % времени движение ТС осуществляется в темноте. При этом, в темное время суток происходит около 35 % ДТП. Эта цифра распространяется на ДТП как в населенных пунктах так и за их пределами. Большинство ДТП вечером и ночью связано с участием пешеходов или со съездом автомобиля с дороги.

Освещение дорог снижает риск ДТП за счет облегчения возможности восприятия дороги и её ближайшего окружения, а также своевременного обнаружения других участников движения (рис. 21).



**Рисунок 21. Искусственное освещение дороги**

Дорожным освещением является любое искусственное освещение дорог, улиц, перекрестков и пешеходных дорожек. На значительном количестве периферийных улиц искусственное освещение отсутствует.

Комплексная реализация мер в соответствии мероприятиями, отраженными в данном КСОДД, будет способствовать существенному снижению аварийных ситуаций и улучшению организации дорожного движения. Здесь необходимо отметить, что приведенные далее в работе варианты проектирования имеют значение в части достижения тех или иных целевых индикаторов, отражающих динамику снижения аварийности и уровня оптимизации ОДД по каждому сценарию.

Вопросы, стоящие наиболее остро в части приведения эксплуатационного состояния дорог общего пользования, в особенности местного значения, и технических средств организации дорожного движения в соответствие с нормативными требованиями должны быть адресованы в текущих программах, как базового варианта развития КСОДД.

### **3.2.7 Разработка, внедрение и использование АСУДД**

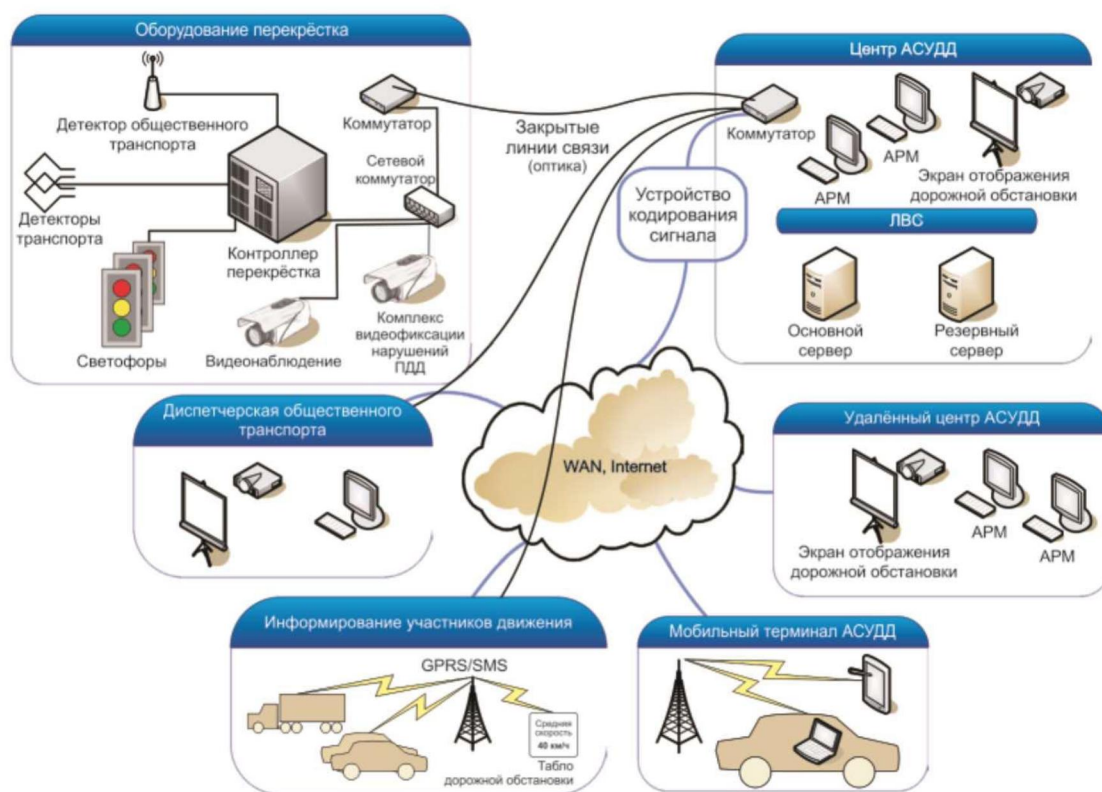
Система АСУДД предназначена для адаптивного управления транспортными и пешеходными потоками в ручном и автоматическом режимах, сбора, накопления и обработки статистической информации о транспортных потоках (классификация по типам и интенсивности), постоянного видеоконтроля в реальном времени, обеспечения приоритетного пропуски общественного транспорта, обеспечения участников дорожного движения необходимой информацией при помощи табло и специализированных знаков. АСУДД представляет собой сетевой программно-аппаратный комплекс, который физически



состоит из периферийных устройств (дорожные контроллеры, информационные табло, детекторы транспорта и т.д.) и центра управления (локальная вычислительная сеть с выделенными серверами и рабочими станциями).

Все периферийные устройства физически объединены при помощи последовательной закольцованной подсистемы связи (рис. 22). АСУДД имеет возможность интеграции с комплексами видеофиксации нарушений ПДД и идентификации государственных регистрационных знаков транспортных средств.

Перспективным, эффективным и быстрым способом поднять пропускную способность существующих улиц и повысить безопасность движения является создание автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) с интегрированными комплексами видеофиксаторами нарушений правил дорожного движения. Координированное управление светофорами в режиме «зеленая волна» заметно повышает пропускную способность улиц, а новое поколение адаптивных систем позволяет подстраивать планы координации движения на дороге под создавшуюся в данный момент ситуацию. Кроме этого, развитые средства мониторинга транспортных потоков, которыми обладают адаптивные системы, позволяют накапливать статистические данные, являющиеся основой для планирования развития дорожно-транспортной сети.



**Рисунок 22. Схема построения АСУДД**

АСУДД является прекрасным инструментом для увеличения интенсивности

движения, способствующего предотвращению возникновения «пробок». Но система требует внушительных инвестиций, не только разового характера, но и для целей последующего администрирования. Поэтому, данные системы используются в основном в крупных городах и агломерациях. В Увельском МР при наличии более доступных альтернатив по оптимизации ОДД внедрение данной системы в текущих условиях в ближайшей перспективе не является целесообразным.

### **3.2.8 Расстановка автоматических средств фото- и видеofиксации нарушений ПДД**

Использование специальных технических средств для контроля над дорожным движением, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи – это необходимое условие повышения безопасности дорожного движения в современных условиях развития автомобилизации, и Увельский муниципальный район не исключение. Эти технические средства являются эффективным инструментом снижения аварийности и несчастных случаев и широко распространены во многих городах РФ.

В Увельском МР рекомендуется дополнительная установка средств фото- и видеofиксации нарушений ПДД в следующих местах – ул. 40 лет Октября и ул. Железнодорожная в пос. Увельский.

### **3.2.9 Обеспечение безопасности детей на пути к образовательным учреждениям**

Одной из приоритетных задач ОДД на территории района является обеспечение безопасности детей, в особенности школьников, поскольку они чаще всего передвигаются без сопровождения взрослых. Опыт разных стран в решении этой задачи доказал эффективность организации «школьных зон», которые предусматривают особые правила движения автомобильного транспорта и пешеходов на обозначенной территории УДС: особый скоростной режим, запрет остановки ТС, оснащение «школьной зоны» специальными техническими средствами.

В Российской Федерации сегодня в стадии реализации программа по разработке паспортов дорожной безопасности учреждений образования. Данные паспорта должны включать:

1. План-схемы с указанием местоположения учреждения, маршрутов транспортных средств и пешеходов, в отдельности учащихся данного учреждения, схем организации дорожного движения в данном районе, размещения стоянок / парковочных зон, маршруты организованного прохода детей к спортивной площадке, парку и т.п. На план-схемах должны быть отмечены пути общественного транспорта к зонам остановки, других ТС к зонам погрузки/разгрузки, маршруты безопасного движения учащихся по прилегающей

территории.

2. Правила безопасной перевозки учащихся автобусом образовательного учреждения с указанием пути следования автобуса и места его хранения на территории организации.

3. Схема движения ТС и учащихся на период выполнения работ по реконструкции дорожного покрытия на прилегающих территориях.

Организация особых условий для движения транспорта и пешеходов в рамках создания «школьных зон» предусматривает проведение ряда специальных мероприятий, призванных обеспечить безопасность школьников. Проектные решения и техническое оснащение «школьных зон» на территории Увельского МР должны включать:

- оповещение участников дорожного движения о границах «школьной зоны», действующих на данной территории ограничениях, правилах движения, расположении пешеходных переходов, парковок, остановок общественного транспорта.
- сооружения для искусственного сдерживания скорости ТС: приподнятые пешеходные переходы, неровности и др.
- ограничение доступа ТС к тротуарам, пешеходным дорожкам с помощью специальных ограждений;
- установку информационных знаков «Школьная зона» и «Конец школьной зоны», на границах школьных зон (рис. 23). Во многих европейских странах подобные знаки еще и окрашены в желтый цвет.
- дорожную разметку, дублирующую дорожные знаки;
- дорожные знаки специального типа: на желтом фоне или выполненные из светодиодных элементов.

В территорию школьных зон необходимо включить ближайшие к образовательному учреждению пешеходные переходы, остановки маршрутного транспорта, парковочные зоны. Данные объекты должны быть размещены в пределах допустимой пешеходной доступности учащихся и обустроены надлежащим образом.



**Рисунок 23. Варианты информирования о начале школьной зоны**

В 2015 г. вышел Перечень поручений Президента Российской Федерации от 20.02.2015 №Пр-287, согласно п.2 данного документа органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации рекомендовано принять меры, направленные на реализацию новых национальных стандартов по обустройству пешеходных переходов, предусмотрев в первоочередном порядке их оснащение вблизи школ и других учебных заведений.

Внесенные приказами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 9 декабря 2013 г. № 2217-ст – 2222-ст утверждены изменения национальных стандартов: ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52290-2004, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 52765-2007 и ГОСТ Р 52766-2007). Данные изменения уточняют и дополняют требования, направленные на предупреждение водителей транспортных средств о приближении к пешеходному переходу как к опасному участку и на информирование пешеходов о месторасположении пешеходного перехода.

Изменения также касаются требований к обустройству пешеходных переходов, а именно обустройству их искусственными неровностями, дорожными ограждениями, светофорной сигнализацией с использованием кнопки включения зеленого сигнала для пешеходов, применение дорожных знаков на щитах желто-зеленого цвета и дорожной разметки бело-желтого цвета.

