

**АДМИНИСТРАЦИЯ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО
МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от «31» 10 2019 года

№ 445

Об утверждении «Комплексной схемы организации дорожного движения рабочего поселка Маслянино Маслянинского района Новосибирской области».

В соответствии Федеральными законами от 06.10.2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрация рабочего поселка Маслянино Маслянинского района Новосибирской области
ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения рабочего поселка Маслянино Маслянинского района Новосибирской области. Приложение №1..

2. Опубликовать настоящее постановление в периодическом печатном издании «Вестник Маслянино» и разместить на официальном сайте рабочего поселка Маслянино Маслянинского района Новосибирской области в сети Интернет.

Глава рабочего поселка Маслянино
Маслянинского района
Новосибирской области



Д.Ю. Аникеев

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РАБОЧЕГО
ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

1 и 2 этапы

Разработчик:



Заказчик:



2018г.

Оглавление

Определения	4
Обозначения и сокращения.....	5
Введение.....	6
1. Анализ исходных данных о текущем состоянии транспортной инфраструктуры.....	8
1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта.....	8
1.1 Общие сведения.....	8
1.2 Анализ социально – экономической статистики рабочего поселка Маслянино в составе Маслянинского района Новосибирской области и Российской Федерации	10
1.2.1 Население.....	10
1.2.2 Трудовые ресурсы.....	11
1.2.3 Жилищный фонд	12
1.2.4 Объекты притяжения транспортных потоков	13
1.2.5 Полезные ископаемые	14
1.2.6 Торговля	15
1.2.7 Здравоохранение	15
1.2.8 Образование.....	15
1.2.8 Культура.....	16
1.2.9 Границы избирательных участков	16
1.2.10 Природные условия	17
2. Характеристика сети автомобильных дорог и других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории рабочего поселка Маслянино.....	18
2.1 Характеристика сети автомобильных дорог на территории рабочего поселка Маслянино	18
2.3 Параметры других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Рабочего поселка Маслянино	29

2.3.1 Велосипедное движение.....	29
2.3.2 Пешеходное движение.....	31
3. Характеристика работы пассажирского транспорта общего пользования на территории рабочего поселка Маслянино	32
3.1 Характеристика сети регулярных маршрутов автомобильного транспорта общего пользования на территории рабочего поселка Маслянино	32
3.1.1 Пассажирский общественный транспорт рабочего поселка Маслянино	32
3.1.2 Характеристика работы пригородного железнодорожного пассажирского транспорта на территории рабочего поселка Маслянино	35
3.1.3 Обзор программ развития транспортной инфраструктуры, документов территориального планирования на территории рабочего поселка Маслянино.....	35
4. Анализ парковочного пространства на территории рабочего поселка Маслянино	36
5. Анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях на территории Рабочего поселка Маслянино	39
2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО	42
1. Разработка транспортной модели рабочего поселка Маслянино	42
1.1 Описание методов и инструментального комплекса моделирования.....	42
1.2 Транспортное районирование рабочего поселка Маслянино.....	42
1.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры.....	44
1.4 Ввод узлов транспортного спроса	45
1.5 Ввод отрезков транспортного графа	46
1.6 Ввод маршрутной сети	46
1.7 Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на территории Рабочего поселка Маслянино.	48
2. Разработка модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу.....	49
2.1 Разработка транспортной модели на долгосрочную перспективу.....	49
Список использованных источников	50

Определения

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 и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных 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 – событие, возникшее в процессе движения 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.

Организация дорожного движения – комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

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

Улично-дорожная сеть– совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

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

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

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

Обозначения и сокращения

а/д	– Автомобильная дорога
БДД	– Безопасность дорожного движения
г.п.	– Городское поселение
р.п.	– Рабочий поселок
г.	– Город
ДТП	– Дорожно-транспортное происшествие
ж/д	– Железная дорога
КСОДД	– Комплексная схема организации дорожного движения
ЛРТ	– Легкорельсовый транспорт
МПТ	– Массовый пассажирский транспорт
о.п.	– Остановочный пункт
ОДД	– Организация дорожного движения
ПДД	– Правила дорожного движения
Пл.	– Платформа
РФ	– Российская Федерация
Ст.	– Станция
СТП	– Схема территориального планирования
ТП	– Транспортный поток
ТС	– Транспортное средство
УДС	– Улично-дорожная сеть
МО	– Муниципальное образование

Введение

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) на территории рабочего поселка Маслянино, организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

Цель Комплексной схемы организации дорожного движения рабочего поселка Маслянино(далее – КСОДД) – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС рабочего поселка Маслянино, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Разработка КСОДД осуществлялась в три этапа:

Цель 1 этапа работы – сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме организации дорожного движения на территории рабочего поселка Маслянино, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии транспортного комплекса.

Цель 2 этапа работы – Разработка транспортной модели с разработкой микромоделей ключевых транспортных узлов на основе анализа параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов, маршрутной сети, расчёта перераспределения транспортных потоков в ключевых транспортных узлах на основании планов развития улично-дорожной сети и анализа полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах.

Цель 3 этапа работы – Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории рабочего поселка Маслянино на прогнозные периоды (краткосрочный (до 2023 г.) среднесрочный (до 2027 г.) долгосрочный (до 2032 г.)).

В процессе работы были проведены следующие мероприятия:

- 1) Сбор и систематизация исходных данных для разработки Комплексной схемы организации дорожного движения;
- 2) Проведен анализ полученных данных об автомобильных дорогах и УДС

транспортных потоков (ТП) с целью выявления проблем и недостатков в развитии транспортного комплекса рабочего поселка Маслянино;

3) Проведен анализ данных о существующей системе внутри муниципального и внешнего пассажирского транспорта на территории рабочего поселка Маслянино.

Задачи КСОДД:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схемы ОДД на территории рабочего поселка Маслянино, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории рабочего поселка Маслянино;
- анализ существующей сети транспортных корреспонденций рабочего поселка Маслянино с другими муниципальными образованиями и территориями;
- анализ планов социально-экономического развития рабочего поселка Маслянино;
- разработка мероприятий по оптимизации схемы ОДД и повышению безопасности дорожного движения на территории рабочего поселка Маслянино;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории рабочего поселка Маслянино;
- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории рабочего поселка Маслянино;
- разработка мероприятий по повышению транспортной доступности рабочего поселка Маслянино и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. Анализ исходных данных о текущем состоянии транспортной инфраструктуры

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

1.1 Общие сведения

Городское поселение рабочий посёлок Маслянино — муниципальное образование в Маслянинском районе Новосибирской области Российской Федерации.

Маслянино — один из крупнейших посёлков городского типа в России. В 2007 году Маслянино по численности населения находился на 97 месте из 1348 посёлков в России и на 5 месте в Новосибирской области после Линёво, Краснообска, Коченёво и Сузуна.

Маслянино было основано казаками Томского острога в 1644 году посреди сибирской тайги в месте впадения в Бердь реки Барсучиха. Своё название село получило от маслоделия, которым занимались его жители. Источником масла был шелковичный лён, который выращивался крестьянами на участках, отвоёванных у тайги.

Основной приток населения до революции происходил за счёт переселенцев из Вятской, Смоленской и других центральных губерний России. До 1917 года село считалось частью томских земель, в том числе в 1804—1917 гг. — в составе Томской губернии.

В 1925 году Маслянино становится центром Маслянинского района, а в 1944 году получает статус посёлка городского типа.

Статус и границы городского поселения установлены Законом Новосибирской области от 2 июня 2004 года № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области»

Рабочий посёлок входит в состав Маслянинского района, расположен на юго-востоке Новосибирской области.

Площадь территории рабочего посёлка Маслянино составляет 14,8 км².

Численность населения рабочего поселка Маслянино на 1 января 2018г. составляет 12 807 человек. Плотность населения – 865 чел./ км².

Прогноз численности населения предполагает его незначительный рост.

Территория рабочего поселка Маслянино представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 - Территория рабочего поселка Маслянино

1.2 Анализ социально – экономической статистики рабочего поселка Маслянино в составе Маслянинского района Новосибирской области и Российской Федерации

1.2.1 Население

Численность населения рабочего поселка Маслянино на январь 2018г. составляет 12 807 человек. Из них городского населения – 12 807 чел..

Плотность населения – 865 чел./ км².

Прогноз численности населения предполагает его незначительный рост.

Динамика численности рабочего поселка Маслянино представлена в таблице 1 и на рисунке 2.

Таблица 1 - Динамика численности населения

Наименование МО	Численность населения, человек	Год
р.п Маслянино	12 982	2012
	12 780	2013
	12 667	2014
	12 774	2015
	12 777	2016
	12 779	2017
	12 807	2018

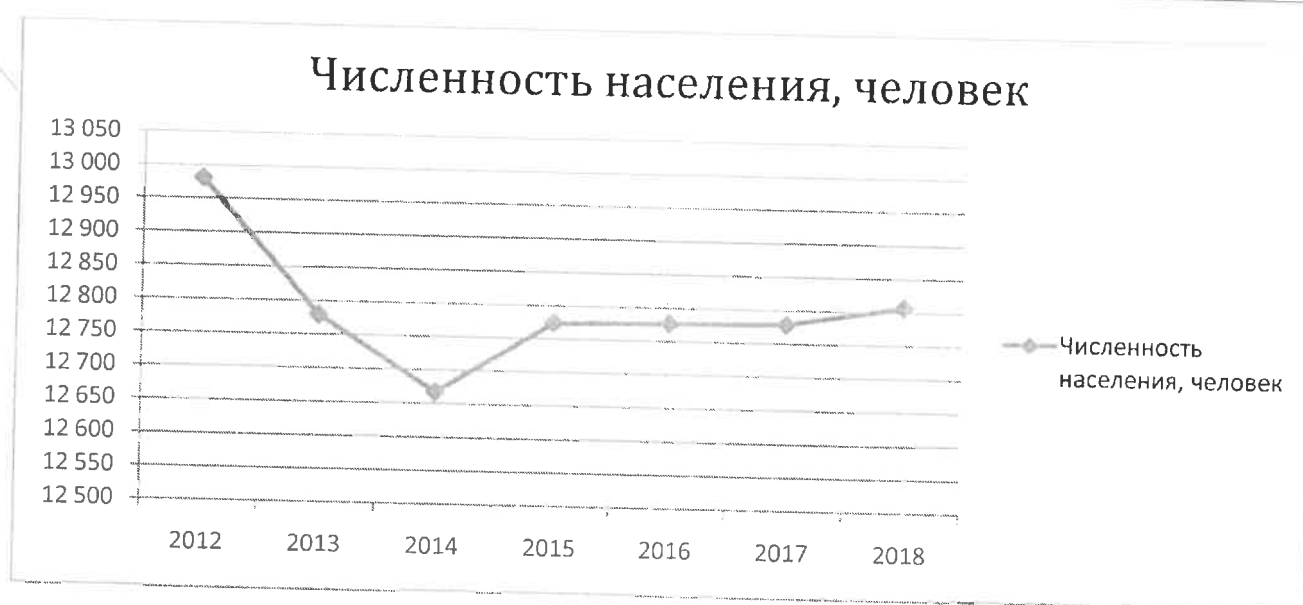


Рисунок 2 - Динамика численности населения рабочего поселка Маслянино

1.2.2 Трудовые ресурсы

Численность трудовых ресурсов Рабочего поселка Маслянино на январь 2018 г., составляет 6554 человек или 57,6 % от общей численности населения Рабочего поселка Маслянино.

Существующие предприятия, объекты промышленного комплекса, и другие объекты рынка товаров и услуг, которые ведут свою деятельность на территории рабочего поселка Маслянино, субъекты малого предпринимательства, самозанятое население, личные подсобные хозяйства с указанием класса опасности представлены в таблице 2

Таблица 2 - Предприятия на территории Рабочего поселка Маслянино

№ п/п	Наименование предприятий и коммунальных зон	Класс опасности по СанПиН
1	Кирпичный завод	III
2	Сыродельный завод	IV
3	Пивзавод	IV
4	ООО «Горгаз»	V
5	ДРСУ	III
6	УРСЖ	III
7	Площадка очистных сооружений	II
8	РСУ	V
9	ЖКХ (ООО «Водоканал»)	-
10	Пождепо ПУ-64 УГПС МЧС России НСО	-
11	Швейный цех	V
12	Пищекомбинат «Маслянинский»	IV
13	ООО «Теплоэлектросервис»	-
14	ООО «Родник Сибири»	IV
15	ЗАО фирма «Кирпичный завод»	III
16	Складская территория РАЙПО	-
17	Фирмы «Чалдон»	-
18	ООО «ДОК»	V
19	«Маслянинская строительная организация»	III
20	Льносеменоводческая станции	V
21	ЗАО АПК «Маслянинский лен»	III
22	ООО «Мельница»	V
23	Ветстанции	V
24	Метеостанции	-

25	ООО «Дортехпром»	IV
26	ЗАО «РЭС» Черепановские электрические сети»	V
27	Маслянинское лесничества	IV
28	Шпонзавод	IV
29	ООО «Дортехпром»	III
30	АЗС	V
31	Маслянинский лесхоз	V
32	СТО	V
33	Ферма КРС	III
34	Фермерские хозяйства	V
35	Личные подсобные хозяйства	-

В текущем году строительства крупных объектов в рабочем поселке Маслянино не предусматривалось.

