

Приложение
к распоряжению администрации
муниципального образования
Веневский район

от 21.02.2019 № 40-р

**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования Веневский район**

Оглавление

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД	3
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	3
1.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом.....	6
1.3 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	8
1.4 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД	8
1.5 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков.....	11
1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД).....	11
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	12
1.8 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием; результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	19

1.9 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).....	19
2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД.....	20
2.1 Предложения по организации дорожного движения на отдельных элементах улично-дорожной сети г. Венёв	25
3. Проведение укрупнённой оценки эффективности мероприятий КСОДД и стоимости реализации.....	32
4. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД, разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий.....	32
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.	33

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В целях оценки эффективности транспортных эффектов от реализации мероприятий разработана транспортная модель Тульской агломерации.

Использованная для выполнения работ модель включает в себя следующие основные элементы:

а) транспортная сеть – набор объектов, отображающих существующую транспортную инфраструктуру (автомобильные и рельсовые дороги, остановки и маршруты общественного транспорта);

б) модель спроса – алгоритм определения источников, целей, путей и объёмов транспортного движения;

в) выходные данные – список показателей, позволяющих проводить анализ изменения транспортной ситуации.

Транспортный спрос в модели представляется в виде матрицы корреспонденций, содержащей количество поездок между всеми районами модели. Район – объект модели, соответствующий относительно обособленной и однородной (с транспортной точки зрения) территории, на которой располагаются жилые, рабочие, учебные, торговые и иные типы строений.

Расчёт транспортного спроса происходит на базе четырёхступенчатой модели, включающей следующие шаги:

На первой ступени в модели устанавливается создание и притяжение (движение из источника в цель) для каждого района на основе социально-демографических параметров района, таких как численность населения, количество рабочих или учебных мест.

Эти значения создания и притяжения задают суммы всего транспортного потока по строкам и столбцам матрицы корреспонденций.

На второй ступени определяются конкретные значения ячеек матрицы корреспонденций – на основе релевантных параметров (например, время поездки, стоимость проезда).

В результате каждый элемент матрицы содержит количество поездок из i -го транспортного района в j -й транспортный район.

На третьей ступени суммарная матрица корреспонденций распределяется на отдельные режимы транспортного движения.

Таким образом, поездки матрицы корреспонденций могут относиться ко всей системе транспорта, к отдельным подсистемам (общественный, индивидуальный или грузовой транспорт), к группам людей (трудящиеся, школьники, студенты и т. д.) либо к целям поездки (работа, учёба, совершение покупок и т. д.).

При этом любая матрица корреспонденций относится к определённому интервалу времени (сутки/часы пик), поэтому она содержит только те поездки, которые осуществляются в пределах данного интервала.

На четвёртой ступени получившиеся матрицы корреспонденций накладываются на транспортное предложение (т. е. транспортную сеть) с помощью различных процедур перераспределения, для того, чтобы получить параметры движения (нагрузка/загрузка) по отрезкам сети.

В свою очередь, эти параметры могут использоваться как исходные данные для перераспределения транспортного движения или для выбора режима при новом расчёте спроса. Данные процедуры итеративно повторяются до тех пор, пока распределение спроса не достигнет равновесного состояния.

Основными исходными данными для моделирования являются:

1. Реальная геометрия улично-дорожной сети, линии рельсового транспорта.
2. Объёмы интенсивности транспортных потоков.
3. Объёмы интенсивности пассажиропотоков.
4. Существующая организация дорожного движения, включающая разметку, знаки, светофорные объекты, парковку (в том числе несанкционированную), пешеходные переходы.
5. Маршруты движения общественного транспорта (с частотой движения по каждому маршруту) с местами остановок для высадки посадки пассажиров.

1.1.1 Обследования интенсивности и структуры транспортных потоков.

Интенсивность движения транспорта определяется количеством транспортных средств, проходящих через сечение участка УДС в единицу времени в одном или двух направлениях, в зависимости от конфигурации участка.

За единицу выражения интенсивности принимаются натуральные и приведённые единицы. Натуральными единицами являются различные виды транспорта в соответствии с классификацией СНиП 2.05.02-85. За приведённую единицу измерения принимается легковой автомобиль, остальные транспортные средства приводятся к легковому автомобилю с помощью коэффициентов приведения по формуле:

$$N_{\text{пр}} = \sum k_i * N_{i \text{ нат}}$$

где:

$N_{\text{пр}}$ – интенсивность движения транспорта в приведённых единицах;
 k_i – коэффициент приведения i -го вида транспорта к легковому автомобилю, принимаемый в соответствии с рекомендациями СНиП 2.05.02-85;

$N_i \text{ нат}$ – интенсивность движения i -го вида транспорта в натуральных единицах;

Натурные обследования интенсивности и структуры транспортных потоков при отсутствии технических средств проводятся визуальным методом. При этом количество человек, задействованных на подсчёте при использовании визуального метода, должно быть не менее 2 человек на 1 регулируемый перекрёсток, 4 человека на 1 нерегулируемый перекрёсток, 2 человека на перегон (по одному на каждое направление движения).