Особое внимание уделено улично-дорожной сети около образовательных организаций, к ним отнесены: дошкольные образовательные организации, общеобразовательные организации, организации дополнительного образования, профессиональные образовательные организации. В частности, к мероприятиям, которые



раньше относились к рекомендуемым, теперь применяется требовательный характер:

- пункт 6.2 ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» - изложен в новой редакции: «Искусственные неровности устраивают за 10-15 м до наземных пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений»;

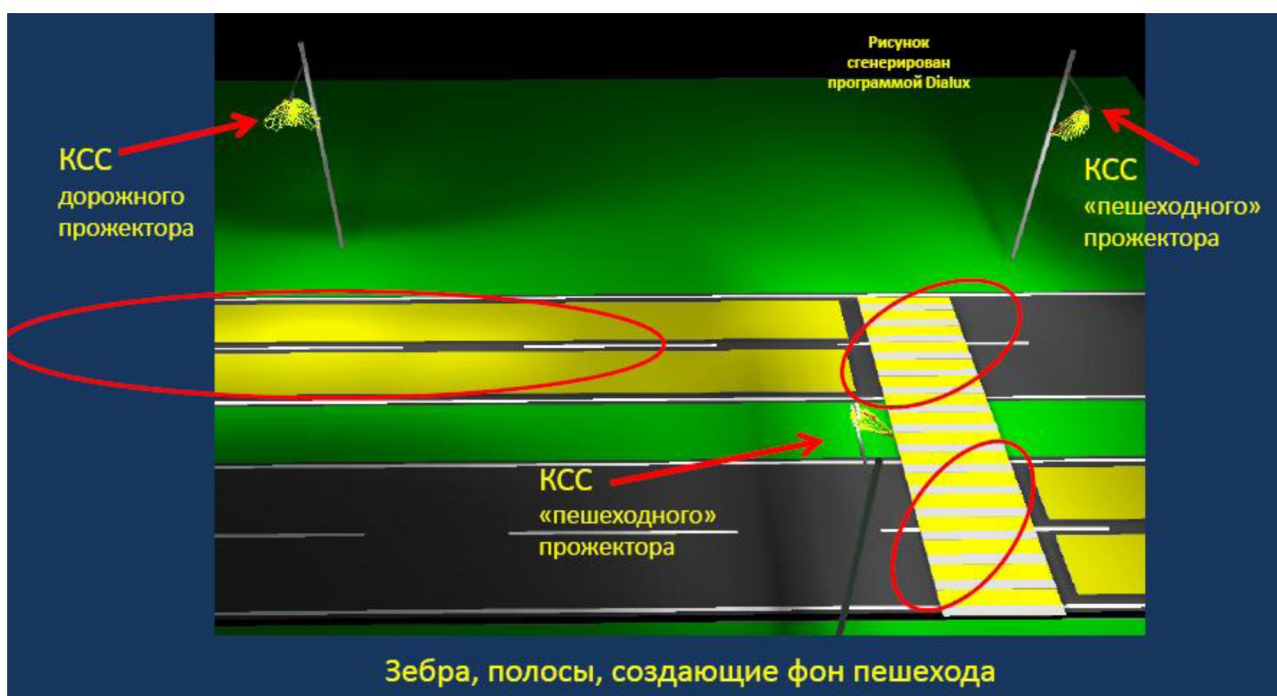
- пункт 5.1.17 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» – дополнен абзацем: «На щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета применяют знаки 1.22, 1.23, 5.19.1/2. Допускается применять и другие знаки на таких щитах в местах концентрации ДТП и для профилактики их возникновения на опасных участках» (рис. 24);



**Рисунок 24. Знаки пешеходных переходов по ГОСТ Р52289-2004**

- пункт 6.2.27 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» – дополнен абзацем: «Разметку 1.24.1, дублирующую дорожный знак 1.23, применяют у детских учреждений. Одновременно допускается наносить надписи «Дети» или школа на проезжей части между повторным дорожным знаком 1.23 и началом опасного участка или пешеходным переходом».

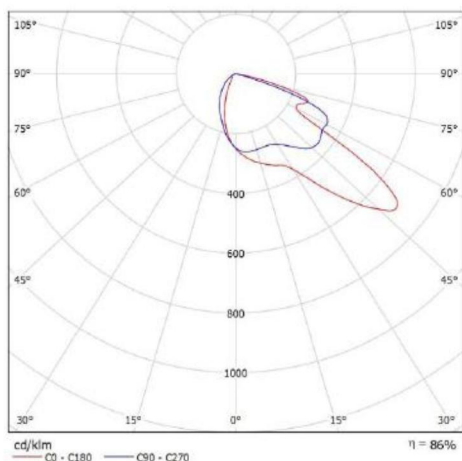
Согласно п. 5.3.3 ГОСТ Р 55706-2013, разметка пешеходного перехода должна обеспечивать контраст пешеходного перехода с фоном (рис. 25).



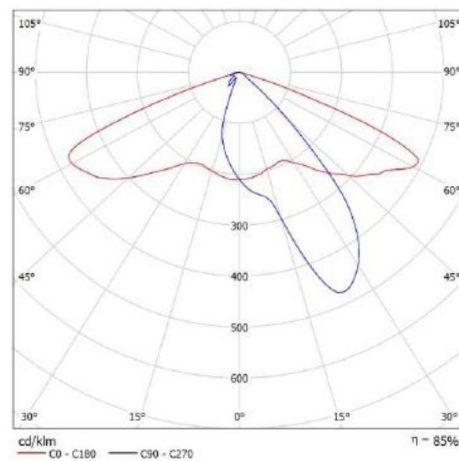
**Рисунок 25. Разметка пешеходного перехода согласно требуемым нормативам**

- пункт 8.1.27 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» – четвертый абзац изложен в новой редакции: «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 транспортных средств и 750 чел./ч – при запрещенной остановке или стоянке».

Специальная КСС прожекторов, согласно п. 5.3.3 ГОСТ Р 55706-2013, ограничивает силу света в направлениях 80-90 градусов к вертикали, что исключает ослепление участников движения. Освещение со стороны движущегося транспорта улучшает видимость пешеходов (рис. 26).

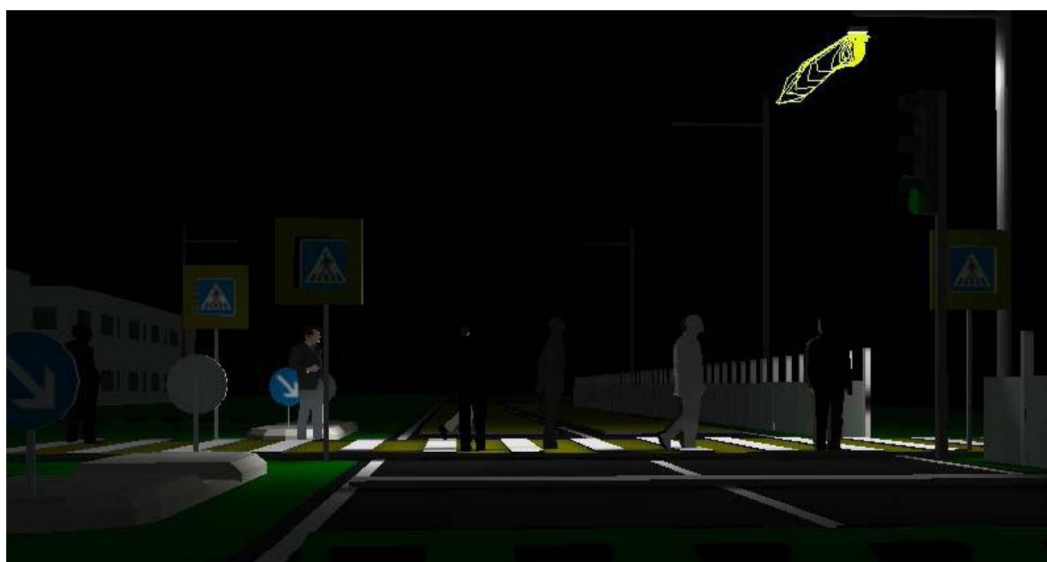


КСС прожектора на пешеходном переходе



КСС прожектора над полосой дороги

**Рисунок 26. КСС прожекторов**



**Рисунок 27. Пример неправильного освещения пешеходного перехода**

На рисунке 27 видно, что освещение прожектора, вертикально направленное на пешеходов, делает их невидимыми на пешеходном переходе.

Разметка дороги после пешеходного перехода, светоотражающая ограда, уличное освещение создают фон, на котором качественно видны пешеходы (рис. 28).



**Рисунок 28. Пример правильно освещенного пешеходного перехода. Стоп-линия. Лежащий полицейский. Предупреждающая надпись**

В результате проведенных натурных обследований УДС вблизи общеобразовательных школ муниципального района было выявлено, что обустройство пешеходных зон и пешеходных переходов близи многих учреждений не соответствует новым национальным стандартам. Программа мероприятий КСОДД будет включать рекомендации по надлежащему обустройству данных объектов с соблюдением нормативных требований.