На протяжении последнего ряда лет были зафиксированы значительные показатели по вводу в эксплуатацию жилья, обусловленные стабилизацией экономического развития.

Значительный рост цен на товары и услуги - это основной фактор, который продолжает сдерживать активное развитие потребительского рынка.

Уровень среднемесячной номинальной заработной платы по полному кругу предприятий (по предварительным данным) вырастет по итогам 2018 года.

Сохранены все меры поддержки предпринимательской деятельности, оказывается содействие в создании новых рабочих мест и расширении самозанятости.

1.2.3 Жилищный фонд

Основные принципы развития жилищного строительства на территории муниципального образования рабочего поселка Маслянино следующие:

- освоение территорий в существующих границах населённых пунктов рабочего поселка Маслянино;
- реновация существующих индивидуальных домов с увеличением размера индивидуального дома;
- осуществление нового комплексного жилищного строительства в

соответствии с утвержденной документацией и с учётом планировочных ограничений территории муниципального образования;

- комплексное освоение зон нового строительства, предусматривающее полное обеспечение населения услугами соцкультбыта и объектами инженерно-транспортной инфраструктуры;
- применение в строительстве современных типовых и индивидуальных проектов;

Жилищное строительство является одним из самых важных аспектов социального развития населенных мест и повышения уровня жизни населения.

1.2.4 Объекты притяжения транспортных потоков

Основными объектами притяжения транспортных потоков в рабочем поселке Маслянино являются промышленные предприятия, торговые центры, рынки, торгово - развлекательные центры, медицинские учреждения, учреждения дошкольного и школьного образования, офисы, места культурного отдыха, оздоровительные учреждения, учреждения культуры и спорта.

Основные районы притяжения транспортных потоков рабочего поселка Маслянино представлены на рисунке 3.

1.2.6 Торговля

Состояние потребительского рынка района по итогам 2017 года характеризуется как стабильное, обеспечивающие условия для полного удовлетворения спроса населения на потребительские товары и услуги.

Наиболее значимую роль в экономическом развитии занимают промышленные предприятия. Также на развитие экономического потенциала оказывают влияние личные подсобные хозяйства, субъекты малого и среднего предпринимательства.

1.2.7 Здравоохранение

Число организаций, которые занимаются здравоохранением населения на территории рабочего поселка Маслянино - 2.

Среди них:

- Маслянинская центральная районная больница;
- Районная поликлиника.

Также на территории поселения действуют аптечные пункты.

1.2.8 Образование

На территории рабочего поселка Маслянино действуют 5 общеобразовательных учреждений, с общим количеством мест обучающихся 2058 человек. Средняя наполняемость классов составляет 21,6 человек.

Число учреждений дошкольного образования составляет 5.единиц с общим количеством мест в 712 единиц. На территории поселения действует учреждение дополнительного образования - Детская школа искусств. Количество детей, посещающих учреждения дополнительного образования, составляет 585 человек.

Также образовательные услуги в поселении предоставляет учреждение профессионального образования - ГБПОУ НСО «Маслянинский межрайонный аграрный лицей», численность обучающихся составляет 286 человек.

Учреждения высшего образования отсутствуют.

1.2.8 Культура

Количество учреждений культуры в рабочем поселке Маслянино составляет 7 единиц:

- СДК, клубы - 2 орг;
- Кинозалы - 1 орг;
- Музеи - 1 орг.
- Библиотеки - 3 шт.

В учреждениях отрасли созданы условия для обеспечения максимальной доступности услуг в сфере культуры для всех категорий населения, в том числе для людей с ограниченными возможностями жизнедеятельности.

1.2.9 Границы избирательных участков¹

Границы избирательных участков на территории Рабочего поселка Маслянино представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Границы избирательных участков

№ п/п	Расположение избирательного участка
735	р.п. Маслянино, ул. Коммунистическая, 4 (здание РДК)
736	р.п. Маслянино, ул. Коммунистическая, 1 (здание школы №1)
737	р.п. Маслянино, ул. Пролетарская, 82 (здание школы № 3)
738	р.п. Маслянино, ул. Ленинская, 46 (здание администрации р.п.Маслянино)
739	р.п. Маслянино, ул. Кирпичная 54 «а» (административное здание ЗАО фирмы «Кирпичный завод»)
740	р.п. Маслянино, ул. Заводская, 8 (здание школы № 4)
741	р.п. Маслянино, ул. Парковая, 106 (МБУ «Маслянинский центр содействия семейному воспитанию»)
742	р.п. Маслянино, ул. Боровая, 17
743	р.п. Маслянино, ул. Бердская, 27 (здание школы № 2)
744	р.п. Маслянино ул. Больничная, 50 «б», (школа №5)

¹ В соответствии с данными, представленными в Территориальной избирательной Новосибирской области

1.2.10 Природные условия

Рабочий поселок Маслянино, находящийся в составе Маслянинского района занимает юго-восточное положение. Располагаясь в юго-восточной части Новосибирской области занимает самую повышенную ее часть.

Климат поселения относится к континентальному типу с холодной зимой и умеренно жарким летом, характерны резкие колебания температуры и осадков. 6 Наблюдается оптимальное количество или избыток влаги при недостатке тепла. Средняя температура воздуха июля - + 18, января – - 20,1, годовое количество осадков – 410-420 мм.

Продолжительность периода со снежным покровом – 130 - 150 дней. Промерзание почвы, несмотря на неблагоприятные зимние условия, сравнительно неглубокое - до 120 см.

2. Характеристика сети автомобильных дорог и других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории рабочего поселка Маслянино

На территории рабочего поселка Маслянино самыми распространенными видами транспорта является автомобильный транспорт.

На территории р.п. Маслянино отсутствует железнодорожное и воздушное сообщение.

В основу предложений по развитию транспортной инфраструктуры рабочего поселка Маслянино положены предложения схемы территориального планирования Новосибирской области.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значения, на территории рабочего поселка Маслянино

2.1 Характеристика сети автомобильных дорог на территории рабочего поселка Маслянино

Основной каркас автодорожной сети Рабочего поселка Маслянино составляют автодороги местного и регионального значения. Через район проходит участок дороги регионального значения 50К-15.

Внутрипоселковые связи осуществляются по автомобильным дорогам местного значения. Связь с соседними поселениями также осуществляется автомобильным дорогам местного значения.

Перечень автомобильных дорог рабочего поселка Маслянино с указанием их протяженности представлен в таблице 4. В таблице 5 представлен перечень инженерных сооружений на автомобильных дорогах рабочего поселка Маслянино.

Таблица 4 – Перечень и краткая характеристика автомобильных дорог, обслуживающих рабочий поселок Маслянино

№ п/п	Наименование улиц/переулков	Протяженность, метров	Год ввода	Свидетельство на объект
1	Алтайская	590	1989	АЖ 160713
				10.11.2015
2	пер. Алтайский	517	1991	АЖ 160556
				09.11.2015 г
3	Базарная	1935	1990	31.08.2016г № гос рег. 54-54/017-54/017/004/2016-846/1
4	Бердская	987	1990	АЖ 160560
				09.11.2015 г
5	Береговая	962	1991	АЖ 160549
				10.11.2015
6	Березовая	519	1989	АЖ 160534
				09.11.2015 г.
7	Больничная	1255	1990	АЖ 160532
				09.11.2015 г.
8	Больничная	1530	1991	АЖ160533
				09.11.2015 г.
9	Боровая	727	1990	АЖ 160551
				09.11.2015 г.
10	Боровой пер	200	1989	АЖ 160561
				09.11.2015 г.
11	Возрождения	1073	1990	АЖ 160553
				09.11.2015 г.
12	Восточная	1676	1990	АЖ 160559
				09.11.2015 г.
13	Высокая	317	1989	АЖ 160531
				09.11.2015 г.
14	Гагарина	280	1990	АЖ 160562
				09.11.2015 г.
15	Гаражная	950	1990	АЖ 160558
				09.11.2015 г
16	Горная	992	1991	АЖ 160535
				09.11.2015 г.
17	Горный пер №1	598	1990	АЖ 160552
				09.11.2015 г

18	Горный пер №2	304	1990	АЖ 160550 09.11.2015 г.
19	Гриценко	880	1989	АЖ 160557 09.11.2015 г
20	Д.Дачная	364	1989	АЖ 241449 18.01.2016г
21	Дачная	654	1990	АЖ 241439 18.01.2016г.
22	Дорожная	554	1991	АЖ 241436 18.01.2016г.
23	Ермака	770	1989	21.09.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 552/1
24	Есенина	397	1990	АЖ 160543 09.11.2015 г.
25	Желнова	289	1991	АЖ 160542 09.11.2015 г.
26	Заводская	2891	1991	АЖ 241438 18.01.2016г
27	Заречная	231	1990	АЖ 160544 09.11.2015 г
28	Зеленая	681	1989	АЖ 160548 09.11.2015 г.
29	Калининская	2810	1990	АЖ 160546 09.11.2015 г.
30	Кашиной	1412	1989	АЖ 160541 09.11.2015 г.
31	Кирзавод	1667	1991	АЖ 160547 09.11.2015 г.
32	Кирпичная	1588	1990	АЖ 160545 09.11.2015 г.
33	Кленовая	218	1989	54 АЕ 755785 03.07.2015 г
34	Колхозная	676	1989	АЖ 160555 09.11.2015 г.
35	Коммунистическая	2270	-	-
36	Комсомольская	714	1989	АЖ 241417 13.01.2016г
37	Космонавтов	288	1990	АЖ 160554 09.11.2015 г
38	Кутузова	484	1990	АЖ 375108 03.06.2016

39	Лазурная	499	1988	АЖ 241435 15.01.2016г
40	Ленинская	1289	1989	АЖ 241420 13.01.2016
41	Пер.Ленинский	356	1990	АЖ 241454 18.01.2016г
42	Лесная	427	1990	АЖ 375109 03.06.2016
43	Лесной пер.	298	1991	АЖ 241450 18.01.2016г
44	Лесной пер.	236	1989	АЖ 241437 18.01.2016г
45	Линейная	221	1989	АЖ 241418 13.01.2016г
46	Луговая	887	1990	АЖ 241451 18.01.2016г.
47	М.Горького	940	1991	АЖ 375110 03.06.2016
48	Магистральная	1438	1989	204.05.2017г. № госрег 54:17:000000:1330- 54/017/2017-1
49	Майская	1061	1990	АЖ241453 18.01.2016г
50	Мира	299	1991	АЖ 241426 15.01.2016г
51	Молодежная	578	1989	АЖ 241419 13.01.2016г
52	Мостовая	1100	-	-
53	Мостовой пер.	537	1990	54 АЕ 755930 15.07.2015 г
54	Набережная	264	1998	54 АЕ 755787 03.07.2015 г.
55	Новая	387	1990	АЖ 241429 15.01.2016г
56	Озерная	3941	1989	АЖ 241425 15.01.2016г
57	Озерный пер.	201	1990	АЖ 241428 15.01.2016г
58	Октябрьская	3946	1989	АЖ 241430 15.01.2016г

59	Октябрьский пер.	510	1990	54 АЕ 755786
				03.07.2015 г
60	Понуровского	498	1989	27.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 379/1
61	Парковая	2058	1989	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 375/1
62	Партизанская	2642	1991	АЖ 293748 05.05.2016г
63	Партизанский пер.	497	1991	АЖ 241452 18.01.2016г
64	Перфильева	258	1991	13.10.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/003/2016- 551/1
65	Пионерская	806	1991	Аж 293754 05.05.2016г
66	Пищевая	1474	1990	АЖ 241421 13.01.2016г
67	Пищевой пер.	74	1990	АЖ 293749 05.05.2016г
68	Покрышкина	478	1989	АЖ 293747 05.05.2016г
69	Полевая	1972	1990	АЖ 293661 26.04.2016г
70	Почтовая	1275	1989	АЖ 293663 26.04.2016г
71	Почтовый пер.	244	1990	АЖ 293751 05.05.2016г
72	Пролетарская	2153	1989	АЖ 293659 26.04.2016г
73	Пролетарский пер.	373	1991	АЖ 293752 05.05.2016г
74	Промышленная	368	1990	АЖ 293744 05.05.2016г
75	Пушкина	409	1990	АЖ 293892 19.05.2016г
76	Речная	517	1990	АЖ 241427 15.01.2016г

77	Российская	767	1989	АЖ 293884 18.05.2016г
78/1	Садовая	383	1989	АЖ 293891 19.05.2016г
78/2	Садовая	4060	-	-
79	Санаторная	916		АЖ 293662 26.04.2016г
80	Санаторный пер.	310		АЖ 293746 05.05.2016г
81	Светлая	1299	1989	АЖ 293743 05.05.2016г
82	Свободы	751	1990	АЖ 293882 18.05.2016г
83	Северная	339	1991	28.03.17 г. 54:17:024504:45- 54/017/2017-1
84	Сельская	627	1991	31.08.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/004/2016- 847/1
85	Симбирская	1613	1990	АЖ 293643 26.04.2016г
86	Симбирский пер.	279	1989	АЖ 293656 26.04.2016г
87	Ситникова	426	1990	АЖ 293883 18.05.2016г
88	Советская	1243	1990	АЖ 293559 18.04.2016
89	Совхозная	558	1991	15.09.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/004/2016- 952/1
90	Сосновая	1239	1990	АЖ 293745 05.05.2016г
91	Степная	1394	1989	АЖ 293753 05.05.2016г
92	Строителей	148	1990	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 373/1
93	СХТ	448	1991	АЖ 293755 05.05.2016г
94	Таёжная	499	1990	АЖ 293898 19.05.2016г