Замеры имеют ограниченные временные интервалы для их проведения. Необходимо учитывать следующие ограничения:

- 1) замер должен проводиться в будние дни, но не перед и не после выходных и праздничных дней, школьных каникул;
- 2) замер в выходные дни проводится при условии формирования отдельного требования;
- 3) дни проведения замеров на разных участках должны быть минимально разнесены по времени.

При этом, перед окончанием замеров, к фактически зафиксированной интенсивности, прошедшей через сечение, также должны быть прибавлены транспортные средства, находящиеся в хвосте перед сечением (в случае его наличия). При выполнении замеров на регулируемых перекрестках, также должны быть зафиксированы светофорные циклы регулирования.

1.1.2 Методика проведения натурных обследований определения выпуска транспортных средств

Обследования проводятся на одной конкретной точке в заданный промежуток времени.

В ходе обследования фиксируются проезжающие транспортные средства путём записи следующих показателей:

1. Время проследования;
2. Государственный регистрационный номер;
3. Номер маршрута;
4. Заполняемость салона.

Собранные данные фиксируются в представленной ниже таблице.

Время	Гос. номер	Номер маршрута	Заполняемость

Заполняемость салона оценивается визуально без точного подсчёта и разделена по классам от 1 до 3, где:

1. Низкая загруженность салона, заняты только посадочные места, отсутствуют стоячие пассажиры;
2. Средняя или высокая загруженность салона с наличием стоячих пассажиров;

3. Особо высокая загруженность салона, невозможность осуществления посадки в салон новых пассажиров.

Натурные обследования производятся на протяжении всего времени работы маршрутов для одного буднего и одного выходного дня с обязательным указанием даты их проведения. Место проведения замеров, а также иные дополнительные параметры устанавливаются отдельно.

1.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В настоящее время организация дорожного движения в большинстве субъектах Российской Федерации не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который должен быть направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но и в равной мере на решение других не менее значимых социально-экономических задач. Следствием этого является отсутствие системного распределения между различными уровнями власти, ведомствами и организациями задач и функций в области организации дорожного движения.

1.2.1 Общая характеристика систем нормативного правового и информационного обеспечения деятельности органов исполнительной власти Тульской области и органов местного самоуправления МО Венёвского района в сфере ОДД

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности органов исполнительной власти Тульской области и органов местного самоуправления МО Венёвского района в сфере ОДД проведён на основании открытых источников данных и включает рассмотрение следующих документов:

Нормативные акты Тульской области:

- Постановление от 20 ноября 2013 года N 662 «Об утверждении государственной программы Тульской области "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования в Тульской области» (с изменениями на 8 февраля 2018 года);

- Приказ от 30 декабря 2015 г. №217 «Об установлении остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок»;

- Постановление от 13 августа 2014 года N 404 «Об утверждении порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Тульской области»;

- Постановление от 17 декабря 2013 года № 745 «Об утверждении государственной программы тульской области «Развитие транспортной системы Тульской области и повышение безопасности дорожного движения»;

- Закон Тульской области от 18 октября 2011 года № 1660-зто «О регулировании отдельных отношений в сфере организации деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Тульской области».

- «Постановление от 26 января 2018 года N 35 «Об утверждении государственной программы Тульской области «Повышение общественной безопасности населения в Тульской области».

Нормативные акты МО Венёвский район:

- Постановление «О внесении дополнений в постановление администрации муниципального образования Веневский район от 11.05.2016 № 406 «Об утверждении Проекта организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения г. Венев Тульской области»»;

- Постановление «О внесении изменений в постановление администрации муниципального образования Веневский район от 27.09.2017 №1179 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Венев Веневского района»;

- Постановление «О внесении изменений в постановление администрации муниципального образования Веневский район от 23.11.2016 № 1059 «Об утверждении муниципальной программы муниципального образования Веневский район «Комплексное развитие муниципального образования Веневский район в сфере жилищно-коммунального комплекса».

Орган власти, на который возложены соответствующие функции в области ОДД в МО Венёвский район – муниципальное учреждение администрации муниципального образования Венёвский район «Управление строительства и жилищно-коммунального хозяйства», отдел инженерного обеспечения и благоустройства МУ «УС ЖКХ».