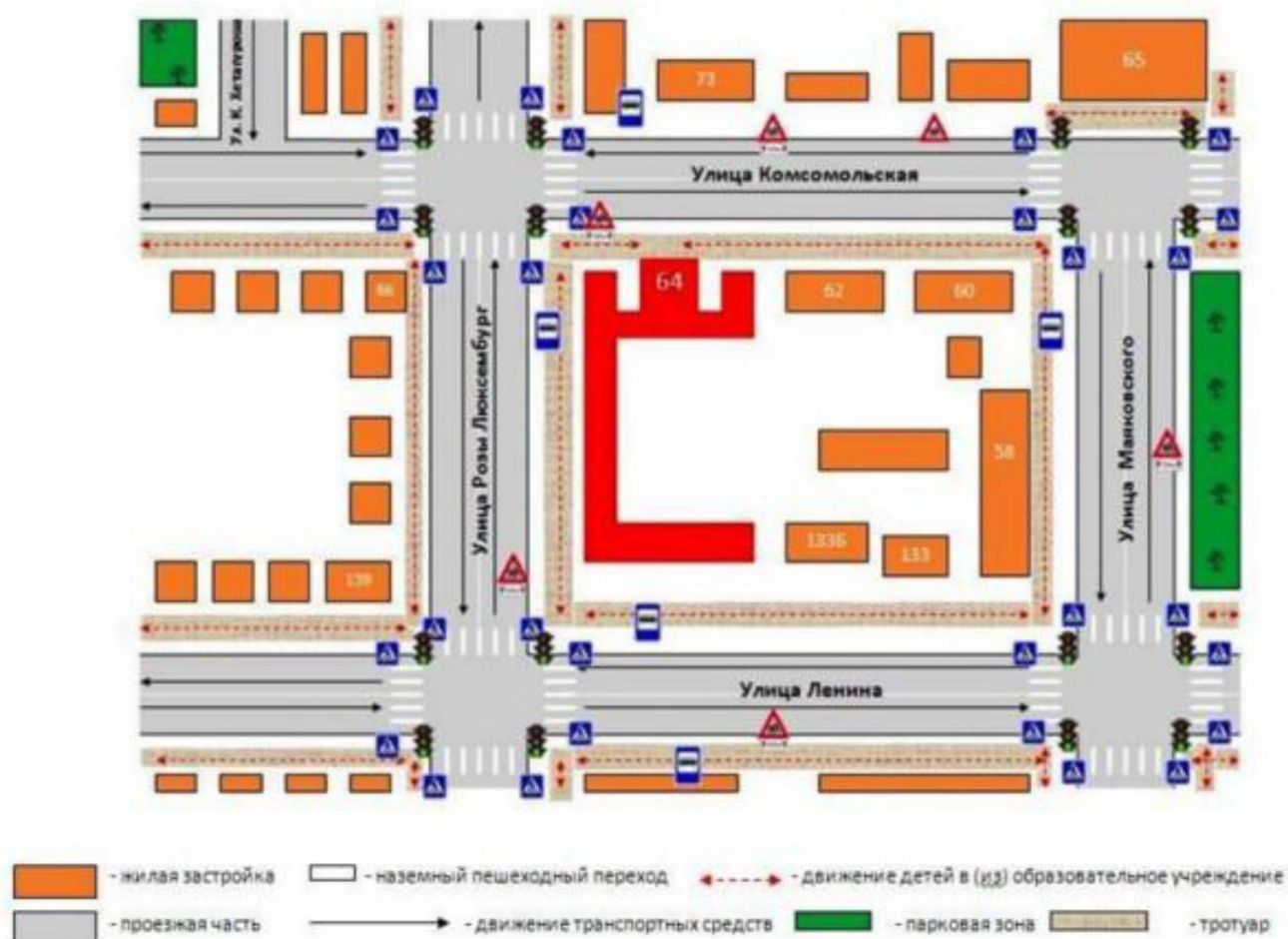
Расположение большинства школ на территории многоэтажной жилой застройки вблизи проезжей части сопряжено с проблемой дефицита парковочных пространств в этих районах и как результат занятости крайних полос автомобильных дорог припаркованными автомобилями. Это приводит к ухудшению видимости и создает дополнительный риск для школьников при переходе улицы. Поэтому обязательным является установление запрета на остановку и парковку ТС в неразрешенных местах школьной зоны, нанесение специальной разметки и установка запрещающих дорожных знаков.

Скорость движения ТС в пределах школьных зон не должна превышать 40 км/ч в установленное время суток.

Пример схемы ОДД, входящей в паспорт дорожной безопасности школы, изображен на рисунке 29.



### Схема организации дорожного движения в непосредственной близости от образовательного учреждения



**Рисунок 29. Схема ОДД около образовательного учреждения**

Проектные решения по реконструкции и обустройству городских улиц, территорий, прилегающих к зданиям образовательных учреждений, планы организации школьных зон и их обустройства с применением наиболее подходящих ТСОДД принимаются в соответствии с проектом ОДД, разработанным отдельно для каждого случая на основе данных об особенностях рассматриваемой территории, характере конфликтных ситуаций на УДС и другой информации, полученной в результате обследования данного участка и анализа дорожного движения в его границах с помощью средств компьютерного моделирования.

Управление скоростью относят к наиболее эффективным методам обеспечения безопасности на дорогах. Для регулирования скоростного режима ТС на территории школьных зон представляется целесообразной установка дорожных знаков обратной связи с водителем.

Применительно к поселениям Увельского муниципального района а, рекомендуется проведение среди детей школьного возраста разъяснительной работы и пропаганды использования светоотражающих элементов как одного из наиболее действенных способов

обеспечения собственной безопасности на дорогах.

Многолетний мировой опыт и результаты различных исследований служат обоснованием эффективности светоотражающих элементов. **Фотоотражатель на одежде или обуви, колесах и заднем крыле велосипеда или мотоцикла в разы сокращает вероятность столкновения или наезда ТС.** Светоотражающие элементы работают по принципу возвращения светового излучения, попадающего на их поверхность, к источнику света, делая объект заметным с любого направления (рис. 30).



**Рисунок 30. Примеры светоотражающих элементов на одежде школьников**

Кроме одежды и велосипедов, светоотражающие элементы прикрепляют на коляски, санки и др. Как и в случае с одеждой, светоотражающий аксессуар должен крепиться со всех сторон – на спинке и по бокам санок, на спицах колес, раме и багажнике велосипеда. Использование всеми школьниками Увельского МР светоотражающих элементов в вечернее время существенно повысит безопасность дорожного движения. Это особенно актуально в сельской местности, где освещение улиц и дворов частных застроек организовано не повсеместно.

Важно также проводить разъяснительную работу среди населения о необходимости применения детских кресел, ремней безопасности в автомобилях, обязательности ношения шлемов и других защитных аксессуаров мотоциклистами и велосипедистами.

Для каждого образовательного учреждения района актуальны изложенные в данном разделе мероприятия по организации «школьных зон» на УДС и их оснащение необходимыми техническими средствами. Приоритетность школы в плане очередности внедрения рекомендаций определяется ее наполненностью учащимися.



### **3.3 Разработка мероприятий по развитию транспорта общего пользования**

В соответствии с проведенным анализом, в настоящее время зоны пешей доступности автобусных остановок общественного транспорта, в целом, покрывают селитебные территории района, поэтому существующие маршруты обеспечивают транспортную связность населенных пунктов района.

Для повышения эффективности работы маршрутного транспорта и качества оказываемых услуг предстоит решить следующие критичные задачи:

- Обновить подвижной состав, задействовав для перевозок транспортные средства, приспособленные для транспортировки людей с инвалидностью, а также велосипедов, колясок и т.д. Повысить комфортность за счет использования низкопольных и низкошумных автобусов, обеспечить безопасность благодаря установке систем видеонаблюдения, сделать общественный транспорт привлекательным для пассажиров путем введения бесплатного Wi-Fi и обеспечения чистоты и регулярного текущего ремонта салонов;

- Модернизировать транспортную инфраструктуру для удобства передвижения маршрутных ТС: провести реконструкцию зон остановки общественного транспорта, в т.ч. привести высоту посадочной платформы в соответствие с высотой подножки автобусов, отвести необходимую площадь под заездные карманы и площадки для стоянки/разворота ТС на УДС, обеспечить требуемый уровень освещенности маршрутов общественного транспорта и остановочных пунктов;

- Обеспечить эстетическую привлекательность системы общественного транспорта, сочетаемость дизайна инфраструктурных объектов с архитектурным ландшафтом улиц поселений, установить средства маршрутного ориентирования и др.;

- Внедрить экологически дружелюбные принципы работы системы общественного транспорта: обеспечить переход на энергосберегающие технологии перевозок благодаря оптимизации эксплуатации подвижного состава, использования энергосберегающих, экологически дружелюбных ТС и видов топлива. Выполнение этих задач в значительной степени зависит от наличия сети газозаправочных станций, развитие которой также требует внимания;

- Способствовать развитию систем информирования пассажиров о существующей и планируемой сети маршрутных перевозок, изменениях в графике движения маршрутных ТС.

Главная цель данных мероприятий – сделать общественный транспорт привлекательным способом передвижения для жителей муниципального района, успешно конкурирующим с личным автомобилем и такси, а также повысить эффективность выполнения функций перевозки пассажиров и обеспечения транспортной связанности территорий.

### **Электронная система оплаты**

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на пассажирском транспорте позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и качество обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети муниципального района.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

- создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;
- повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;
- оптимизация маршрутной сети района на основании анализа пассажиропотоков;
- реализация гибкой тарифной политики;
- учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

### **Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта**

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы автобусов во внутрирайонном сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками;
- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения);
- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации района), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

- разработка и внедрение на базе ЦДС информационного ресурса в сети Интернет, предоставляющего в открытом доступе оперативную информацию о местонахождении всех работающих на линии видов общественного транспорта общего пользования (муниципальных и коммерческих) в течение всего периода суток, и обладающего функцией отображения информации по запросу любого абонента о планируемом времени отправления маршрутного ТС от любого интересующего его остановочного пункта на административной территории района (такая информация должна быть доступной для всех групп населения с использованием любых распространенных электронных устройств, обладающих возможностью доступа в сеть Интернет);

- публикация и распространение коммерческими организациями удаленной информации в виде карт-схем района с указанием муниципальных и межмуниципальных маршрутов в различных видах сообщения и режимов их работы.

### **3.4 Разработка мероприятий по развитию парковочного пространства**

Автостоянки (парковки) являются необходимым элементом транспортной системы городов. Их количество, удобство расположения, уровень комфорта непосредственно влияют на экономическую эффективность торговых учреждений, снижают или увеличивают уровень обслуживания транспортно-пешеходных потоков, нагрузку на окружающую среду. На сегодняшний день ситуация с обеспечением мест для хранения и стоянки автотранспорта в городах является острой проблемой транспортной инфраструктуры. Потребность в обеспечении города местами для хранения автомобилей возрастает соответственно росту уровня автомобилизации.

Проектом предусмотрен рост парка легкового транспорта и мототранспорта исходя из принятого уровня автомобилизации и моторизации: на расчетный срок – 250 ед./тыс. жит и 30 ед./тыс. жит.

Уровень моторизации имеет тенденцию к снижению, по мере роста уровня автомобилизации.

**Таблица 3. Расчетное количество транспортных средств общего пользования в пос. Увельский на расчетный срок генплана**

	Население, тыс. чел.	Количество автомобилей, ед.	Количество мотоциклов, ед.
Наименование района	Расчетный срок	Расчетный срок	Расчетный срок
1.Всего по поселку, в т.ч.	17,5	4400	528
<b>1.1.в малоэтажной застройке, в т.ч. по районам:</b>			
Центральный	5,1	1275	153
Восточный	1,6	400	48
Юго-восточный	0,3	75	9

<b>1.2.в усадебной застройке, в т.ч. по районам:</b>		2650	318
Северный	4,4	1100	132
Западный	1,3	325	39
Центральный	2,4	600	72
Восточный	1,9	475	57
Юго-восточный	0,6	150	18

Проектом предусматривается:

- 100% размещение транспортных средств жителей индивидуального сектора на приусадебных участках;
- размещение 2,5% от общего количества транспортных средств в кварталах жилой застройки – гаражи для инвалидов;
- хранение личных транспортных средств жителей малоэтажной застройки в кооперативных гаражах в пределах пешеходной доступности;
- размещение мотосредств из расчета 1 ед. на 1 место в гараже.