95	Титова	529	1989	27.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/001/2016- 691/1
96	Торговая	710	1989	05.09.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/004/2016- 854/1
97	Трудовая	163	1990	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 370/1
98	Усова	791	1991	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 374/1
99	Учительская	798	1989	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 372/1
100	Центральная	526	1990	27.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 376/1
101	Чанкина	405	1990	27.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 378/1
102	Школьная	1805	1989	27.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 377/1
103	Юбилейная	1632	1989	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 371/1
104	Ягодная	1585	1990	АЖ 241448 18.01.2016г
105	50 лет Октября	850	1990	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 373/1

106	60 лет ВЛКСМ	426	1991	26.07.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 369/1
107	60 лет Октября	2619	1989	21.09.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/002/2016- 553/1
108	Белолипецкого	298	1991	13.10.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/003/2016- 553/1
109	Весенняя	147	1991	13.10.2016г № гос рег. 54-54/017- 54/017/003/2016- 552/1
110	Спортивная	676	1991	14.12.2016г № госрег 54- 54/017/010/2016- 422/1
111	Северная	339	1991	28.03.17 г. 54:17:024504:45- 54/017/2017-1 сооруж-е
112	Западная	821	1990	54:17:010603:456- 54/017/2017-1 от 27.03.2017
112	Талицкая	1044	1990	03.04.2017 г. 54:17:010603:454- 54/017/2017-1
113	Салаирская	573	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1304- 54/017/2017-1
114	Дружбы	535	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1307- 54/017/2017-1
115	Юности	181	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1313- 54/017/2017-1
116	пер. 1-й Западный	286	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1305- 54/017/2017-1

117	пер. 2-й Западный	168	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1304- 54/017/2017-1
118	пер. 3-й Западный	168	1990	03.04.2017 г. 54:17:010603:457- 54/017/2017-1
119	пер. 4-й Западный	294	1990	03.04.2017 г. 54:17:010603:458- 54/017/2017-1
120	пер. 5-й Западный	168	1990	03.04.2017 г. 54:17:010603:455- 54/017/2017-1
121	пер. 1-й Есенина	138	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1302- 54/017/2017-1
122	пер. 2-й Есенина	141	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1310- 54/017/2017-1
123	пер. 3-й Есенина	213	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1309- 54/017/2017-1
124	пер. 1-й Салаирский	248	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1306- 54/017/2017-1
125	пер. -2- й Салаирский	181	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1303- 54/017/2017-1
126	пер. 3-й Салаирский	290	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1312- 54/017/2017-1
127	пер.4-й Салаирский	180	1990	03.04.2017 г. 54:17:000000:1311- 54/017/2017-1

Таблица 8 – Перечень транспортных сооружений, находящихся на территории Рабочего поселка Маслянино

№ п/п	Наименование	Населённый пункт	Улица
1	Автомобильный мост	р.п. Маслянино	Улица Коммунистическая (в районе перекрестка с улицей Дачная и переулком пролетарским)
2	Автомобильный мост	р.п. Маслянино	Конец улицы Коммунистическая и начало улицы Мостовая-
3	Автомобильный мост	р.п. Маслянино	Улица Садовая 137 (около магазина «Дельфин»)
4	Автомобильный мост	р.п. Маслянино	Улица Мостовая 23

На момент подготовки комплексной схемы организации дорожного движения рабочего поселка Маслянино, на автомобильной сети регионального и местного значения расположены 4 автомобильных моста.

На территории рабочего поселка Маслянино преобладают дороги с переходным, твердым покрытием.

Карта - схема улично-дорожной сети, на территории рабочего поселка Маслянино представлена на рисунке 4.

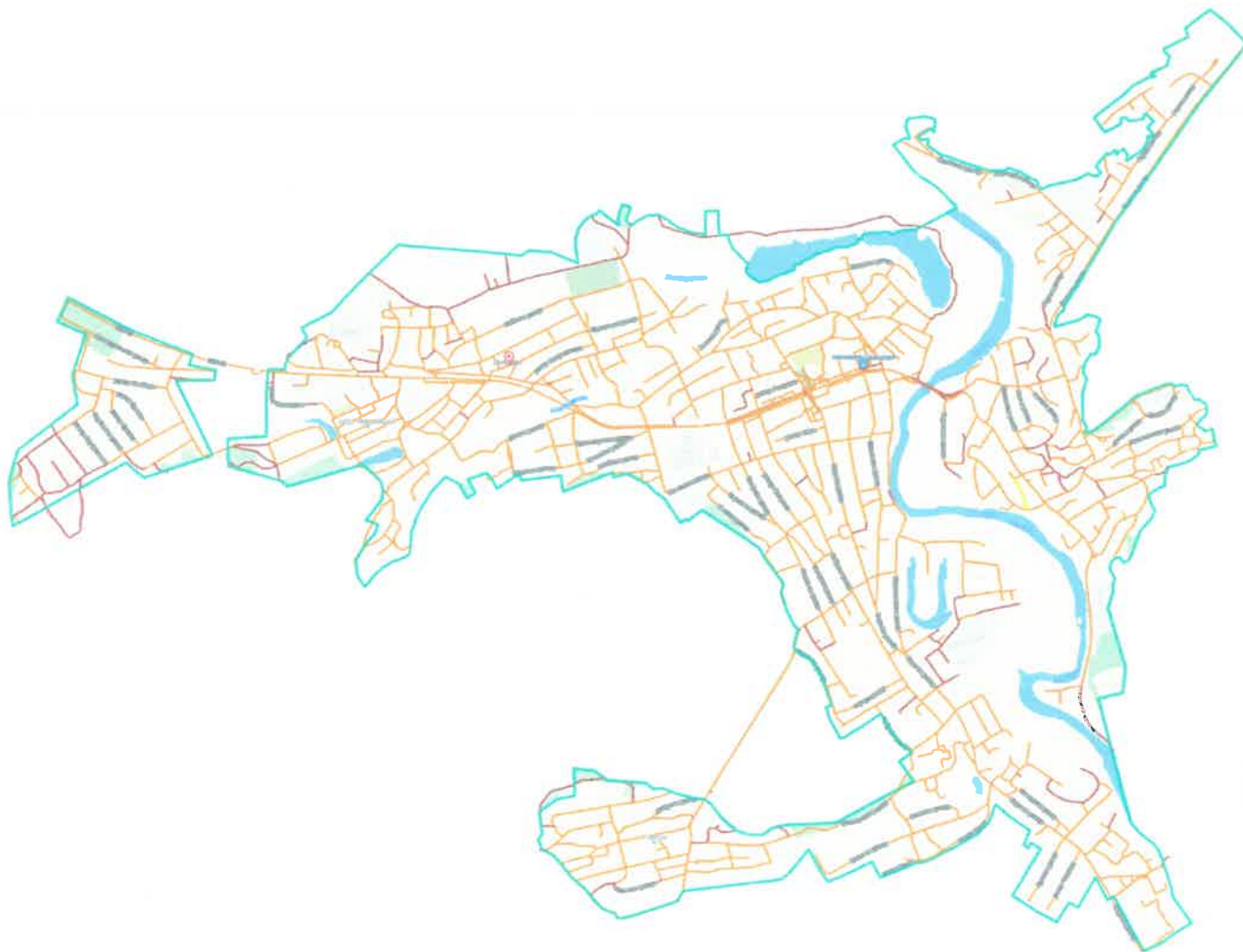


Рисунок 4 - Карта улично - дорожной сети рабочего поселка Маслянино

Анализ сложившейся ситуации на автодорожной сети рабочего поселка Маслянино выявил следующие проблемы:

- улицы и дороги не везде имеют усовершенствованное асфальтобетонное покрытие;**
- наблюдается износ проезжих частей, тротуаров, бортовых ограждений;**
- дефекты искусственных сооружений на дорогах;**
- дефекты и отсутствие в необходимых местах направляющих устройств и других элементов обустройства дорог;**
- отсутствие связи по автодорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования населенных пунктов.**

2.3 Параметры других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Рабочего поселка Маслянино

2.3.1 Велосипедное движение

Существует программа Strava², которая проводит анализирование и показывает статистику по передвижению жителей на велотранспорте и пешим ходом по часто используемым автомобильным дорогам. Статистика Strava за 2015-2018 г. в р.п Маслянино приведена на рисунке 5.

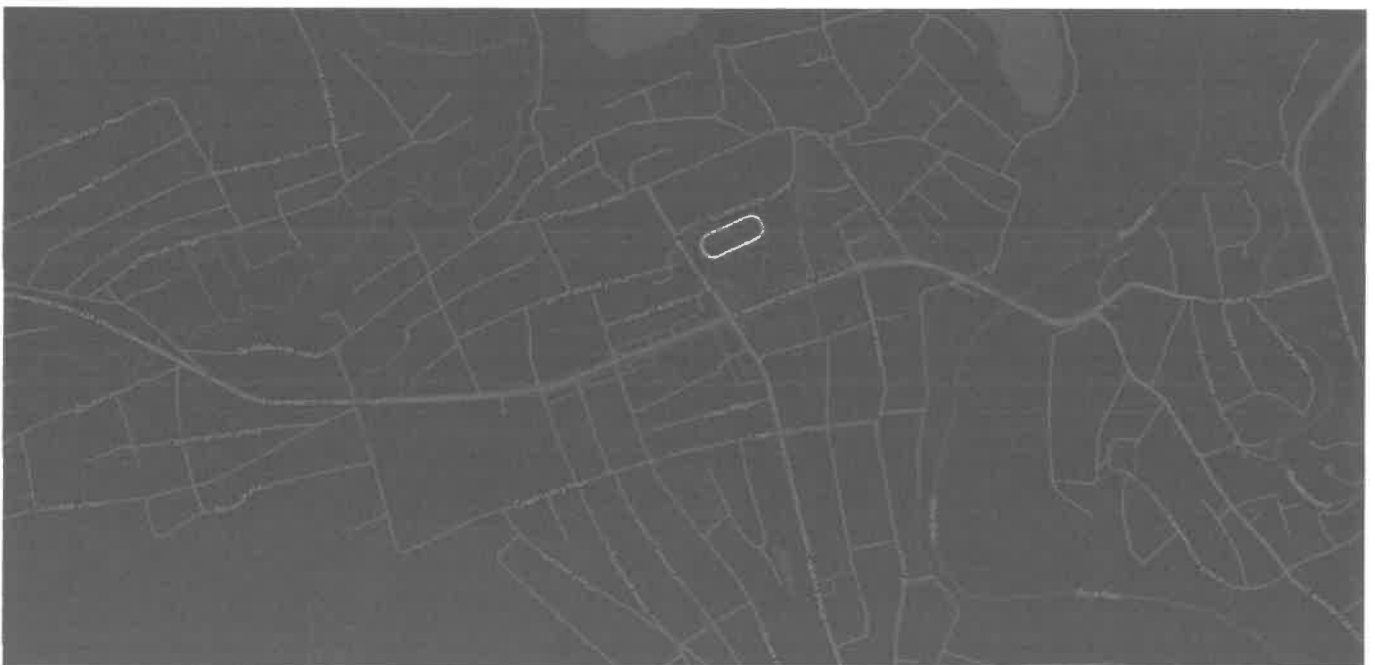


Рисунок 5 - Статистика наиболее частых используемых дорог по передвижению велосипедным транспортом

В настоящее время в рабочем поселке Маслянино слабо развито велосипедное движения, наиболее часто используются центральные улицы поселения - ул. Коммунистическая, Мостовая.

Также велотранспорт часто используется по улице Садовой до Центрального стадиона.

²<https://www.strava.com/heatmap#14.36/40.38938/48.91713/blue/ride>

На момент анализа велосипедного движения на территории рабочего поселка Маслянино нет организованных стоянок для велосипедного транспорта.

Для развития велосипедного движения рабочего поселка Маслянино, предлагается маршрут, представленный на рисунке 6 протяженностью 7,3 км. В местах остановок организовать велопарковки.



Рисунок 7 - Предлагаемый веломаршрут

2.3.2 Пешеходное движение

На территории рабочего поселка Маслянино имеются следующие участки УДС, для пешеходного движения.

Карта- схема с расположением пешеходных дорог представлены на рисунке 8.