**Таблица 4. Расчет емкости гаражей**

Тип застройки	Население, тыс. чел.	Общая емкость гаражей, мест
	Расчетный срок	Расчетный срок
<b>1.В усадебной застройке</b>	10,5	2968
<b>2.В малоэтажной застройке, в т.ч. по районам:</b>		1960
Центральный	5,1	1428
Восточный	1,6	448
Юго-восточный	0,3	84
<b>3.Всего по поселку</b>	17,5	4928

Принимая во внимание, что в настоящее время боксовые гаражи отсутствуют, необходимо разместить на расчетный срок – боксовые гаражи на 1960 мест общей площадью 6,0 га.

В микрорайонах малоэтажной застройки, в зоне пешеходной доступности (200 м), необходимо разместить гаражи для инвалидов общей емкостью на расчетный срок - 49 мест, площадью 0,2 га.

Процесс размещения парковок, примыкающих непосредственно к УДС, целесообразно проводить согласно алгоритма ниже в 4 этапа (рис. 31).



**Рисунок 31. Алгоритм размещения парковок на УДС**

### **3.5 Разработка мероприятий по развитию инфраструктуры пешеходного движения**

В течение проектного периода будет предпринят ряд мер, нацеленных на достижение максимальной эффективности транспортной инфраструктуры, создание благоустроенной и комфортной окружающей среды в населенных пунктах, формирование доступных для всех категорий населения пространств УДС, улучшение экологической ситуации и повышение эстетической привлекательности городской и сельской среды.

Наличие развитой велосипедной и пешеходной инфраструктуры повышает привлекательность городских улиц, стимулирует активное использование ее объектов, побуждает к выбору велосипедной или пешей прогулки вместо поездки на общественном транспорте. Это в целом улучшает экологическую обстановку и повышает уровень безопасности дорожного движения. Обустроенные велосипедные и пешеходные пространства связывают объекты социальной инфраструктуры, рекреационные зоны и образуют гармоничные уличные ландшафты населенных пунктов.

Для повышения безопасности и удобства УДС Увельского муниципального района для пешеходов предстоит создать развитую сеть пешеходных путей вдоль автомобильных дорог в виде тротуаров, пешеходных дорожек и обеспечить оснащенность указанных пешеходных зон ограждениями, конструкциями, ограничивающими доступ ТС.



Предлагаемые мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры в основном сосредоточены в пос.Увельский и представлены на рис. 32. Мероприятия по району отражены в табл. 3.8.

Общая протяженность нового строительства пешеходных тротуаров составит 4.3 км.



**Рисунок 32. Перспективная сеть пешеходных путей пос.Увельский**

Немалую роль в безопасности дорожного движения играют как существующие пешеходные переходы, так и места, где чаще всего пешеходы переходят проезжую часть. И зачастую отсутствуют пешеходные ограждения и тротуары вдоль улично-дорожной сети. В таких случаях проводят следующие мероприятия:

- установка знаков 5.19.1(5.19.2) "Пешеходный переход" на флуоресцентной основе;
- устройство пешеходного перехода совместно с искусственной неровностью;
- устройство тротуаров;
- устройство пешеходного ограждения;

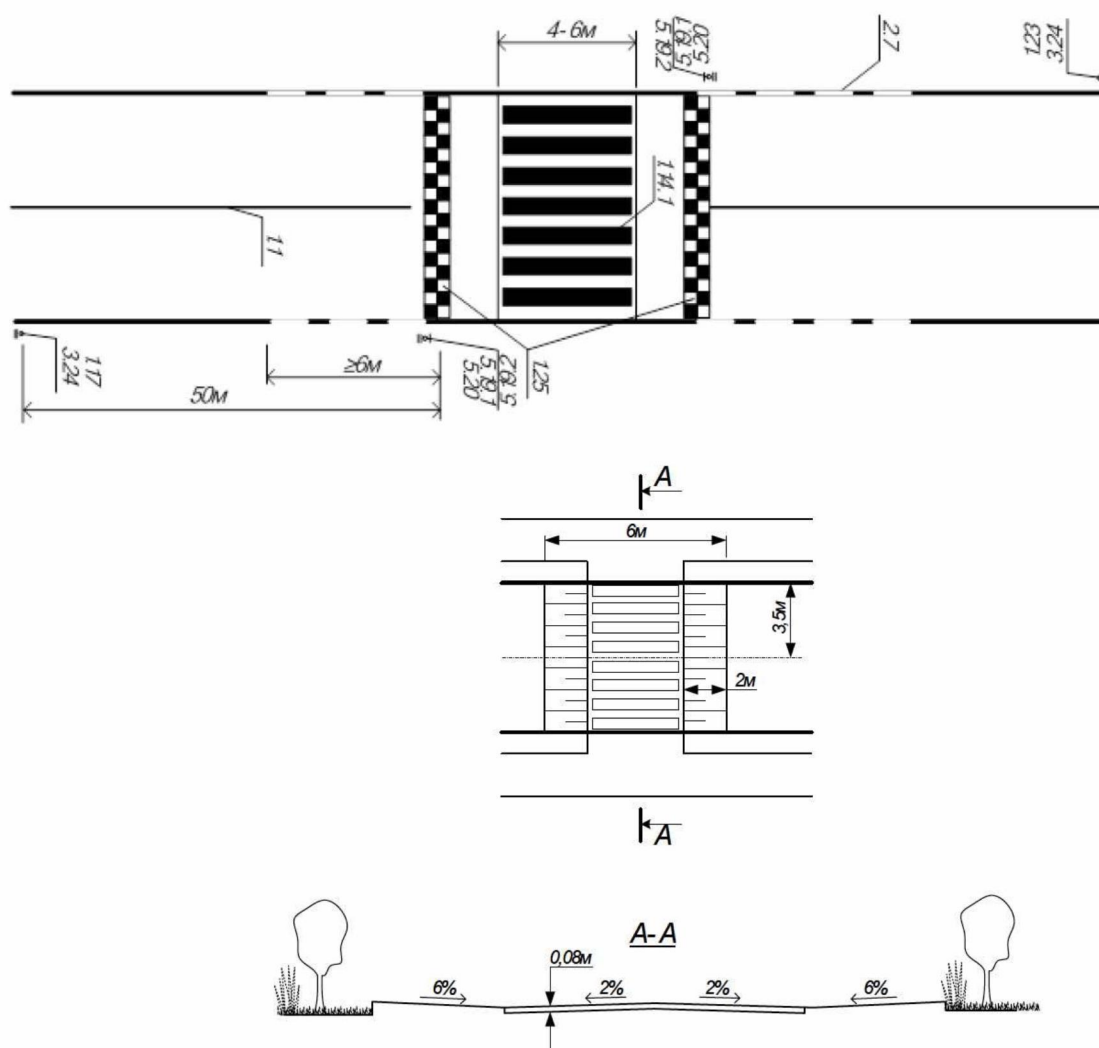
Въезды на территорию пешеходной зоны обозначаются с помощью дорожных знаков 5.33 «Пешеходная зона» и 5.34 «Конец пешеходной зоны» (рис. 33).





**Рисунок 33. Дорожные знаки 5.19.1 (слева) и 5.33 и 5.34 (справа)**

Для повышения БДД пешеходов при переходе улиц сооружают приподнятые пешеходные переходы, которые представляют собой возвышенность в форме трапеции, верхнее основание которой равно ширине пешеходного перехода. При реконструкции УДС с обустройством приподнятых пешеходных переходов следует руководствоваться нормами ГОСТ Р 52605 – 2006 (рис. 34).



**Рисунок 34. Пример приподнятого пешеходного перехода**

Приподнятые пешеходные переходы особенно востребованы на участках УДС, прилегающих к территории школ, детсадов, спортивных площадок, на местных автодорогах, на улицах в зонах жилой застройки шириной от 4 м.

Парковочные места для ТС, въезжающих на территорию пешеходной зоны, обозначаются знаком 6.4 «Парковка». В зависимости от ситуации он может быть дополнен одной или несколькими информационными табличками 8.1.1 - 8.1.4 «Расстояние до объекта», 8.4.3, 8.4.6, 8.4.7 «Вид транспортного средства», 8.5.4 – 8.5.7 «Время действия», 8.6.1 – 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства», 8.7 «Стоянка с неработающим двигателем», 8.8 «Платные услуги», 8.9 «Ограничение продолжительности стоянки». На пересечениях автомобильных дорог с пешеходной зоной устанавливаются знаки 6.8.1 – 6.8.3 «Тупик».

Служебные ТС (автомобили скорой помощи, полиции, МЧС) должны иметь свободный доступ на территорию пешеходной зоны. Для повышения безопасности и комфорта жителей в районах частной и многоэтажной застройки применяется такой распространенный прием, как «успокоение движения». Он представляет собой сочетание технических и архитектурно-планировочных решений, которые обеспечивают приоритет движения велосипедистов и пешеходов, соблюдение ТС умеренного скоростного режима, в некоторых случаях – снижение пропускной способности на отдельных участках УДС.

Успокоение движения может достигаться путем перенаправления транзитных потоков, для этой цели транзитные автодороги перестраивают и преобразуют в тупиковые, кольцевые, петлевые и др. Также принимаются технические меры: вводится ограничение скорости, особый режим паркования и т.д.

К мероприятиям по успокоению движения также относится метод «жилая зона». Его применение целесообразно на селитебной территории г. Тетюши, где пролегают главным образом автодороги местного значения: переулки, проезды между кварталами жилой застройки, подъездные пути к жилым домам или объектам социальной инфраструктуры.

Метод «жилая зона» предназначен для введения особых правил движения и порядка паркования ТС, закрепления преимущества движения за пешеходами. Он также позволяет эффективно решить проблему соблюдения нормативов движения ТС на улицах и дорогах местного значения, находящихся на территории жилой застройки.

В «жилую зону» могут быть включены улицы, проезды, подъездные пути на территории жилой застройки, производственных и коммунально-складских зон, обеспечивающие связанность микрорайона. Для этого необходима подготовка соответствующего технико-экономического обоснования.

На рисунке 35 представлен алгоритм модернизации и обустройства территории жилой

застройки при организации «жилой зоны» в соответствии с методическими рекомендациями Минтранса РФ.

Анализ качества пешеходной инфраструктуры в Увельском МР позволил выявить следующие недостатки: неудовлетворительное эксплуатационное состояние пешеходных зон, отсутствие развитой сети пешеходных маршрутов, отсутствие средств, облегчающих ориентирование и навигацию пешеходов. Поэтому остро стоит необходимость комплексного решения этих задач.

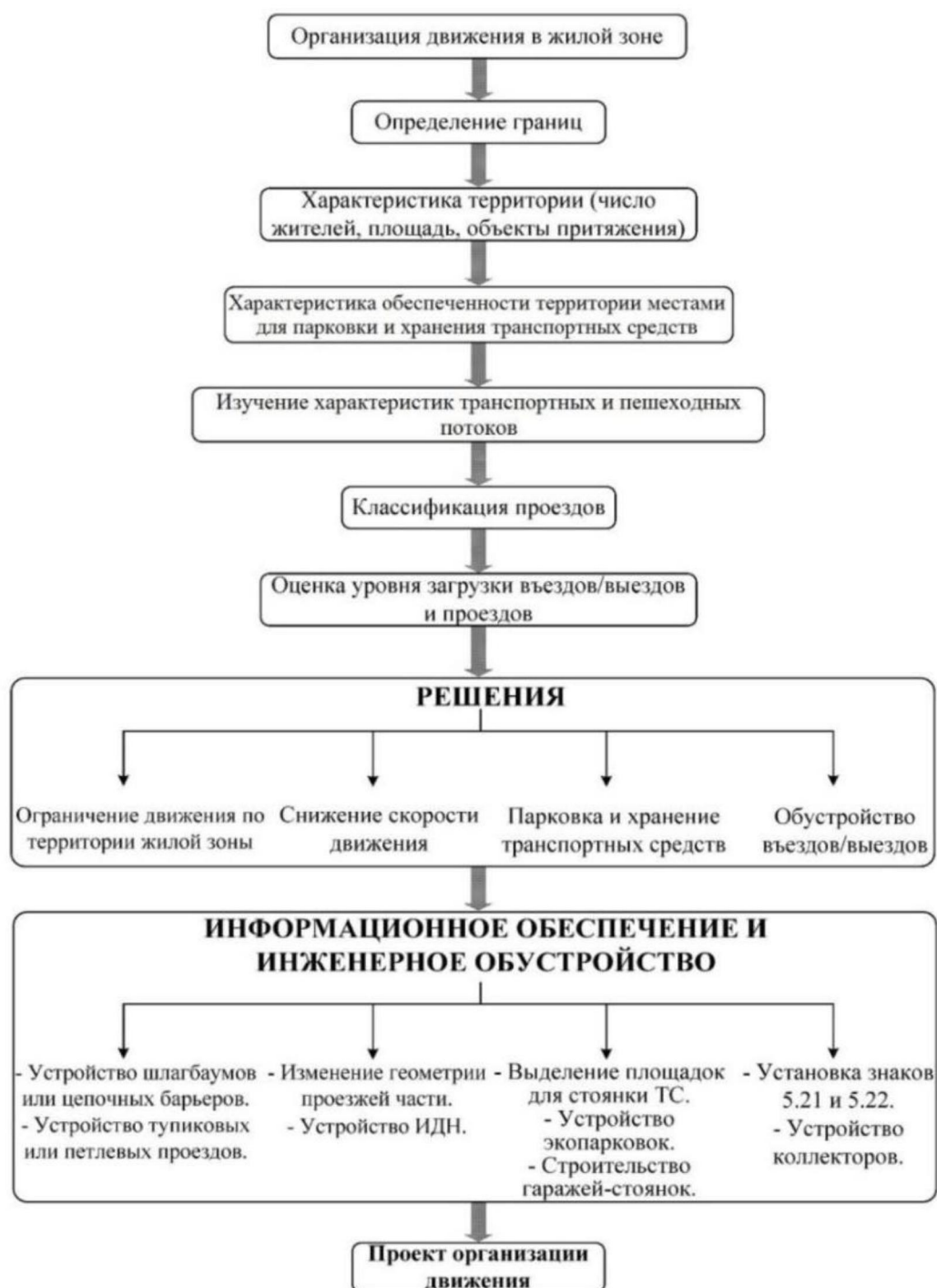


Рисунок 35. Порядок модернизации и обустройства территории жилой застройки при организации «жилой зоны»

Это может быть достигнуто путем выделения и обустройства особых функциональных зон транспортного и пешеходного движения, которые будут четко разделять область проезжей части и пешеходную зону. Весьма актуален вопрос модернизации пешеходных путей с учетом потребностей людей с ограниченными физическими возможностями (установка пандусов, тактильных плит, звуковой сигнализации на светофорных объектах и т.д.). Предложения по совершенствованию качества сети пешеходных пространств и организации движения пешеходов также изложены других разделах КСОДД.

Для каждого отдельного участка УДС при разработке проектного решения следует руководствоваться концепцией благоустройства данной пешеходной зоны, положениями проекта ОДД, а также особенностями ландшафтной архитектуры данного участка. Рассмотренные мероприятия по улучшению ОДД и повышению уровня безопасности дорожного движения востребованы и применимы для всех населенных пунктов на территории района.

#### **Обеспечение условий для движения инвалидов**

Для обеспечения комфортного и безопасного передвижения людей с ограниченными физическими возможностями и представителей других малочисленных групп населения по пешеходным переходам рекомендуется оборудовать их специальными техническими приспособлениями: поручнями, пандусами, островками безопасности, а также предусмотреть системы оповещения (визуальные, звуковые, тактильные). Пандусы обеспечивают беспрепятственное использование тротуаров и других пешеходных зон людьми, которые передвигаются с помощью опор на колесах или кресел-колясок, а также упрощают перевозку детских колясок и тележек. Их проектирование и установка выполняется согласно ОДМ 218.2.007-2011.

Реконструкция пунктов остановки общественного транспорта и пешеходных зон с учетом потребностей людей с инвалидностью регулируется требованиями ГОСТ Р 52766-2007, ОСТ 218.1.002-2003 и ОДМ 218.2.007-2011. В частности, следует учитывать три ключевых критерия доступности пункта остановки маршрутного транспорта для людей с ОФВ:

- отсутствие барьеров (возможность свободного доступа к территории остановочного пункта);
- наличие системы оповещения (указание пассажирам направления к месту посадки);
- безопасность пребывания на остановочном пункте.

Соответствие параметров посадочной площадки потребностям людей с

инвалидностью определяются стандартами ГОСТ Р 52766-2007 (п. 5.3), ОСТ 218.1.002-2003 (п. 3.3) и ОДМ 218.2.007-2011. Ширина посадочной площадки должна составлять 1,8-2,0 м, длина – 2,0 м. Значение общей ширины посадочной площадки не должно быть менее 3,0 м, общей длины – менее длины остановочного пункта.

Посадка инвалида, передвигающегося на кресле-коляске, осуществляется в транспортные средства, укомплектованные рампой. При этом свободная зона посадочной площадки должна иметь минимальные параметры 2,0 х 2,0 м.

Информационные указатели позволяют ориентироваться в схеме движения на УДС и выбирать нужное направление. Применяются визуальные указатели (дорожные знаки, табло, разметка, светофоры), тактильные и звуковые (сигналы на светофорных объектах, оповещающие о начале движения пешеходов по переходу).

Тактильные информационные указатели делятся на две группы: наземные направляющие (в виде особого покрытия на пешеходных зонах, например, тротуарной плитки) и осязательные (осязательные вибрирующие устройства, таблички со шрифтом Брайля).

Тактильные указатели наземного направляющего типа представляют собой конструктивные элементы поверхности тротуара, имеющие рельеф в виде продольных непрерывных полос по направлению движения людей по тротуару или пешеходному переходу. Тактильные элементы указывают возможные направления движения и информируют о наличии пешеходного перехода. Согласно стандарту ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007, для строительства тактильных наземных указателей используется тротуарная плита размером 0,3×0,3 м или 0,5×0,5 м, выполненная из бетона, имеющая особую рифленую поверхность. Расстояние между плитами при укладке должно составлять не более 5 мм, смещение плитки в любом направлении – не более 2 мм.

Парковочные места для автомобилей, управляемых людьми с ОФВ или пассажирами которых являются люди с инвалидностью, проектируются и размещаются в соответствии с СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35–105–2002 «Реконструкция городской застройки с учетом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения», а также с учетом ОДМ 218.2.007–2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».

На стоянках, парковках любого типа для обозначения парковочного места для автомобиля инвалида используется дорожный знак 6.4 «Место стоянки» и знак дополнительной информации 8.17 «Инвалиды». На крупных стоянках, предусматривающих несколько машино-мест для ТС инвалидов, зону действия знаков 6.4 и 8.17 уточняют

таблички 8.2.2 – 8.2.6.

Изложенные в данном разделе рекомендации актуальны и востребованы на территории всех населенных пунктов Увельского муниципального района. Скорейшее начало их поэтапного внедрения собственниками объектов социальной и транспортной инфраструктуры, владельцами дорог и дорожных сооружений будет определять качество условий проживания жителей муниципального образования в ближайшей перспективе.

### **3.6 Разработка мероприятий по развитию инфраструктуры велосипедного движения**

Развитая велоинфраструктура создает оптимальные условия для использования велосипеда в качестве средства отдыха и обеспечивает удобные условия для быта: по делам, на работу в магазины с семьей и т. д. Это решает не только транспортные проблемы города (особенно в центре), но и создает благоприятную социальную среду, сокращает расходы на медицину, увеличивает продолжительность жизни и работоспособный возраст, развивает туризм, выгодно позиционирует город как экологически чистую среду обитания, что, в свою очередь, привлекает качественный человеческий капитал и инвестиции. Развитая велоинфраструктура генерирует положительный социальный эффект.

В европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация). В городах России велосипед только начинает занимать свое место в системе городского движения, и процесс это охватывает пока лишь крупные города. В то же время, для малых городов и муниципальных районов актуальность велосипедного движения ничуть не меньше, как в части использования его как основного вида транспорта для поездок на работу, как и для отдыха и привлечения туристов.

Основными принципами маршрутизации велосипедного движения являются:

1. Маршрутизация доступа к рекреационным зонам и объектам туризма;
2. Планомерное создание локальных законченных структур велосипедного движения, включающих главные трассы, коммутирующие дорожки для жилых районов и средства велосипедной инфраструктуры, ориентированные на перемещения в пределах 2-3 км;
3. Привязка развития велосипедной сети и инфраструктуры к проектам строительства, реконструкции и капитального ремонта улично-дорожной сети, а также крупных инвестиционных объектов;
4. Планомерное развитие велосипедной сети и инфраструктуры в рамках корпоративных транспортных планов.