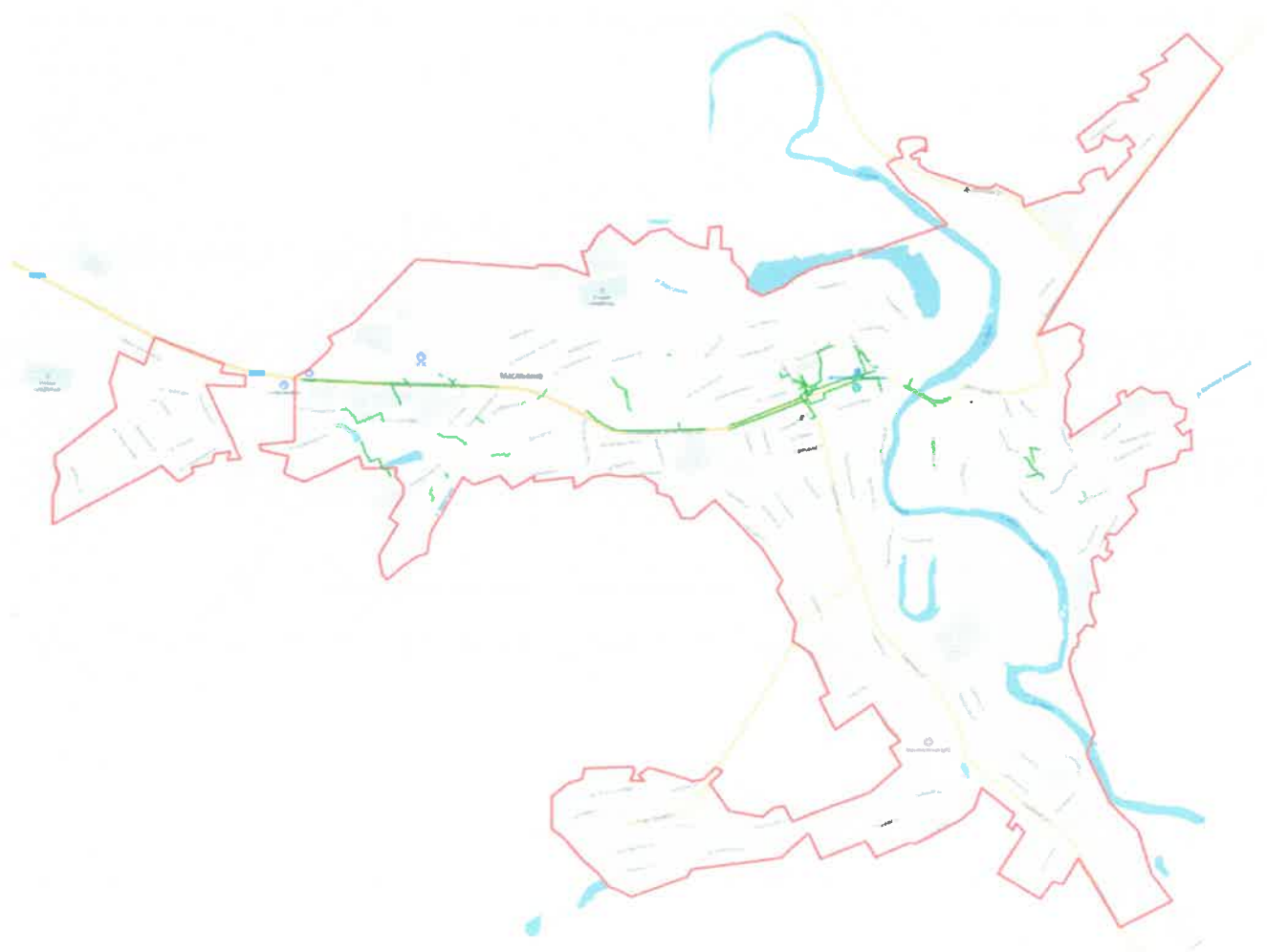


Рисунок 8 - Карта пешеходных дорог

3. Характеристика работы пассажирского транспорта общего пользования на территории рабочего поселка Маслянино

3.1 Характеристика сети регулярных маршрутов автомобильного транспорта общего пользования на территории рабочего поселка Маслянино

3.1.1 Пассажирский общественный транспорт рабочего поселка Маслянино

Пассажирские транспортные услуги на территории рабочего поселка Маслянино осуществляются общественным и индивидуальным автотранспортом. В целом объём перевозок пассажиров складывается из трудовых, культурно-бытовых и рекреационных поездок жителей.

Пассажирские перевозки на территории рабочего поселка Маслянино осуществляет МУП «Маслянинскавтотранс».

На территории р.п. Маслянино существует автостанция Маслянино.

На момент разработки КСОДД к р.п. Маслянино принадлежит один маршрут пассажирского регулярного сообщения № 1 «ДРСУ-Совхоз - Пансионат».

Маршрут № 1 «ДРСУ-Совхоз - Пансионат»

Вид маршрута: пригородный, межмуниципальный.

Сезонность: постоянный.

Маршрут функционирует с 10.03.1962 г, изменения вносились 13.09.2010 г.

Длина маршрута составляет 11.1 км.

На конечных пунктах маршрута пассажирского транспорта № 1 существуют разворотные площадки. Съездные площадки существуют на остановочных пунктах «Пансионат» и «Совхоз».

Характеристика автодорожного полотна на протяжении маршрута № 1 «ДРСУ - Совхоз - Пансионат» представлена в таблице 9.

Таблица 9 - Характеристика дорожного полотна на маршруте № 1

№ п/п	Участок дороги	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
1	Пансионат - ДРСУ - Совхоз	Асфальтное покрытие	7

2	ул. Озерная, ул. Садовая, ул.Синбирская	Асфальтное покрытие	7
3	ул. Калининская	Щебеночное покрытие	5

Карта расположения маршрута № 1 и остановочных пунктов на территории рабочего поселка Маслянино представлена на рисунке 9.

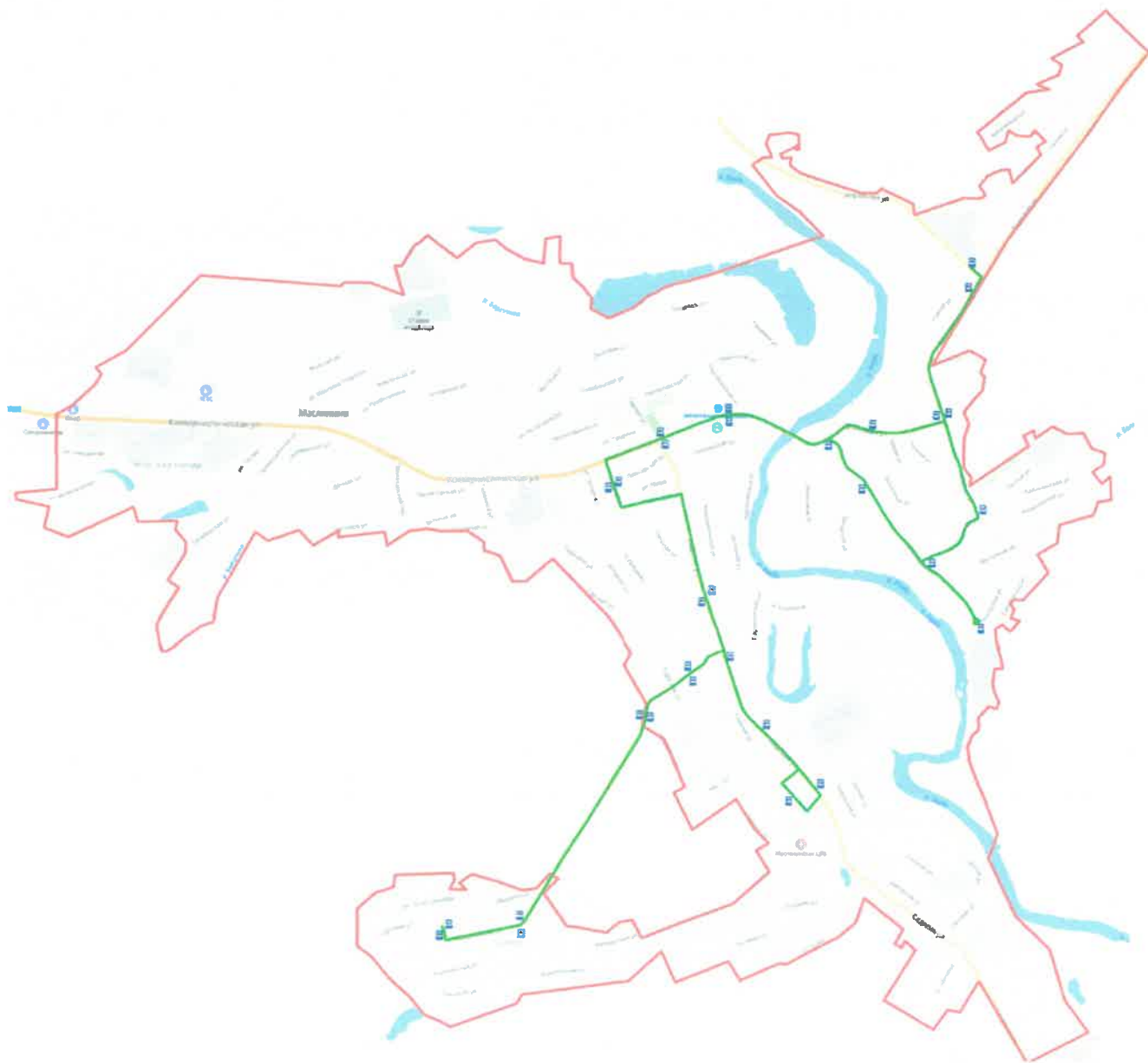


Рисунок 9 - Расположение маршрутной сети

Основные типы пассажирского транспорта обслуживающие р.п Маслянино представлены в таблице 10.

Таблица 10 - Типы пассажирского транспорта

Описание	Силуэт	Пассажиро- вместимость	Длина
Средний класс транспортных средств		26-75	5,0-7,5 м

Максимальная интенсивность пассажиров на наземном транспорте общего пользования наблюдается в утренний и вечерний час пик в остальное время маршрутная сеть не загружена, это связано с рабочими поездками, а также из-за небольшого количества населения.

Основными транспортными артериями, используемыми пассажирским транспортом, являются автомобильные дороги по ул. Каммунистическая, ул. Озерная, ул Мостовая, а также автомобильная дорога до Совхоза.

В целом, маршрутная сеть рабочего поселка Масляниноохватывает все основную часть поселения и обеспечивает связность территорий между собой.

Общая протяженность сети маршрутов общественного транспорта (без учета наложения маршрутов), проходящих по сети автомобильных дорог общего пользования, составляет 11,1 км.

Маршрутная транспортная сеть характеризуется плотностью (δ), т.е. насыщенностью территории района линиями МПТ.

Плотность маршрутной сети в рабочего поселка Маслянино:

$$\delta = \frac{\sum L_c}{F} = 11,1/14,8 = 0,75 \text{ км/км}^2,$$

где F – площадь муниципального образования, км².

Чем выше плотность маршрутной сети, тем меньше затраты времени пассажиров. Исходя из общей протяжённости маршрутов общественного транспорта и площади муниципального района (14,8 км²), плотность маршрутной сети составляет 0,75км/км².

Существующая плотность сети общественного пассажирского транспорта

может быть охарактеризована как достаточная. Система внешних связей рабочего поселка Маслянино (межмуниципальных и межсубъектных автобусных маршрутов) характеризуется довольно значительной степенью разветвлённости и в целом может быть охарактеризована положительно.

Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории рабочего поселка Маслянино показал:

- в целом система внешних связей (межмуниципальных и межсубъектных автобусных маршрутов) и внутренних связей (муниципальных и городских автобусных маршрутов) может быть охарактеризована положительно;
- наличие территории поселения не обслуживаемых городским общественным транспортом;

3.1.2 Характеристика работы пригородного железнодорожного пассажирского транспорта на территории рабочего поселка Маслянино

На территории рабочего поселка Маслянино отсутствует железнодорожное пассажирское сообщение

3.1.3 Обзор целевых программ и планов развития транспортной инфраструктуры, документов территориального планирования на территории рабочего поселка Маслянино.

В настоящее время действует ряд документов федерального, регионального и муниципального значения, определяющих направления развития транспортной инфраструктуры рабочего поселка Маслянино на перспективу:

- Комплексная схема организации дорожного движения.
- Документы развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области.

4. Анализ парковочного пространства на территории рабочего поселка Маслянино

Проблема организации парковочного пространства для автотранспортных средств является весьма актуальной для большинства муниципальных образований России.

Основными причинами этой проблемы являются:

- недостаточное развитие или полное отсутствие сети автомобильных дорог и улично-дорожной сети;
- увеличение транспортной подвижности населения с использованием личного автомобильного транспорта;
- низкие темпы строительства и реализации гаражей, автостоянок, автопарковок, а также неполное использование уже имеющихся машиномест;
- проектирование и строительство жилой и офисной застройки, торгово - развлекательных комплексов с недостаточным количеством мест для стоянки автомобилей;
- невысокий уровень администрирования вопросов стоянки и остановки автомобилей;
- низкий уровень культуры поведения части водителей, незнание правил дорожного движения.

Несоответствие спроса на места стоянки, остановки и их фактического наличия (в том числе локальные) вызывает целый ряд негативных явлений:

- снижение пропускной способности автомобильных дорог и объектов улично - дорожной сети;
- увеличение аварийности на автомобильных дорогах;
- снижение скоростей движения транспортных средств; - увеличение времени нахождения в пути грузов и пассажиров;
- рост затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта;
- усиление негативного воздействия на окружающую среду;
- повышенный износ транспортных средств;

- рост социальной напряженности в обществе и др.

Схема расположения автопарковок представлена на рисунке 10.