Три ключевых критерия, которые следует учитывать при планировании и



проектировании веломаршрутов:

**Безопасность:** снижение факторов возникновения аварии и вероятности получения травм; безопасность элементов дорожной инфраструктуры; наличие освещения, понятной разметки и дорожных знаков;

**Экологичность:** по возможности велодорожки должны быть максимально удалены от мест с большим автотрафиком, проходить через парки, набережные, променады, по улицам с низким автотрафиком; не исключаются варианты трассировки через дворовые территории и районы частной малоэтажной застройки;

**Удобство:** направления велодорожек должны соответствовать транзитным задачам пользователей; визуальная чистота и качество дорожного покрытия, отсутствие крутых подъемов на пути следования, минимизация количества сложных перекрестков на маршруте, наличие на маршруте магазинов и кафе с велопаркингом.

**Инвестиции в развитие велоинфраструктуры и общественного транспорта экономически более целесообразны, нежели финансирование строительства дорожной инфраструктуры** в опережающей гонке с неизменно растущим числом автомобилей. В особенности, в условиях растущего дефицита бюджетов муниципальных районов, сокращения налогооблагаемой базы и значительного роста расходов домохозяйств строительство новых дорог и развязок будет экономически малоцелесообразно. Напротив, комплексное развитие велоинфраструктуры — это эффективный инвестиционный вклад в инфраструктуру, способный генерировать экономический эффект, создавая задел для дальнейшего развития города.

Разработка комплексной схемы веломаршрутов всегда требует многопланового детального изучения городской среды. Необходимо учесть не только транзитные задачи велосипедистов, но и рекреационные и туристические маршруты, соединяющие парки и набережные.

В качестве одного из эффективных инструментов, необходимых на начальном этапе развития, можно использовать интерактивный навигационный сервис по популярным маршрутам. На основе анализа сервисов сайта Veloradar, а также с учетом предложений от администрации и жителей муниципального района была составлена перспективная схема велосипедных маршрутов для пос. Увельский, которая представлена на рисунке 36. Она будет состоять из велосипедной дороги, которая пройдет по ул. Советская от пересечения с ул. 40 лет Октября и до больницы. Кроме того, велодорожка будет также обустроена по ул. 30 лет ВЛКСМ до пересечения с ул. Калинина. Общая протяженность – 2,7 км.

На протяжении сети велосипедных маршрутов необходимо организовать велопарковки. Варианты велопарковок представлены на рисунках 37, 38, 39.

**Эффективность реализованных мероприятий** по развитию велосипедной инфраструктуры должна пройти специальную оценку, критерии и порядок проведения которой будут разработаны органами власти района. Мониторинг выполнения работ по созданию условий для велосипедного движения как неотъемлемого компонента всей транспортной инфраструктуры муниципального района целесообразно проводить с использованием предложенной системы показателей. Для их измерения следует разработать специальную систему мониторинга, в которой необходимо предусмотреть следующие методы исследований: соопросы, маркетинговые исследования, натурные обследования, статистический анализ данных.



**Рисунок 36. Перспективная схема велосипедных маршрутов пос. Увельский**



**Рисунок 37. Варианты упрощенного исполнения велопарковок**





**Рисунок 38. Примеры организации велопарковки в жилом секторе**



**Рисунок 39. Варианты крытых велопарковок у офисных зданий и торговых центров**

#### **Информация о наличии велосипедных ТС**

- Количество единиц велосипедного транспорта (всего и в расчете на 1000 жителей);
- Количество единиц велосипедного транспорта коллективного пользования (всего и в расчете на 1000 жителей);
- Количество единиц велосипедного транспорта, предназначенного для людей с инвалидностью (всего и в расчете на 1000 человек данной категории населения).

#### **Параметры интенсивности эксплуатации велосипедных ТС**

- Общее среднее расстояние поездок на велосипеде в ГП за 1 сутки, км/сут;
- Среднее расстояние поездок на велосипеде, км/год;
- Средний период активного использования велосипедных ТС в качестве транспорта, дней в год;
- Средняя скорость движения велосипедиста в пределах ГП, км/ч;
- Доля использования велосипедов вместо общественного/личного транспорта для поездок на работу, %
- Доля использования велосипедов вместо общественного/личного транспорта для

поездов за покупками, %

- Коэффициент популярности велосипедного транспорта, определяется по формуле:

$$\frac{\text{количество велосипедов} \times \text{среднее число велопоездов}}{\text{общее количество жителей}}$$

#### **Параметры сети велосипедных маршрутов городского поселения**

- Суммарная длина велосипедных дорожек, км;
- Суммарная длина велосипедных полос, км;
- Длина рекреационных велосипедных дорожек, км;
- Плотность сети дорог для велосипедного транспорта, км/км<sup>2</sup>;
- Связанность сети велосипедных дорог в ГП, определяется по формуле:

$$\frac{\text{расстояние от пункта А и пункта В по веломаршруту}}{\text{расстояние от пункта А до пункта В по прямой}}$$

- Эксплуатационное состояние велосипедных дорог в ГП, баллы.

#### **Характеристики велосипедной инфраструктуры**

- Число парковок для велотранспорта (всего и в расчете на одно велосипедное ТС);
- Число гаражей для велотранспорта (всего и в расчете на одно велосипедное ТС);
- Число пунктов велошейринга (всего и в расчете на одного жителя);
- Средняя протяженность пути между велопарковками по веломаршруту, км;
- Количество указателей и информационных дорожных знаков, относящихся к велосипедной инфраструктуре;
- Суммарная длина дорожной разметки, указывающей границы велополос и велодорожек;
- Число пересечений автомобильных дорог, на которых установлены светофоры для велосипедистов;
- Количество разноуровневых пересечений автомобильных дорог с велосипедными дорожками с учетом пешеходных переходов, приспособленных для непрерывного следования велосипедистов;
- Число пунктов ремонта и техобслуживания велосипедных ТС.

#### **Показатели безопасности движения велосипедных ТС**

- Количество ДТП с участием велосипедистов, место и причина происшествия;
  - Уровень безопасности движения велосипедистов, определяется по формуле:
- $$\frac{\text{количество ДТП с тяжёлыми последствиями с участием велосипедистов}}{1 \text{ км совершённых велопоездов за год}}$$
- Эмпирическая оценка уровня безопасности движения велосипедистов в пределах

ГП, баллы;

### **Экономический эффект от функционирования велосипедной инфраструктуры**

- Объем затрат на создание и поддержание велосипедной инфраструктуры в расчете на 1 жителя ГП;
- Объем издержек на закупку велосипедных ТС, себестоимость велоперевозок;
- Число новых рабочих мест в сфере проката и обслуживания велосипедного транспорта;
- Поступления в бюджет МО в виде налогов на деятельность предприятий сферы велосипедного транспорта;
- Затраты на медицинское обслуживание населения (закупка лекарственных препаратов и лечение согласно перечню специфических заболеваний).

### **Показатели эффективности мероприятий в рамках политики по стимулированию велосипедного движения**

- Число сотрудников органов власти, ответственных за реализацию данных мероприятий;
- Наличие порядка исследования и учета общественного мнения по вопросам развития велоинфраструктуры;
- Наличие планируемых или реализуемых проектов по информированию и формированию интереса общества к использованию велосипедного транспорта.

С целью мониторинга эффективности предпринимаемых мер и статуса выполнения задач в рамках поставленных целей, а также для разработки коррекционных мер в отношении согласованных стратегий, политик и реализуемых мероприятий рекомендуется подготовка регулярных отчетов о текущем уровне безопасности велосипедистов и интенсивности велосипедного движения. В администрации Увельского МР необходим выделенный орган или рабочая группа, осуществляющая комплексное развитие велоинфраструктуры, так как без эффективной координации отдельных структур муниципалитета такая работа производится не может по определению.

## **3.7 Принципиальные решения по основным мероприятиям ОДД**

### **3.7.1 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД**

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД представлены в таблице 5.



**Таблица 5. Принципиальные решения по основным мероприятиям ОДД**

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
<b>Вариант №1 Базовый</b>	
1. Мероприятия по улично-дорожной сети	<p align="center"><b>По СТП и МП Увельского МР</b></p> <p>- Строительство новых дорог местного значения в соответствии с планировочной структурой «Схемы территориального планирования Увельского муниципального района» протяженностью 25,3 км.</p>
2. Мероприятия по организации дорожного движения	<p align="center"><b>По СТП и МП Увельского МР</b></p> <p>- Отсутствуют</p>
3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	<p align="center"><b>По СТП и МП Увельского МР</b></p> <p>- Отсутствуют</p>
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения, парковок	<p align="center"><b>По СТП и МП Увельского МР</b></p> <p>- Размещение боксовых гаражей на 1960 мест общей площадью 6,0 га;          - Размещение гаражей для инвалидов общей емкостью на расчетный срок - 49 мест, площадью 0,2 га.</p>
<b>Вариант №2 Умеренно-оптимистичный (дополнительно к мероприятиям варианта №1)</b>	
1. Мероприятия по улично-дорожной сети	<p align="center"><b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b></p> <p>- Капитальный ремонт моста через реку Увелька в посёлке Березовка;          – Капитальный ремонт моста через реку Увелька в посёлке Каменский;          – Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Каменского СП, 1,5 км;          – Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Кичигинского СП, 2 км;          – Капитальный ремонт автомобильной дороги Красносельское-Сухарыш, включая обход села Красносельское, 15,09 км;          – Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Красносельского СП, 1,5 км;          – Капитальный ремонт автомобильной дороги Увельский-Рождественка-Петровское-Малое Шумаково (участок Петровское-Малое Шумаково), 12 км;          – Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Петровского СП, 1,0 км;          – Капитальный ремонт автомобильной дороги в д.Большое</p>

	<p>Шумаково, 1,1 км;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Капитальный ремонт автомобильной дороги Половинка-Мирный, 1,8 км;</li> <li>– Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Половинского СП, 2,0 км;</li> <li>– Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Рождественского СП, 2,0 км;</li> <li>– Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии озеро Пахомово-с.Рождественка, 13 км;</li> <li>– Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Увельского СП, 12,0 км;</li> <li>– Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии п.Увельский-с.Хомутитино, 22,5 км;</li> </ul>
2. Мероприятия по организации дорожного движения	<p><b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Установка ТСОДД (знаков «обратной связи с водителем», 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» для обустройства грузового каркаса) и обновление существующих ТСОДД;</li> <li>– Разработка проектов организации дорожного движения на реконструируемые участки УДС и новое строительство;</li> <li>– Обустройство «школьных зон» с приведением пешеходных переходов у образовательных учреждений в соответствие с новыми стандартами;</li> <li>– Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий.</li> </ul>
3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	<p><b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Обустройство заездных карманов и остановочных павильонов, аншлаги и т.д.;</li> <li>– Проведение мониторинга транспортного спроса, в т.ч. сторонними организациями, корректировка транспортной модели (ежегодные исследования на УДС и общественном транспорте);</li> <li>– Оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени.</li> </ul>
4. Мероприятия по развитию парковочного пространства	<p><b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Отсутствуют</li> </ul>
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения	<p><b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Строительство пешеходных тротуаров, 2 км;</li> <li>– Обустройство велодороги протяженность 1 км;</li> <li>– ПСД на строительство новых тротуаров и велодорог.</li> </ul>

<b>Вариант №3 Оптимальный</b> <b>(дополнительно к мероприятиям вариантов №1 и №2)</b>	
1. Мероприятия по улично-дорожной сети	<b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b> – Перевод в асфальтовое покрытие автомобильных дорог муниципального значения, 11,8 км;
2. Мероприятия по организации дорожного движения	<b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b> - Отсутствуют
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения	<b>В рамках разработки программы мероприятий КСОДД</b> – Строительство пешеходных тротуаров, 2,3 км; – Обустройство велодороги протяженность 1,7 км;

### 3.7.2 Укрупненная оценка по индикаторам принципиальных вариантов ОДД

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития ОДД Увельского МР представлена в таблице 6.