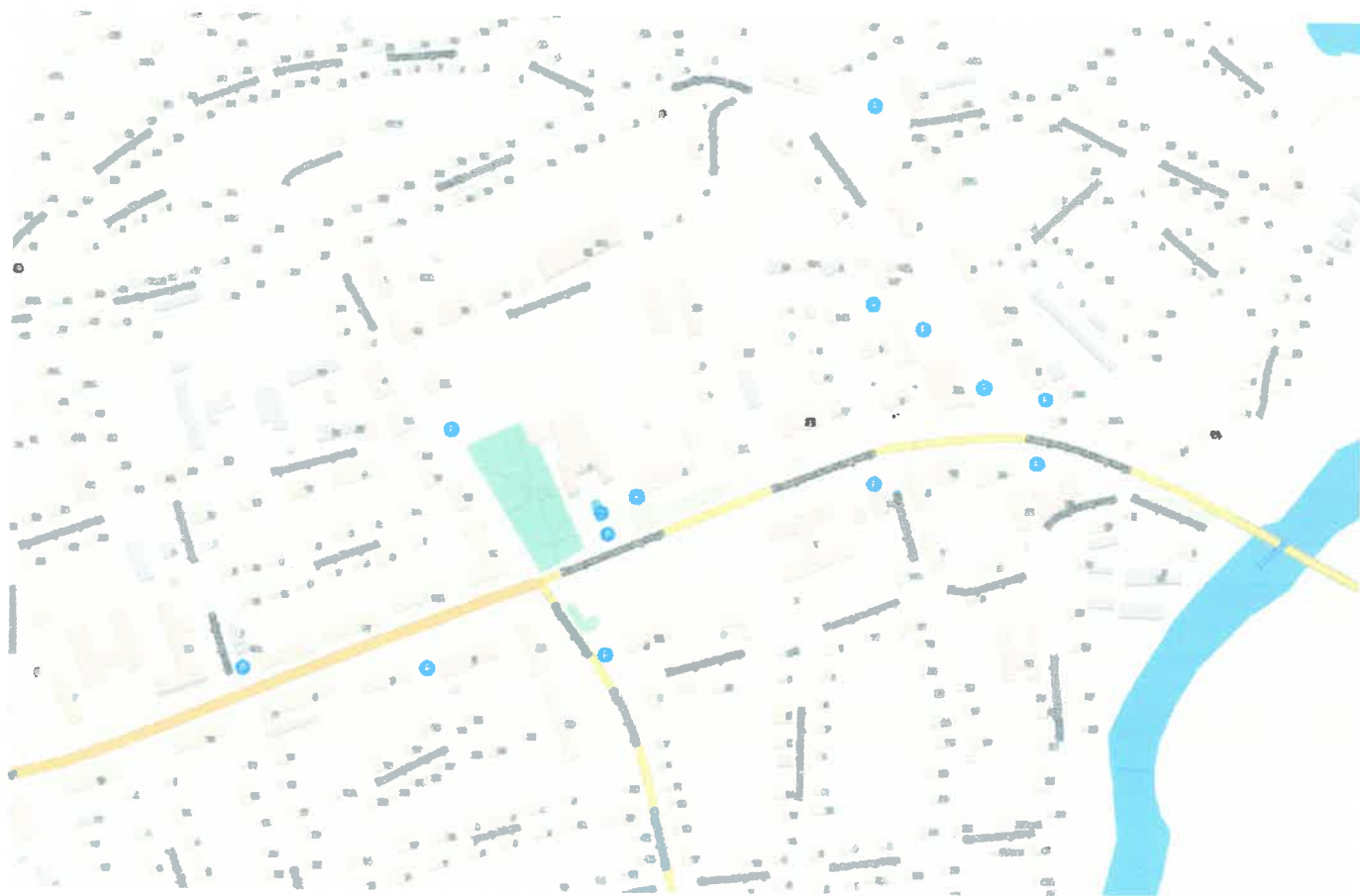


Рисунок 10 - Расположение парковок

Анализ парковочного пространства показал:

Уровень автомобилизации в поселке составляет 6 500 легковых автомобилей на 12 807 жителей и имеет дальнейшую тенденцию к росту.

Согласно 11.19 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»:

- общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, видно, что в настоящее время размещение гаражей не требуется, так как дома в жилой застройке имеют приквартирные участки, обеспечивающие потребность в местах постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.

5. Анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях на территории Рабочего поселка Маслянино

По данным УГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области за 2015 – 2018 год на территории рабочего поселка Маслянино зарегистрировано 38 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 6 человек и 31 получили ранения различной степени тяжести.

Общая статистика ДТП представлена в таблице 11 и на рисунке 11.

Таблица 11 - Общая статистика ДТП Рабочего поселка Маслянино

Год	Количество зарегистрированных ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2015	13	2	9
2016	9	2	11
2017	9	2	5
2018	7	0	6

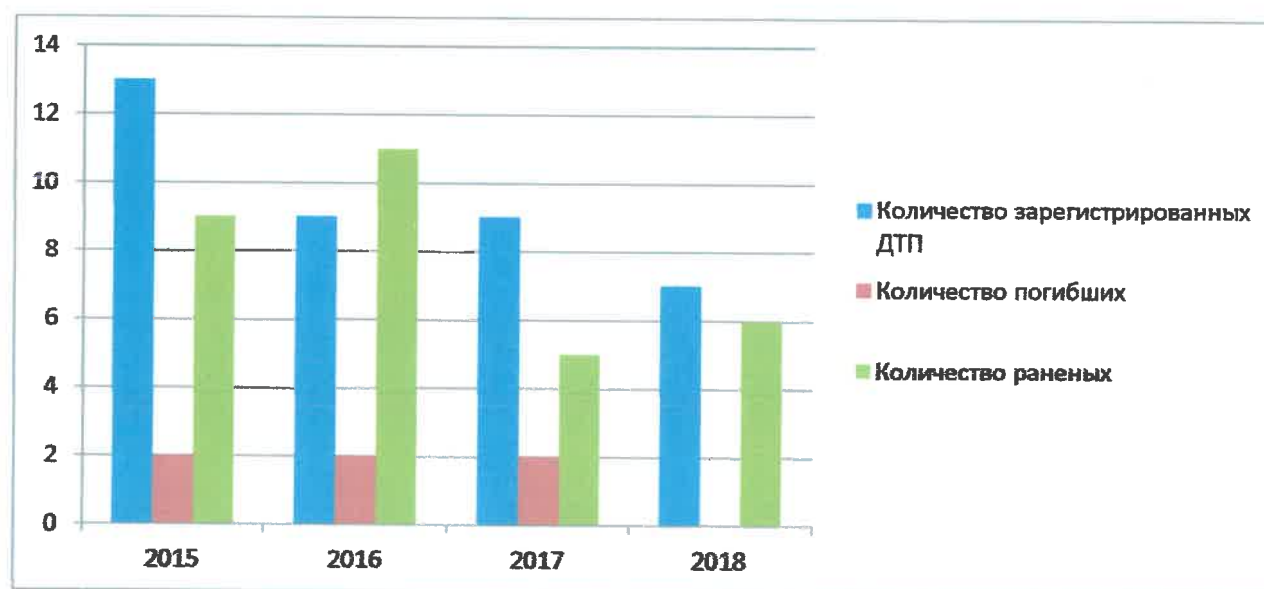


Рисунок 11 - Статистика ДТП за 2015 - 2018гг.

Согласно статистике, наиболее частыми видами дорожно - транспортных происшествий в рабочем поселке Маслянино являются «Столкновение», «Съезд с дороги» и «Наезд на пешехода вне пешеходного перехода».

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах рабочего поселка Маслянино являются:

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния проезжей части;
- плохие погодные условия;
- отсутствие бордюров;
- отсутствие пешеходных ограждений;
- несоблюдение правил дорожного движения;
- плохая освещенность дорог;
- отсутствие или плохая видимость горизонтальной разметки.

Одним из наиболее действенных инструментов по снижению дорожно-транспортного травматизма в служат мероприятия по ликвидации основных мест концентрации ДТП.

Местом концентрации дорожно - транспортных происшествий считается ограниченный по длине участок автомобильной дороги, характеризующийся устойчивым и неслучайным совершением дорожно - транспортных происшествий в течение календарного года.

На территории рабочего поселка Маслянино, на основании данных представленных УГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области можно выделить очаги с самыми опасными участками улично - дорожной сети:

- улица Коммунистическая (д. 11, 18, 28-29, 33);
- улица Садовая (д.30, 45, 168);
- улица Заводская (д. 18, 20, 25);
- улица Школьная (д. 20-25).
- улица Мостовая (в районе автомобильного моста, д. 15-17)

Анализ состояния аварийности на а/д рабочего поселка Маслянино показывает, что возникновение дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой травматические последствия, связано со следующими причинами:

- ежегодное увеличение количества ТС;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью сети дорог общего пользования местного значения, не

рассчитанной на существующие ТП.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести:

- пренебрежение требованиями и правилами ПДД со стороны участников движения;
- отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;
- неудовлетворительное состояние обочин;
- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;
- неудовлетворительное состояние дорожного полотна;
- отсутствие горизонтальной разметки в необходимых местах.

2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО И МОДЕЛЕЙ КЛЮЧЕВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

1. Разработка транспортной модели рабочего поселка Маслянино

1.1 Описание методов и инструментального комплекса моделирования

Задача моделирования автомобильных и пассажирских потоков в транспортной сети крупных городов является актуальной в связи с возросшим объемом передвижений. В настоящей работе, для достижения поставленных целей используется комплексная транспортная модель спроса на передвижения, основанная на методике прогноза транспортных и пассажирских потоков. Разработана соответствующая крупному городу структура передвижений, включающая описание слоев передвижений, методы оценки объемов передвижений, расщепление по видам транспорта, оплату за проезд и парковку, и другие аспекты.

В мире существует большое число транспортных моделей в рамках 4-шагового подхода, однако сам этот подход формирует только общую схему расчетов. Разработанная методика предлагает конкретные решения по подготовке данных, алгоритмам на всех шагах расчета, а также по взаимному влиянию этих шагов.

Развитие моделей прогноза транспортных потоков в мире в основном идет по пути усложнения алгоритмов. Однако, для целей долгосрочного планирования требуются более простые модели, в частности, не требующие детализации параметров транспортной системы.

1.2 Транспортное районирование рабочего поселка Маслянино

Транспортные районы – элементарные единицы пространственной структуры области планирования. Оптимальным является районирование по функциональному признаку. В случае невозможности получения статистической информации при районировании по функциональному признаку допустимым является районирование на основе административно-территориального деления.

В основу выделения транспортных районов положены следующие принципы:

- использование линий естественных и искусственных преград (реки, железнодорожные магистрали, лесные полосы);
- соблюдение административного районирования территории;
- возможность четко охарактеризовать функциональное назначение каждого района в социально-экономической структуре региона;
- доступность данных социальной статистики по всем районам.

Транспортные районы - это условное деление области моделирования на отдельные районы. Чем больше районов - тем точнее моделирование, т.к. пассажиропотоки внутри района не рассчитываются. Условно говоря, районы - это области тяготения, которые являются пунктами назначения или отправными пунктами для матриц корреспонденций. Каждый район получает свой полигон, который представляет пространственное положение района.

Рабочий поселок Маслянино был разделен на транспортные районы. Каждому району соответствует номер и набор статистических данных.

Для каждого транспортного района использовались следующие данные:

- численность населения;
- численность рабочих мест;

Транспортные районы выполняют в модели две основных функции:

- отражают структуру распределения функционально-пространственного потенциала области моделирования.
- формируют основу агрегированного описания состояния транспортной системы области моделирования.

Схема транспортного районирования в рабочем поселке Маслянино показана на рисунке 12.