**Таблица 6. Укрупненная оценка по индикаторам принципиальных вариантов по развитию организации дорожного движения**

Вариант развития ОДД	Значение показателя (индикатора)
Вариант №1 (Базовый)	<b>Дорожная сеть:</b> Протяженность новых дорог – 25,3 км Увеличение протяженности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием – 0 км. Протяженность автомобильных дорог местного значения, по которым проведен капитальный ремонт – 0 км. Протяженность автомобильных дорог регионального значения, по которым проведен капитальный ремонт – 0 км Кол-во мостов, по которым выполнен капитальный ремонт – 0 ед. <b>Пешеходное движение:</b> Протяженность новых тротуарных путей – 0 км; <b>Велосипедный транспорт:</b> количество веломаршрутов - 0, протяженность - 0 км
Вариант №2 (Умеренно-оптимистичный)	<b>Дорожная сеть:</b> Протяженность новых дорог – 25,3 км Увеличение протяженности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием – 0 км. Протяженность автомобильных дорог местного значения, по

	<p>которым проведен капитальный ремонт – 22 км.  Протяженность автомобильных дорог регионального значения, по которым проведен капитальный ремонт – 65,49 км  Кол-во мостов, по которым выполнен капитальный ремонт – 2 ед.</p> <p><b>Пешеходное движение:</b>  Протяженность новых тротуаров – 2 км;</p> <p><b>Велосипедный транспорт:</b>  количество веломаршрутов - 1, протяженность – 1 км</p>
<p>Вариант №3  (Оптимальный)</p>	<p><b>Дорожная сеть:</b>  Протяженность новых дорог – 25,3 км  Увеличение протяженности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием – 11,8 км.  Протяженность автомобильных дорог местного значения, по которым проведен капитальный ремонт – 22 км.  Протяженность автомобильных дорог регионального значения, по которым проведен капитальный ремонт – 65,49 км  Кол-во мостов, по которым выполнен капитальный ремонт – 2 ед.</p> <p><b>Пешеходное движение:</b>  Протяженность новых тротуарных путей – 4,3 км;</p> <p><b>Велосипедный транспорт:</b>  количество веломаршрутов - 1, протяженность – 2,7 км</p>

### 3.7.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по развитию ОДД

Из представленных трех вариантов организации дорожного движения Увельского МР лишь два удовлетворяют потребностям муниципального образования в настоящем времени, а также на перспективу до 2033 г. – умеренно-оптимистичный и оптимальный. В настоящий момент существующая дорожная сеть муниципального района имеет существенные резервы пропускной способности. Тем не менее, большинство улиц требуют реконструкции и устройства усовершенствованного покрытия, что не учтено базовым вариантом КСОДД.

В Увельском МР в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории района. Умеренно-оптимистичный вариант предусматривает строительство одного веломаршрута протяженностью 1 км, оптимальный вариант предусматривает увеличение веломаршрута до 2,3 км. В настоящий момент пешеходная инфраструктура развита также достаточно слабо, и ее развитие видится наиболее приоритетным. Умеренно-оптимистичным и оптимальным вариантами развития предусмотрено строительство новых тротуаров вдоль магистральных улиц и в районе частной жилой застройки длиной 4,3 км.

Предлагается упорядочение и обустройство существующих парковочных зон, размещение боксовых гаражей на 1960 мест и гаражей для инвалидов общей емкостью 49 машино-мест.

В целом, оптимальный вариант отличается от умеренно-оптимистичного лишь допущением по фактору финансирования, в результате чего будут проведены мероприятия по увеличению протяженности автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, построены дополнительные тротуары и велодорожки.

**Таким образом, наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Увельского муниципального района представляется реализация третьего («Оптимального») варианта КСОДД.**



**3.8 Программа мероприятий КСОДД, очередность реализации и оценка требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.**

**Таблица 7. Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта по развитию ОДД и очередность реализации**

№ п/п	Наименование мероприятий	Сроки реализаци и гг	Источники финансировани я (бюджеты)	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс.руб		
				2019-2023 годы	2024-2028 годы	2029-2033 годы
			Федеральный	-	-	-
			Региональный	551 454	368 001	0
			Местный	242 181	514 030	1 486 083
			Внебюджетные	-	-	
1. Мероприятия по УДС						
1.1	Капитальный ремонт моста через реку Увелька в посёлке Каменский	2022	Местный	40 000		
1.2	Капитальный ремонт моста через реку Увелька в посёлке Березовка	2023	Местный	40 000		
1.3	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Каменского СП, 1,5 км	2019-2026	Местный	7 000	3 000	
1.4	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Кичигинского СП, 2 км	2019-2026	Местный	10 000	3 333	
1.5	Капитальный ремонт автомобильной дороги Красносельское-Сухарыш, включая обход села Красносельское, 15,09 км	2019-2028	Региональный	106 000	106 000	
1.6	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Красносельского СП, 1,5 км	2019-2026	Местный	7 000	3 000	
1.7	Перевод в асфальтовое покрытие автомобильных дорог муниципального значения, 11,8 км	2019-2026	Местный		165 200	165 200
1.8	Капитальный ремонт автомобильной дороги Увельский-Рождественка-Петровское-Малое Шумаково (участок Петровское-	2019-2020	Региональный	168 000		

	Малое Шумаково), 12 км					
1.9	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Петровского СП, 1,0 км	2019-2020	Местный	35 000		
1.10	Капитальный ремонт автомобильной дороги в д.Большое Шумаково, 1,1 км	2019-2020	Региональный	15 453		
1.11	Капитальный ремонт автомобильной дороги Половинка-Мирный, 1,8 км	2019-2026	Региональный	12 644	12 644	
1.12	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Половинского СП, 2,0 км	2019-2026	Местный	10 000	3 333	
1.13	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Рождественского СП, 2,0 км	2019-2026	Местный	10 000	3 333	
1.14	Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии озеро Пахомово-с.Рождественка, 13 км	2019-2026	Региональный	91 317	91 317	
1.15	Капитальный ремонт внутрипоселковых дорог Увельского СП, 12,0 км	2019-2026	Местный	37 998	37 998	
1.16	Капитальный ремонт автомобильной дороги в твердом покрытии п.Увельский-с.Хомутитино, 22,5 км	2019-2026	Региональный	158 040	158 040	
1.17	Строительство новых дорог местного значения в соответствии с планировочной структурой «Схемы территориального планирования Увельского муниципального района» протяженностью 25,3 км	2019-2033	Местный		200 000	1 216 800
<b>2. Мероприятия по организации дорожного движения</b>						
2.1	Установка ТСОДД (знаков «обратной связи с водителем», 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» для обустройства грузового каркаса) и обновление существующих ТСОДД	2019-2024	Местный	450		
2.2	Обустройство «школьных зон» с приведением пешеходных переходов у образовательных учреждений в соответствие с новыми стандартами.	2019-2024	Местный	15 000		
2.3	Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и	2019-2033	Местный	5 000	5 000	5 000

	внеклассных мероприятий					
<b>3. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования</b>						
3.1	Обустройство заездных карманов и остановочных павильонов, аншлаги и т.д.	2019-2024	Местный	6 500	6 500	6 500
3.2	Проведение мониторинга транспортного спроса, в т.ч. сторонними организациями, корректировка транспортной модели (ежегодные исследования на УДС и общественном транспорте)	2019-2024	Местный	2 500	2 500	2 500
3.3	Оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени.	2019-2033	Местный	10 000	15 000	25 000
<b>4. Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>						
4.1	Размещение боксовых гаражей на 1960 мест	2019-2033	Местный		49 000	49 000
4.2	Размещение гаражей для инвалидов общей емкостью 49 мест	2019-2033	Местный		2 450	2 450
<b>5. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения</b>						
5.1	Строительство пешеходных тротуаров протяженностью 4,3 км	2019-2033	Местный	5 733	5 733	5 733
5.2	Обустройство веломаршрутов протяженностью 2,7 км	2024-2033	Местный		5 400	5 400
5.3	Обустройство велопарковок 3 ед.	2024-2028	Местный		750	
5.4	ПСД на строительство новых тротуаров и велодорог	2024-2033	Местный		2 500	2 500

Эффективность предлагаемого (оптимального) варианта проектирования выражается в обеспечении снижения масштабов экономических, экологических, аварийных и социальных потерь общества, связанных с мобильностью населения, перемещением грузов и пассажиров. Оценка ожидаемой эффективности от внедрения мероприятий КСОДД приведена в таблицах 8 и 9.