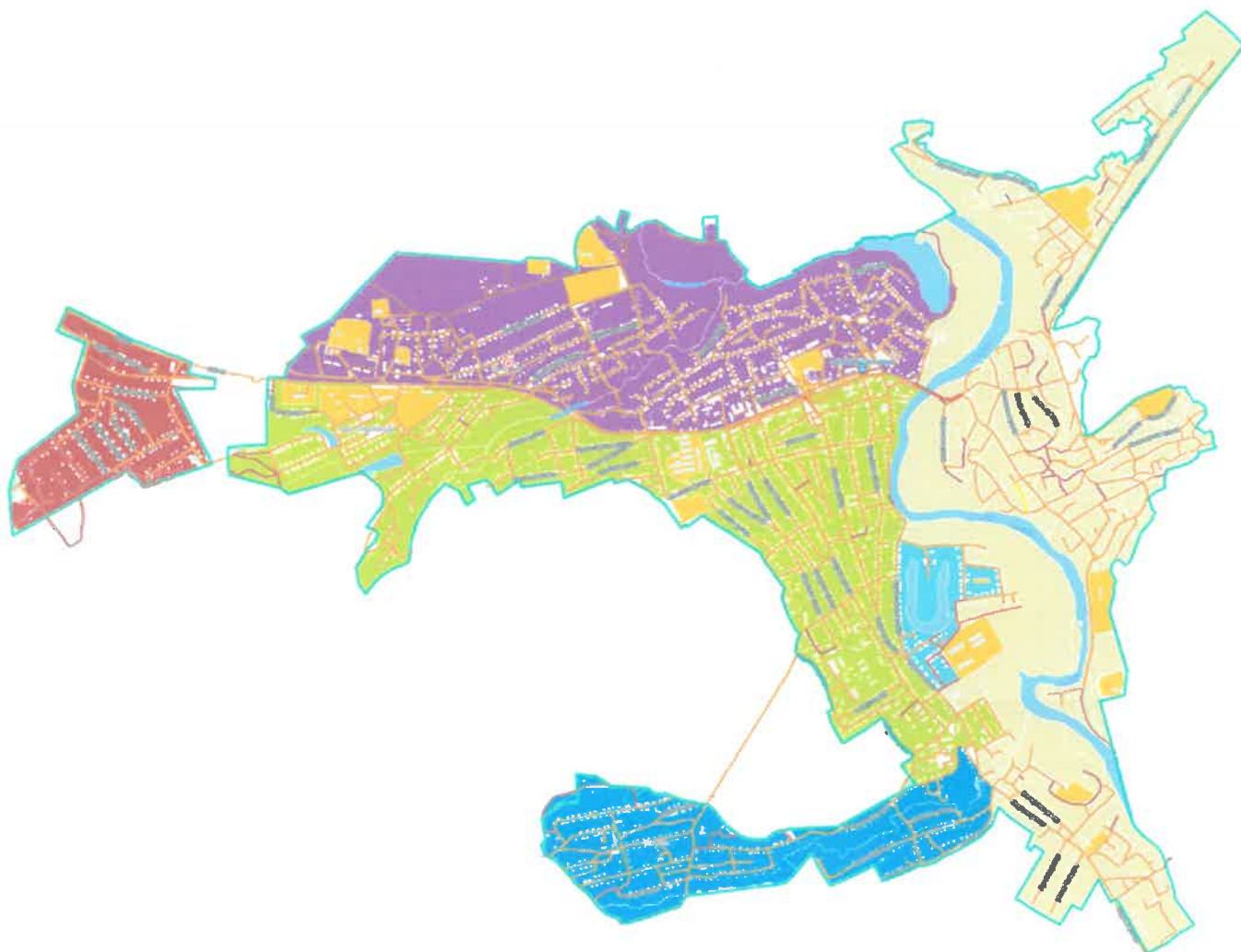


Рисунок 12 - Транспортное районирование

1.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры

Модель сети для транспортной системы должна отображать пространственную и временную структуру предложения транспортных услуг.

Транспортное предложение – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т. д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т. д.), предоставляющая возможность перемещения для участников транспортного движения и описывающая затраты на данные перемещения.

Поэтому модель сети дифференцирует основные объекты сети, такие как узлы и отрезки, которые иллюстрируют структуру сети.

Транспортная сеть УДС представлена в виде ориентированного графа со следующими геометрическими и техническими параметрами:

- геометрия трассы дороги (пространственное положение и конфигурация изображения автодороги, максимально приближенные к реальному пространственному положению и параметрам плана дороги);

- расположение перекрестков, пересечений, примыканий в виде точечных объектов;

- длина элемента УДС;

- категория автодороги;

- количество полос движения в каждом направлении;

- расчетная и разрешенная скорости движения по участку сети;

- пропускная способность каждого направления перегона улицы или дороги;

- запреты движения по элементу УДС;

- разрешенные направления движения на перекрестках, примыканиях, пересечениях;

- ранг автомобильной дороги (привлекательность для пользователя).

Данный набор параметров дороги достаточно полно описывает все основные составляющие, оказывающие существенное влияние на динамику транспортных потоков, движущихся по автомобильной дороге или улице, накладывает все основные ограничения при распределении транспортных потоков по УДС.

1.4 Ввод узлов транспортного спроса

Для определения положения перекрестков и пересечений в транспортной модели используются узлы транспортного графа. В редакторе узлов, изображенном на рисунке 22, были заданы приоритеты движения и способ регулирования перекрестков.

их вместимости, на территории рабочего поселка Маслянино. Места остановок на пути следования и маршрутная сеть представлены на рисунке 14.

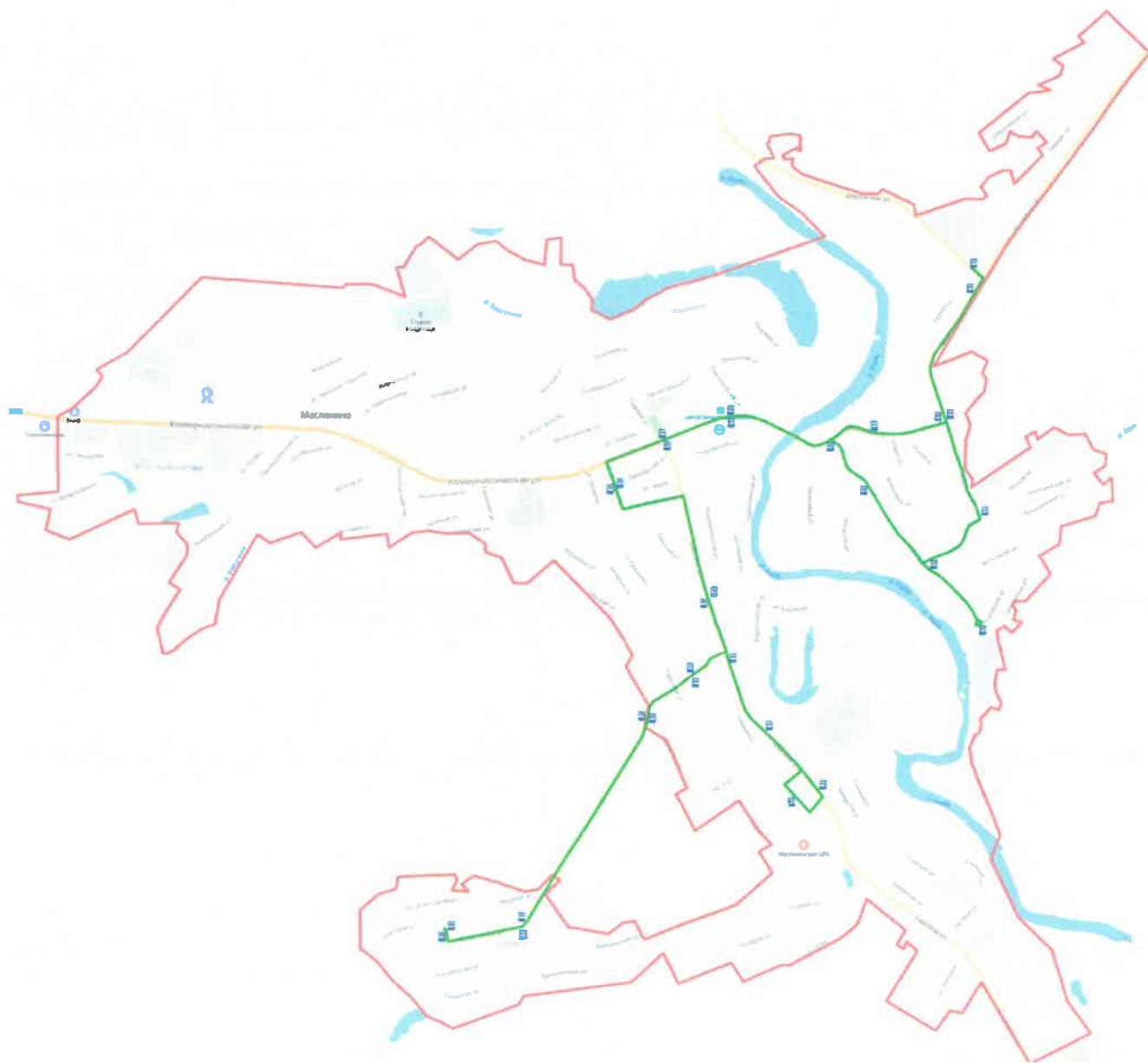


Рисунок 14 - Маршрутная сеть на территории рабочего поселка Маслянино



Рисунок 15 - Транспортная модель рабочего поселка Маслянино

1.7 Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на территории Рабочего поселка Маслянино.

Расчет распределения транспортного потока по видам транспорта по результатам моделирования видно, что коэффициент использования автомобильных дорог составил 65% приблизительно. Наибольшие автомобильные потоки в зоне рассмотрения наблюдаются на территории в центральной части поселения по улицам коммунистическая, Садовая, мостовая это связано с тем, что они являются главными улицами поселения и через них происходит выход к автомобильным дорогам регионального значения.

Следует отметить, что корреспонденции, следующие через р.п Маслянино не все принадлежат ему, существует транзитный поток грузового и легкового транспорта от поселка по автомобильным дорогам регионального значения до ближайших поселений. Критического снижения пропускной способности не наблюдается.

2. Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу

Анализ нормативной документации по развитию объектов транспортной инфраструктуры в рабочем поселке Маслянино на перспективу до 2023 г. позволил выделить следующие мероприятия:

- формирование условий для социально- экономического развития;
- повышение безопасности, качество эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения.
- реконструкционные мероприятия на УДС поселка.

2.1 Разработка варианта транспортной модели на долгосрочную перспективу

Документами планирования рабочего поселка Маслянино не предусмотрен ряд мероприятий по развитию УДС до 2032 г. Мероприятия по развитию УДС на перспективу до 2032 г. представлены в 3 этапе разработки КСОДД.

Список использованных источников

1. ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
2. Схема территориального планирования Новосибирской области - основные положения градостроительного развития [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
3. Схема территориального планирования транспортного обслуживания Новосибирской области [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
4. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории рабочего поселка Маслянино.
5. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения .
6. Схемы территориального развития рабочего поселка Маслянино.
7. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 года.
8. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2019 годы).
9. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 5.02.05-85*. - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
10. Программа Strava(<http://labs.strava.com/>) [Электронный ресурс].
11. Федеральный закон № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».
12. Генеральный план поселения рабочего поселка Маслянино.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РАБОЧЕГО
ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

3 Этап

Разработчик:



Заказчик:

2018г.

Содержание

Определения	4
Обозначения и сокращения	5
Введение	6
1. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ НА ТЕРРИТОРИИ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО	7
1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети рабочего поселка Маслянино и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу до 2023 и долгосрочную перспективу до 2032 года	7
1.1 Организационные мероприятия	7
1.2 Реконструктивно - планировочные мероприятия	7
1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта по территории рабочего поселка Маслянино	8
2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории рабочего поселка Маслянино на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу и среднесрочную перспективу	10
2.1 Мероприятия по повышению качества работы пассажирского транспорта	10
2.2 Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта	11
2.3 Разработка предложений по развитию объектов инфраструктуры пассажирского транспорта	12
3. Разработка мероприятий по созданию условий для развития и совершенствования велосипедного и пешеходного движения на территории рабочего поселка Маслянино.	15
3.1 Развитие и доступность велоинфраструктуры во взаимосвязи с дорожнотранспортным комплексом и пешеходным движением.	15

3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения.....	19
3.2.1 Установка пешеходных ограждений.....	20
3.2.2 Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением	21
3.2.3 Обеспечение доступности объектов для маломобильных групп населения	23
4. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства	24
5. Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения.....	25
6. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий.....	26
Заключение	32
Список использованных источников	33

Определения

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 и дорожные сооружения.

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.

ДТП–событие, возникшее в процессе движения ТС 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 с обозначениями/надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

Организация дорожного движения – комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

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

Улично-дорожная сеть– совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

Технические средства организации дорожного движения – дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

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

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

Обозначения и сокращения

а/д	– Автомобильная дорога
БДД	– Безопасность дорожного движения
г.п.	– Городское поселение
г.	– Город
ДТП	– Дорожно-транспортное происшествие
ж/д	– Железная дорога
КСОДД	– Комплексная схема организации дорожного движения
ЛРТ	– Легкорельсовый транспорт
МПТ	– Массовый пассажирский транспорт
о.п.	– Остановочный пункт
ОДД	– Организация дорожного движения
ПДД	– Правила дорожного движения
Пл.	– Платформа
РФ	– Российская Федерация
Ст.	– Станция
СТП	– Схема территориального планирования
ТП	– Транспортный поток
ТС	– Транспортное средство
УДС	– Улично-дорожная сеть
МО	– Муниципальное образование

Введение

Транспорт и создающая условия его работы транспортная инфраструктура являются одной из системообразующих отраслей региональной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство его экономического пространства.

Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения, как региона, так и отдельно взятого муниципального образования.

В последние десятилетия во многих крупных городах исчерпаны возможности экстенсивного развития транспортной инфраструктуры. Поэтому особую роль приобретает оптимальное планирование сетей, улучшение организации дорожного движения (далее – ОДД), оптимизация системы маршрутов общественного транспорта. Решение таких задач невозможно без моделирования транспортных сетей. Главная задача транспортной модели – определение и прогноз всех параметров функционирования транспортной сети, таких как интенсивность движения на всех элементах сети, объемы перевозок в сети общественного транспорта, средние скорости движения, задержки движения ит.д.

На основании полученных результатов на I и II этапах работ, описывающие направления и интенсивность транспортных, пешеходных и пассажирских потоков на территории рабочего поселка Маслянино.

Анализ результатов обследования, включающего все виды транспорта, а также существующего социально-экономического развития района позволил разработать и откалибровать транспортную модель существующего состояния развития транспортной инфраструктуры.

Транспортная модель рабочего поселка Маслянино учитывают прогноз социально-экономического развития Новосибирской области, уровень автомобилизации, а также мероприятия, запланированные целевыми адресными программами, а также мероприятия, предлагаемые в рамках КСОДД.

1. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ НА ТЕРРИТОРИИ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА МАСЛЯНИНО

1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети рабочего поселка Маслянино и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу до 2023 и долгосрочную перспективу до 2032 года

1.1 Организационные мероприятия

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

К числу основных мероприятий относятся следующие:

- организация пешеходных переходов и пешеходных зон;
- введение одностороннего движения.

Новые пешеходные переходы устраиваются на пересечении улиц и в створе основных пешеходных маршрутов. В рамках данной работы предлагается устройство наземных пешеходных перехода. Дополнительное введение одностороннего движения на улицах рабочего поселка Маслянино не способствует снижению уровня загрузки УДС, а следовательно нецелесообразно и ведет лишь к большим перепробегам транспортных средств.

1.2 Реконструктивно - планировочные мероприятия

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2032 года.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на

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

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

- уширение имеющихся улиц и дорог;
- строительство новых улиц и дорог;

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

Реконструкционные мероприятия на территории р.п. Маслянино не требуются т.к. администрация устраняет дефекты дорожного полотна сразу при обращениях граждан.

Для развития УДС требуется усовершенствование дорожного полотна с грунтовым и переходным покрытием.

На перспективу до 2023 и 2032 года с учетом прогнозного увеличения транспортных потоков ситуация существенно не ухудшится при условии содержания УДС в в нормативно - техническом состоянии. При дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусматривать строительство дорог с твердым покрытием и с тротуарами для пешеходного движения, с целью обеспечения транспортной доступности новых районов и повышения уровня комфорта населения при перемещениях. Также новые дороги позволят выбирать альтернативные маршруты движения и увеличат связность существующей УДС.

1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта по

территории рабочего поселка Маслянино

Для запрещения движения транзитного большегрузного транспорта по УДС рабочего поселка Маслянино одновременно разрешения въезда в черту города обслуживающего предприятия торговли и промышленности грузового транспорта, располагающихся в городской черте, требуется замена существующих дорожных знаков 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» на группу дорожных знаков 3.2 «Въезд запрещен» и 8.4.1. «Грузовой транспорт».

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения в черте р.п. Маслянино предлагается произвести установку на въездах в город и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения транзитного большегрузного транспорта.

2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории рабочего поселка Маслянино на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу и среднесрочную перспективу

2.1 Мероприятия по повышению качества работы пассажирского транспорта

Существование сбоев работы автобусов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения) свидетельствует о невысоком уровне качества работы пассажирского транспорта общего пользования.

В настоящее время на городских маршрутах диспетчерское управление осуществляется самостоятельно в ручном режиме на конечных пунктах маршрутов. В сложившейся ситуации формирование интегрированной системы диспетчерского управления на территории р.п. Маслянино, предполагающей централизацию системы диспетчерского руководства движением транспорта на маршрутах, не требуется.

С целью улучшения качества пассажирских перевозок, коммерческим перевозчикам предлагается к реализации ряд мероприятий:

- осуществление контроля технического состояния ТС, выпускаемых на маршруты;
- осуществление контроля маршрутного расписания автобусов общего пользования;
- ведение оперативного учета полноты и регулярности рейсов, анализ процесса перевозок пассажиров автобусным транспортом общего пользования;
- обеспечение оперативного сопровождения перевозок пассажиров, включая учет дорожных и погодных факторов, поступающих по информации, поступающей от водителей и видеокамер, установленных в автобусах;
- выполнение работ по регулированию работы транспорта на маршрутах, в том числе при отклонении автобусов от расписания, по предупреждению и ликвидации сбоев работы транспорта на маршрутах;
- подготовку отчетных и итоговых данных о выполнении транспортной

работы и их анализ на соответствие требованиям муниципального заказа или заключенного контракта;

- использование современных средств мониторинга движения маршрутного транспорта на основе ГЛОНАСС, видеомониторинга;

Рекомендуемый срок реализации предлагаемых мероприятий - до 2027 года.

2.2 Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта

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

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, на территории р.п Маслянино целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие: - проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения.

Для улучшения качества пассажирских перевозок, в соответствии с Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 декабря 2005 г. № 360-ст. рекомендуется:

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта;

- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

2.3 Разработка предложений по развитию объектов инфраструктуры пассажирского транспорта

Планируется оптимизация пассажирской транспортной маршрутной сети перевозок пассажиров и багажа автобусами по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, которая включает в себя следующие мероприятия:

- увеличение количества муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа для районов с активной жилой застройкой.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 необходимо произвести работы по устройству твердого покрытия, оборудованию остановочных пунктов недостающими заездными карманами, разработке Проектов организации дорожного движения, расстановке дорожных знаков и нанесению дорожной разметки на всех автомобильных дорогах, по которым осуществляется движение пассажирского транспорта общего пользования.

Реконструкцию и замену остановочных павильонов вдоль основных пассажирских маршрутов муниципального образования необходимо вести поэтапно, по плану на несколько лет, для чего следует сформулировать предложения для владельцев и застройщиков.

Для поэтапной реализации данного проекта, на начальном этапе можно обозначить три основные группы.

Группа I. Существующие павильоны, закрепленные за собственником.

Подгруппа А. Павильоны с хорошим внешним видом. Достаточно провести несущественные работы по улучшению внешнего состояния с применением материалов, соответствующих обновленной городской среде, также предусмотреть наружное уличное освещение.

Подгруппа Б. Павильоны с примитивными формами и неприглядным внешним видом. Произвести реконструкцию или перестроить по современному проекту.

Группа II. Места, формирующие пространство городской среды.

Подгруппа А. Большие акцентированные павильоны. Места размещения этих

павильонов являются знаковыми с точки зрения сложившейся ситуации городского пространства. Такие объекты нужно обустраивать поиндивидуальным проектам, с особым качеством, с применением, по возможности, стилистических элементов местного колорита.

Подгруппа Б. Равные по стилю, но меньших объемов павильоны.

Группа III. Простые, социальные остановочные павильоны. Такие павильоны планируется размещать на центральных улицах в районе концентрации транспортных и пассажирских потоков. Это павильоны без объектов коммерции, имеющие только современный навес.

Подгруппа А. Павильоны предполагается выполнять по типовым проектам с применением материалов и форм в соответствии с общей концепцией. Цель сооружений этой подгруппы - создание удобных эстетичных навесов, органично вписывающихся в городскую среду.

Подгруппа Б. Социальные объекты с минимальными размерами. Подобные павильоны предполагается размещать не на центральных улицах, а примыкающих к центральным, в местах, где это необходимо. Павильоны этой подгруппы также выполняются по типовому проекту.

Примечание:

- на большинстве остановочных павильонов предусмотреть в достаточном количестве места для размещения объявлений;
 - обеспечить освещение по принципу "островок безопасности";
 - в особо значимых местах фрагментарно применить тактильные технологии;
- не реже раз в 2 - 3 года надлежит проводить ремонт павильонов, а также раз в 4 - 5 лет - обновлять их.

Вариант размещения остановочного пункта представлен на рисунке 1 На рисунке 2 представлен павильон закрытого типа, на рисунке 2.1 - полужакрытого типа.