**Таблица 8. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД (1)**

Методы ОДД	Категория ДТП	Эффективность	Источник
1	2	3	4
Устройство обособленных пешеходных путей, управление доступом к территориям пешеходных пространств	Все ДТП	–6...18%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения в узлах	ДТП с погибшими	–10%	Финская практика, обобщенный мировой опыт
	Все ДТП	–25...38%	
Канализирование движения на криволинейных участках кривых в плане	Все ДТП	–22%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения на прямолинейных участках	Учетные ДТП на участке	–30%	Норвежская практика, мировой опыт
	Все ДТП	–21%	
Устройство кольцевых пересечений	ДТП с погибшими	–70...75%	Финская, Голландская практики
	Учетные ДТП	–65 %	
	Все ДТП	–50%	
Совершенствование информационного обеспечения	Все ДТП	–24%	Обобщенный мировой опыт
Зональное понижение скоростного режима: с 60 до 50 км/ч с 50 до 40 км/ч	ДТП с погибшими	–24%	Финская практика
	Все учетные ДТП	–10%	
	ДТП с погибшими	–48%	
	Учетные ДТП	–10...40%	
Организация жилых зон, пешеходных зон	ДТП с погибшими	–47%	Финская практика
Устройство искусственных неровностей	ДТП с погибшими	–20%	Мировой опыт
	Все ДТП	–50%	
Устройство приподнятых пешеходных переходов	Все ДТП	–50%	Обобщенный мировой опыт
Устройство шумовых и светошумовых полос на подходах к узлам	ДТП с погибшими	–5%	Финская практика

Методы ОДД	Категория ДТП	Эффективность	Источник
1	2	3	4
	Все ДТП	–28%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП	–33%	Норвежская практика
Нанесение краевой линии разметки с эффектом вибрации (структурной разметки)	Все ДТП на участке	–30%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП со съездом с дороги	–31%	Норвежская практика
Применение светоотражающих элементов для выделения кривых, участков примыканий	Все ДТП	–21%	Обобщенный мировой опыт
Нанесение продольной разметки	ДТП с погибшими	–10%	Финская практика.
	Учетные ДТП	–24%	
	Все ДТП	–30%	Норвежская практика
Строительство велосипедных дорожек вдоль городских дорог	Учетные ДТП с велосипедистами	–19%	Датская практика



**Таблица 9. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД (2)**

<b>№ п/п</b>	<b>Мероприятие</b>	<b>Цель</b>	<b>Социально-экономический эффект</b>
1	Улучшение связанности территорий МР	Модернизация и новое строительство автомобильных дорог, повышение транспортной и пешеходной связанности МР	Сокращение времени в движении, уменьшение числа задержек ТС
2	Система мониторинга ОДД, управление документацией и базами данных, разработка правил обновления информации и доступа к ней	Улучшение системы ориентирования на транспортных маршрутах	Повышение комфортности транспортной инфраструктуры для населения
3	Улучшение системы информирования на УДС	Повышение уровня безопасности на дорогах для всех участников дорожного движения	Повышение комфортности транспортной инфраструктуры, сокращение времени в пути
4	Оптимизация движения ТС общественного транспорта, обеспечение приоритетности их движения	Оптимизация системы пассажирских перевозок, повышение качества работы служб общественного транспорта	Повышение уровня обслуживания в сфере общественного транспорта
5	Организация движения транзитных ТС по территории МР	Обеспечение безопасности дорожного движения в МР, улучшение связанности территории МОс другими районами	Сокращение времени ТС в движении, снижение риска ДТП, уровня пылевого, шумового загрязнения и CO2
6	Организация пропуска транзитных ТС по территории МР, в т.ч. транспортирующих огнеопасные, токсические и габаритные грузы	Развитие УДС муниципального образования, обеспечение безопасности дорожного движения	Сокращение времени ТС в движении, снижение риска ДТП, уровня пылевого, шумового загрязнения и CO2
7	Установление оптимального скоростного режима для ТС в пределах отдельных зон или участков автодорог	Повышение уровня безопасности дорожного движения	Снижение риска ДТП и их травматичности
8	Организация парковочных пространств МО(формирование плана размещения гаражей, стоянок и др.)	Обустройство достаточного количества парковочных зон постоянного и временного хранения ТС	Доступность стоянок и парковок для населения, оптимальное распределение припаркованных ТС освобождение от

			них крайних полос УДС
9	Обустройство дополнительных светофорных объектов	Повышение уровня безопасности дорожного движения путем введения светофорного регулирования на отдельных участках УДС	Снижение риска ДТП и их травматичности
10	Устранение объектов, создающих помехи для транспортного потока и факторов риска, влияющих на БДД	Повышение уровня безопасности дорожного движения	Снижение риска ДТП и их травматичности
11	Организация пешеходных маршрутов и обустройство пешеходных пространств на территории МР	Повышение уровня безопасности передвижения пешеходов на территории муниципального образования	Снижение риска ДТП с участием пешеходов и их травматичности
12	Обустройство инфраструктурных объектов для комфортного передвижения людей с ограниченными физическими возможностями	Реконструкция экстерьера и прилегающих территорий объектов соц. инфраструктуры для обеспечения безопасного и комфортного доступа к ним людей с ОФВ	Повышение безопасности и уровня обслуживания населения, снижение риска ДТП с участием пешеходов
13	Развитие велосипедной инфраструктуры	Создание условий для движения и парковки велосипедного транспорта путем совершенствования городской инфраструктуры, улучшения экологической ситуации, борьба с заторами на дорогах	Улучшение условий проживания населения, сокращение времени в движении для всех участников, снижение риска ДТП с участием велосипедистов
14	Развитие УДС, модернизация и реконструкция автомобильных дорог или их участков на территории МР	Сохранение и повышение эффективности автомобильных дорог, обеспечение предписаний целевых программ по БДД	Увеличение скорости и устранение задержек ТС в движении, снижение ДТП, улучшение экологии в городе
15	Организация системы фото и видеофиксации фактов нарушения правил дорожного движения и ДТП	Повышение уровня безопасности дорожного движения	Снижение риска ДТП

### **3.9 Предложения по институциональным преобразованиям в сфере ОДД**

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Увельского муниципального района предлагаются мероприятия по институциональным преобразованиям.

Организовать рабочую группу по курированию вопросов развития транспортной инфраструктуры и благоустройства, в задачи которой будет входить:

- изучение потребности в обновлении и замене объектов, относящихся к безопасности дорожного движения и благоустройству уличной среды;
- определение перспективных планов развития в сфере транспорта и сроков их реализации;
- разработка новых веломаршрутов на основе обращения граждан.

В состав рабочей группы входят как представители различных структурных подразделений администрации (архитектура, транспорт, БДД, дорожное хозяйство), так и представители контролирующих органов, таких как Управление государственного автодорожного надзора и ГИБДД, общественные организации (по согласованию).

Создание данной рабочей группы позволит не только объективно рассмотреть вопросы развития транспортной инфраструктуры муниципального района, но и организует связь с общественностью и жителями района. Функционирование рабочей группы позволит коллегиально рассматривать жалобы жителей, предложения руководителей предприятий, урегулировать спорные моменты с представителями ГИБДД и управления государственного автодорожного надзора.

КСОДД подлежит корректировке при изменении дорожно-транспортной ситуации не реже чем один раз в 5 лет и с учетом изменений в законах и нормативно-правовых актах, регламентирующих требования и рекомендации к данному документу.

Предусматривается возможность корректировки мероприятий КСОДД и его целевых индикаторов по результатам достигнутых целей и динамики развития ситуации в области организации дорожного движения, изменений во внешней среде, социально-экономических и иных оказывающих влияние факторов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки КСОДД Увельского муниципального района в рамках третьего этапа работ был разработан комплекс мероприятий по организации дорожного движения в Увельском МР. Предлагаемые меры предусматривают развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие как:

- Новое строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и местного значения;
- Строительство новых парковок, тротуаров и велодорожек;
- Установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- Повышение транспортной связности муниципального района путем устройства асфальтобетонного покрытия на ряде улиц.

Мероприятия, которые вошли в КСОДД Увельского муниципального района, отвечают требованиям Приказа Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» от 17.03.2015 г. и состоят из комплекса мер, соответствующих стратегическим направлениям развития и потребностям района в сфере ОДД с точки зрения их технического, экономического и экологического обоснования.

КСОДД Увельского муниципального района взаимосвязана с документами территориального планирования, стратегией и программами социально-экономического развития муниципального района и основана на результатах исследования текущих и прогнозных показателей дорожного движения, а также статистических данных. Реализация данных мероприятий будет осуществляться в рамках действующих и перспективных федеральных, региональных и муниципальных целевых программ с учетом требований к степени воздействия на окружающую среду.

Внедрение предложенных мероприятий КСОДД Увельского муниципального района приведет к существенному повышению уровня безопасности дорожного движения, и в ряде случаев позволит избежать либо сгладить остроту экономических и социальных последствий, причиняемых недостатками ОДД, улучшит экологическую ситуацию и атмосферу городских пространств в целом.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Федеральный закон от 29.12.2017 N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: принят Гос. Думой 15 ноября 1995 г. – Российская газета №26, декабрь 1995 г.
3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17.03.2015 г. N 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р.
5. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.
6. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения, согласованные заместителем Министра транспорта Российской Федерации Н.А.Асаул от 11.12.2017 г.
7. Прогноз социально-экономического развития Увельского муниципального района Челябинской области до 2024 года.
8. Стратегия социально-экономического развития Челябинской области до 2020 года (Утверждена Постановлением Законодательного Собрания Челябинской области от 26.03.2014 года №1949).
9. Схема территориального планирования Челябинской области, утвержденная Законом Челябинской области от 8 декабря 2006 года №77-ОЗ «О схеме территориального планирования Челябинской области» (с изменениями на 22 марта 2018 года).
10. Схема территориального планирования Увельского муниципального района.
11. Генеральный план пос.Увельский.
12. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского сельского поселения.
13. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского сельского поселения.
14. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Каменского сельского поселения.
15. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кичигинского сельского поселения.
16. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Красносельского сельского поселения.



17. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Мордвиновского сельского поселения.
18. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Петровского сельского поселения.
19. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Половинского сельского поселения.
20. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Рождественского сельского поселения.
21. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Увельского сельского поселения.
22. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Хуторского сельского поселения.
23. Официальный сайт администрации Увельского муниципального района <http://www.admuvelka.ru>
24. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 5.02.05-85\*. - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
25. СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89. [Текст]. – Взамен СНиП 2.07.01-89\*; введ. 2017-07-01. – М.: ФГБУ ЦНИИП Минстроя России, 2016.
26. ГОСТ 33062-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса.
27. СП 34.13330.2012. Автомобильные дороги. Актуализиров. редакция СНиП 2.05.02-85\*.
28. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.
29. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
30. ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
31. ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
32. ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования.

Методы испытаний.

33. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.

34. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования.

35. ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог».

36. ГОСТ Р 50971-2011. Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.

37. ОДМ 218.6.011-2013. «Методика оценки влияния дорожных условий на аварийность на автомобильных дорогах федерального значения для планирования мероприятий по повышению БДД».

38. ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу ДТП на автомобильных дорогах Российской Федерации».