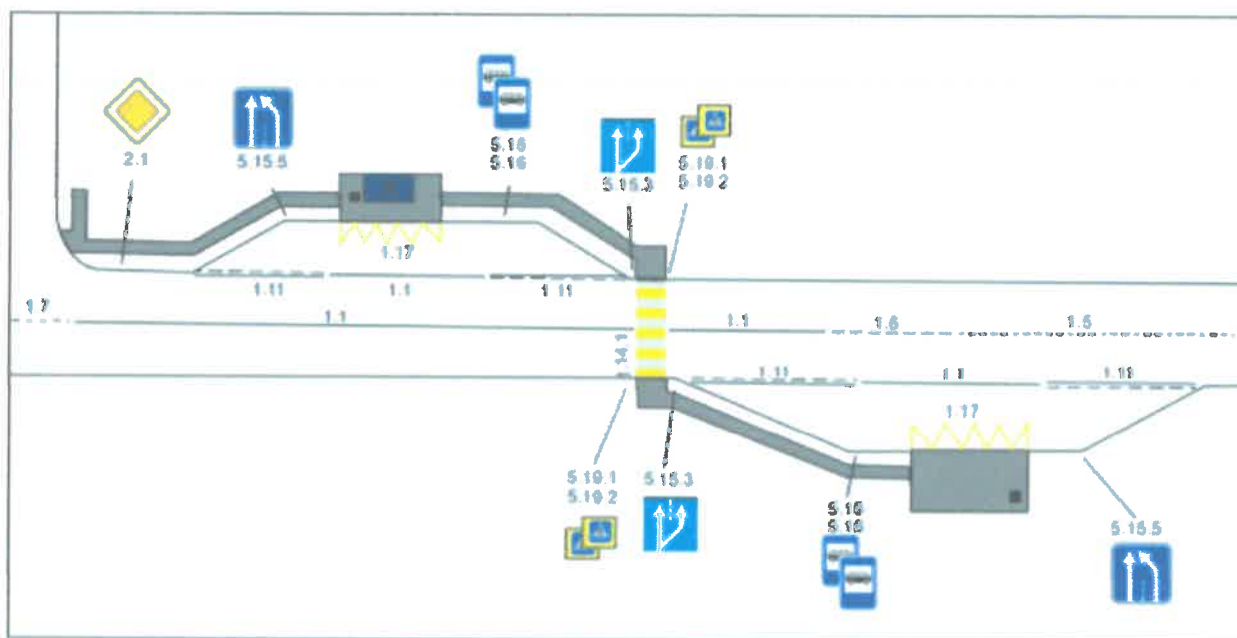


Рисунок 1 -Вариант размещения остановочного пункта

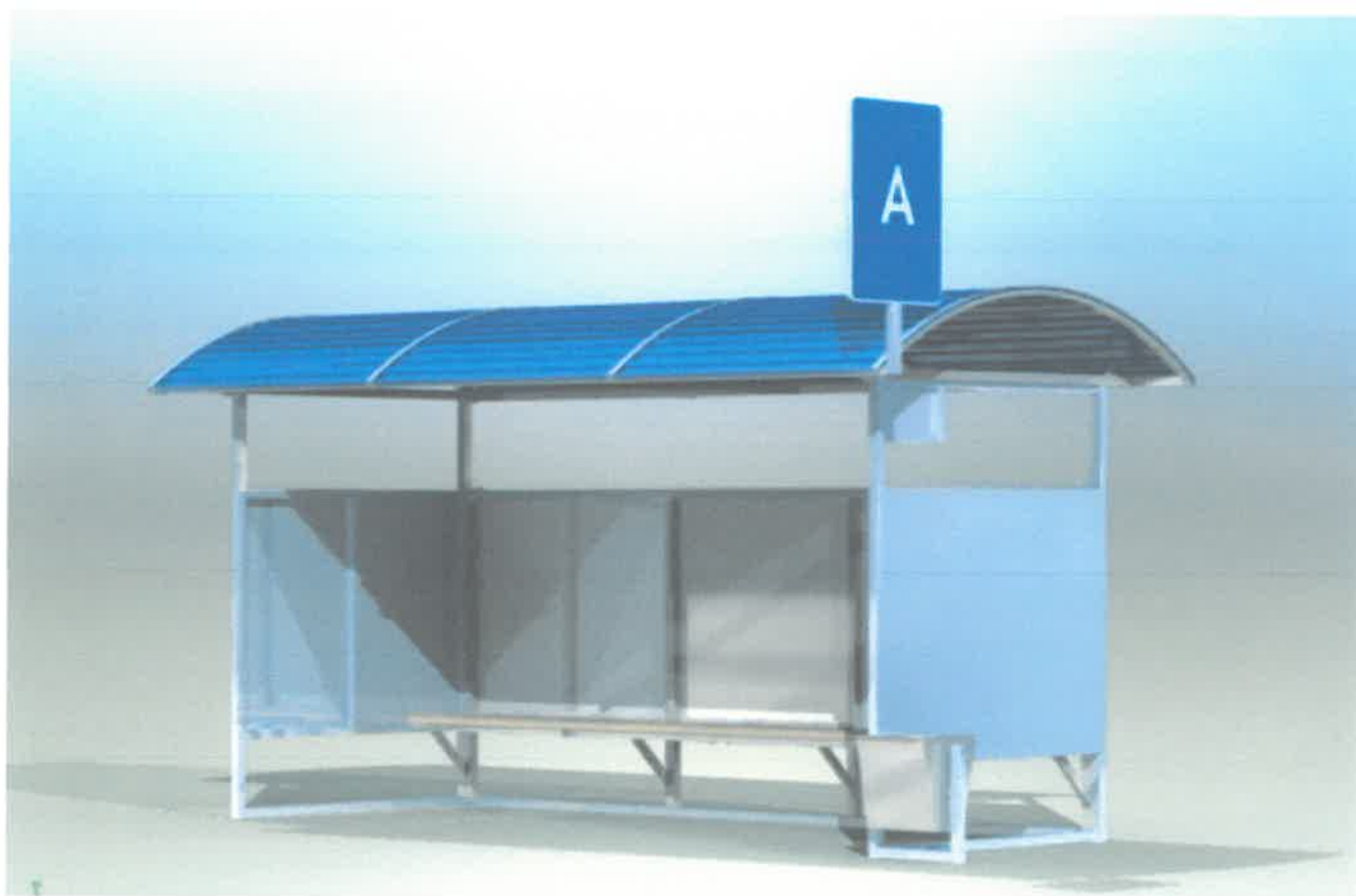


Рисунок 2 -Вариант остановочного пункта закрытого типа

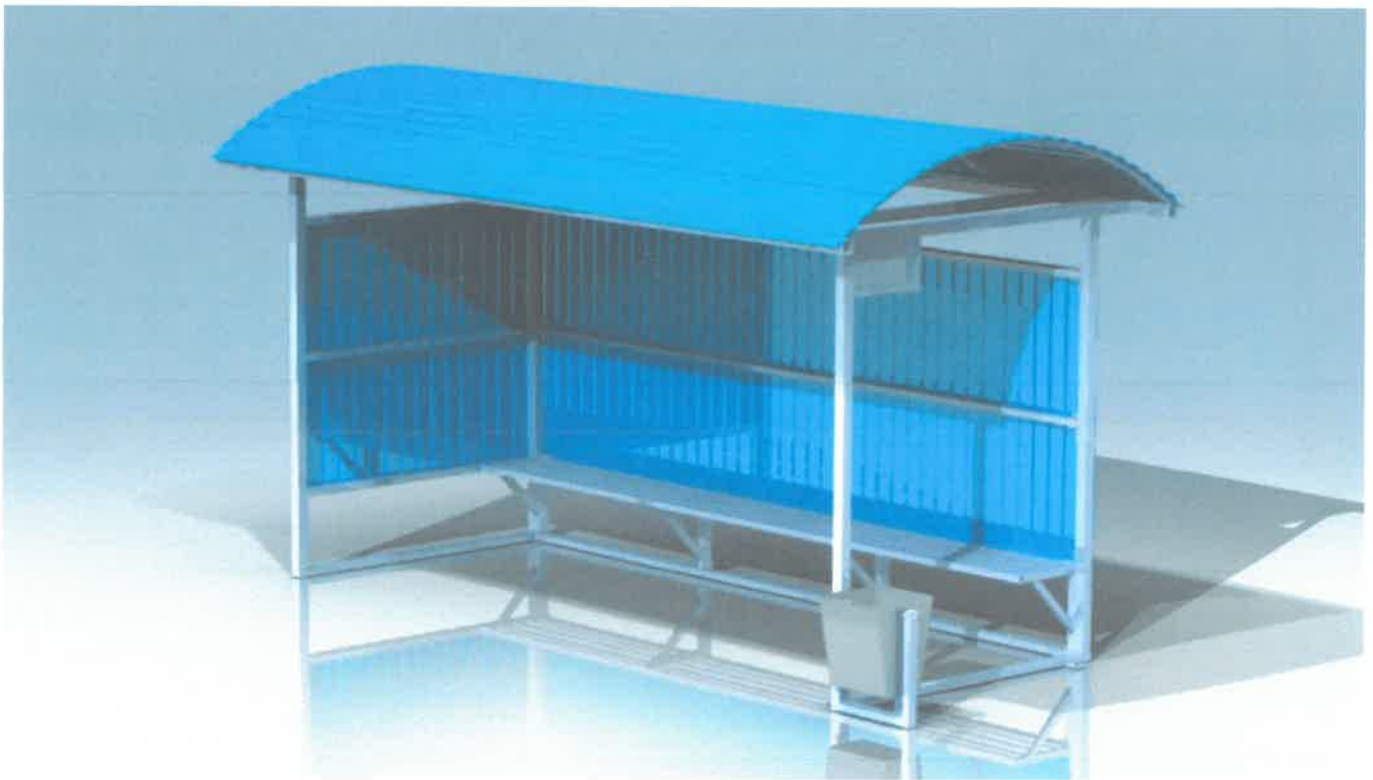


Рисунок 2.1 -Вариант остановочного пункта полужакрытого типа

3. Разработка мероприятий по созданию условий для развития и совершенствования велосипедного и пешеходного движения на территории рабочего поселка Маслянино.

3.1 Развитие и доступность велоинфраструктуры во взаимосвязи с дорожнотранспортным комплексом и пешеходным движением.

В соответствии с планами по развитию рабочего поселка Маслянино, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть.

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично - дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения.

Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

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

Примечание - Допускается устраивать велосипедные полосы по краю улиц и дорог местного значения. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

В местах, где велосипедные дорожки совпадают с пешеходными зонами, предлагается установка велопарковок.

Пример разделения велодорожки установки велопарковок показан на рисунке 3.

На рисунке 4 представлена карта существующего велосипедного движения на территории р.п. Маслянино, а на рисунке 5 предлагаемый маршрут.



Рисунок3 - Пример выделения велодорожки



Рисунок 4 - Велодвижение в р.п. Маслянино



Рисунок 5 - Предлагаемый веломаршрут в р.п. Маслянино

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

3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения

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

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

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется: - установка пешеходных ограждений;

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;

Перечень мероприятий по усовершенствованию пешеходного движения представлен в таблице 3

Таблица 3 - Перечень мероприятий по совершенствованию пешеходного движения.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения
1	Установка светофоров и искусственных неровностей около образовательных учреждений	2019-2023



Рисунок 6- Пример размещения ограждения

Также ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части

3.2.2 Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением

Согласно данным статистики ДТП, на территории рабочего поселка Маслянино большинство ДТП составляет наезд на пешехода, в том числе на пешеходных переходах. Зачастую это происходит из-за недостаточной визуализации

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

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;

- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;

- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;

- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей поселка;

- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

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

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;

- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.

- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте.

3.2.3 Обеспечение доступности объектов для маломобильных групп населения

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

- ГОСТ Р 52875-2007 - Указатели тактильные для инвалидов по зрению.
- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ.
- Методических рекомендаций по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.
- Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями, а также на посадочных площадках остановочных пунктов. Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально.

Пример установки тактильных плит и съездов вблизи пешеходных переходов представлены на рисунках 7 и 8.

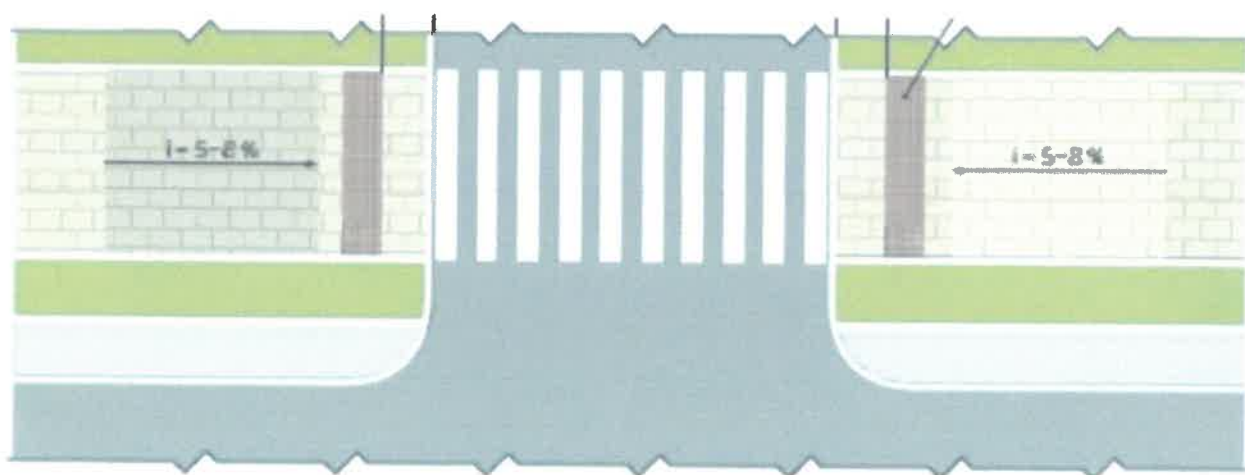


Рисунок 7 - Применение тактильных плит

4. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства

Для обеспечения эффективного использования ширины проезжей части и возможности парковки транспортных средств, предлагаются следующие мероприятия, которые помогут эффективно использовать ширину проезжей части, разгрузить крайние полосы от припаркованных автомобилей, мешающих движению, увеличить пропускную способность:

- создание дополнительных парковок в доступных местах;
- ограничение или полный отказ от возможности остановки и стоянки транспортных средств на наиболее загруженных участках улиц. Такие мероприятия следует особенно применять вблизи образовательных учреждений.

Данные мероприятия позволят общественному транспорту придерживаться установленного расписания маршрутов и увеличить пропускную способность улиц.

Мероприятия по запрету остановки и стоянки реализуются установкой дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» с табличками 8.2.4 «Зона действия» и 8.2.3 «Конец зоны действия».

В дополнение наносится разметка 1.4 и 1.10. Парковки в карманах в зоне действия знаков остаются и оборудуются дорожным знаком 6.4 «Парковка с табличками 8.6.1 - 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».

При строительстве новых жилых кварталов необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами.

5. Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения

Каждые 3 - 5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок.

Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

Необходимо предусмотреть актуализацию КСОДД в:

- 2022 г. - актуализация КСОДД на 2023 - 2027 гг.;
- 2027 г. - актуализация КСОДД на 2028 - 2032 гг.

6. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий.

Реализация мероприятий, отраженных в КСОДД и программных документах по развитию улично-дорожной сети, в долгосрочной перспективе позволит сократить среднее время реализации корреспонденций. Доля дорог, отвечающих нормативным требованиям, возрастет.

Прогнозная стоимость Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории рабочего поселка Маслянино представлена в таблице 4.

Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Оценка осуществляется по следующим критериям:

Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижениязапланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период (I_i)проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$I_i = \frac{I_{\text{факт}}}{I_{\text{план}}},$$

где:

I_i – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

$I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$I_{\text{план}}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (I) рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{\sum I_i}{N},$$

где - I – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

$\sum I_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Φ) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период ($\Phi_{\text{факт}}$) к запланированному объему ($\Phi_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$\Phi = \frac{\Phi_{\text{факт}}}{\Phi_{\text{план}}},$$

где - Φ – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{\text{факт}}}{M_{\text{план}}},$$

где - M_j – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

$M_{\text{факт}}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

$M_{\text{план}}$ – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (M) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где - M – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

$\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

K – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

При проведении Оценки определяется показатель эффективности

использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования.

$$\text{Э} = \frac{\text{М}}{\text{Ф}}$$

Где - Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

$$\text{П} = \text{И} \times \text{Э}$$

где - П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Организация контроля за реализацией программы

Система управления Программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Таблица 4 – Прогнозная стоимость Программы мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории рабочего поселка Маслянино

№ п/п	Мероприятие	Очередь реализации	Прогнозная стоимость, млн.р
Реконструктивно - планировочные мероприятия			
1	Реконструкция, дорог с переходным грунтовым покрытием по (всего 78,05 км), с доведением параметров до требований соответствующих категорий.	2019 - 2032	IV кат. - 14 млн.р/км V кат. - 11 млн.р/км
2	Строительство новых улиц при развитии жилых массивов	2032	Стоимость определяется проектом
Мероприятия по оптимизации системы пассажирских перевозок			
3	Проведение натурных обследований пассажиропотоков на общественном транспорте района. (в рамках актуализации КСОДД)	2022	0,05
	Актуализация КСОДД	2022	0,08
4	Разработка мероприятий по созданию безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями на остановочных пунктах и пешеходных дорогах	2030	Стоимость определяется планом мероприятий
5	Организация дополнительных маршрутов при возведении новых жилых кварталов	-	Стоимость определяется проектом
6	Организация остановочных пунктов в сельских поселениях, в точках конечного маршрута	2032	0,3/шт
7	Реконструкция остановочных пунктов по местам следования маршрутов		Стоимость зависит от степени износа о/п и плана мероприятий
Мероприятия по усовершенствованию вело и пешеходной инфраструктуры			
8	Реконструкция тротуаров на существующих пешеходных и велодорожках	2032	Стоимость определяется проектом
9	Устройства пешеходного перехода и 2-х искусственных неровностей около образовательных учреждений, д/садов, школ.	2020	0,15/шт
Мероприятия по оптимизации парковочного пространства			
10	Строительство открытых автостоянок вблизи объектов протяжённости транспортных потоков, в жилых кварталах, вблизи образовательных учреждений, ТРЦ.	2025	Стоимость определяется проектом, и зависит от количества машиномест и типа парковки

Заключение

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан новый транспортный каркас МО, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях.

В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- применение методов управления дорожным движением для минимизации заторовых ситуаций;
- организация маршрутов движения грузового автотранспорта в обход жилых и центральных районов города.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: корректировку существующих городских маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах. В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории р.п. Масляниной создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения. Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация мероприятий позволит полностью устранять заторовые места, значение показателя смертности на дорогах в краткосрочной перспективе уменьшиться до минимальных размеров. Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы.

Список использованных источников

1. ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»
2. Схема территориального планирования Новосибирской области - основные положения градостроительного развития [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
3. Схема территориального планирования транспортного обслуживания Новосибирской области [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
4. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения.
5. Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения .
6. Схемы территориального развития рабочего поселка Маслянино.
7. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 года.
8. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2019 годы).
9. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 5.02.05-85*. - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
10. Программа Strava(<http://labs.strava.com/>) [Электронный ресурс].
11. Федеральный закон № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».