1.2.2 Выявленные проблемы организационной деятельности органов местного самоуправления Венёвского района по ОДД

1. В МО Венёвский район отсутствует нормативный/муниципальный правовой акт, устанавливающий порядок утверждения проектов и схем организации дорожного движения (документации по ОДД), что порождает неопределённость, возникающую в ходе согласования и утверждения документации по ОДД, затрудняет реализацию мероприятий по ОДД, препятствует распределению зон ответственности органов местного самоуправления и муниципальных организаций при реализации муниципальных функций по организации дорожного движения.

2. В МО Венёвский район отсутствуют муниципальные правовые акты, предусмотренные Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступит силу 30 декабря 2018 г.

Передовой опыт правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД рассматривается в Приложении 1.

1.3 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Венёв – город на северо-востоке Тульской области, в 53 км от регионального центра. Расположение на периферии региона, на северо-восточной окраине Тульской агломерации сочетается с хорошей транспортной доступностью: через Венёвский район проходит скоростной участок федеральной автодороги М-4 «Дон» и автодороги Р-132 Вязьма – Калуга – Тула – Рязань.

Кроме того, по северо-восточной окраине Венёвского района пролегает участок федеральной автодороги М-8 «Каспий».

Автодорога М-4 и железнодорожная магистраль Ожерелье – Венёв – Узловая – Елец – Старый Оскол – Донбасс образуют единый транспортный коридор, связывающий восточную часть Тульской агломерации и центральную часть Черноземья с Москвой и столичным регионом.

Венёвский район - один из ближайших к Москве (180 км) и Московской агломерации районов Тульской области; положение на скоростной автодороге делает его и одним из самых доступных со стороны столицы муниципальных образований региона. Этот фактор крайне положительно влияет на экономико-географическое положение Венёва и Венёвского района.

В рамках программы комплексного социально-экономического развития муниципального образования в 2017-2019 гг. планируется проведение ремонта автомобильных дорог и подъездов к дворовым территориям многоквартирных домов г. Венёва; строительство новых объектов автодорожной инфраструктуры на местном уровне не предусмотрено.

1.4 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

Протяжённость улично-дорожной сети в пределах Венёвского района – 384 км.

Основа улично-дорожной сети Венёвского района – две автодороги федерального значения: север-юг (М-4 «Дон») и запад-восток (Р-132 Калуга-Тула-Рязань) и примыкающая к последней автодорога Венёв – трасса М-8 – Серебряные Пруды. Все остальные автодороги района – фактически, подъездные к этим объектам транспортной инфраструктуры. Единственное исключение – автодорога М-4 – посёлок Грицовский – Новомосковск, как соединяющая с трассой М-4 и Венёвом крупный посёлок, так и являющаяся альтернативной транспортной связью с г. Новомосковск и северной части Новомосковского городского округа. Участок трассы М-8 «Каспий» на северо-восточной периферии района изолирован от основной улично-дорожной сети. Ещё один важный элемент местной улично-дорожной сети – автодорога Мордвес – Ясногорск в северной части района.

На территории г. Венёва и Венёвского муниципального района действуют 14 муниципальных автобусных маршрутов, в том числе 1 городской и 13 пригородных.

Городской маршрут охватывает территорию г. Венёв двумя кольцами, обслуживая все основные точки притяжения и точки формирования пассажиропотока в городе – железнодорожный вокзал, автостанцию, Южный и Северный микрорайоны, промзону на севере города, исторический центр. Он отличается высокой интенсивностью движения (интервал 7-15 минут).

В то же время, территория города и ближайшая пригородная зона обслуживается и 11 пригородными маршрутами, курсирующими от городской автостанции по всему Венёвскому району. Территориальная специфика районной автобусной сети соответствует структуре улично-дорожной сети муниципального района: слабая разветвлённость, федеральная автодорога М-4, автодороги Тула – Венёв – Рязань как её основные коридоры.

Наиболее интенсивное автобусное сообщение в Венёвском районе за пределами самого г. Венёва – в направлении крупнейшего пригорода, пос. Метростроевский (автобус на Гурьево).

Для одного (№144) пригородного автобусного маршрута пунктом отправления является не венёвская автостанция, а посёлок Грицовский, что дополнительно подчёркивает территориально-планировочную обособленность южной части Венёвского района.

Подвижной состав, имеющийся в распоряжении операторов общественного транспорта – в основном автобусы средней и малой вместимости.



Рисунок 1.4.1 – Интенсивность автобусного сообщения в Венёвском районе

1.5 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

За исключением транзитной федеральной автодороги М-4 «Дон», самая загруженная автодорога Венёвского района – это участок Венёв – Тула автодороги Р-132 (Калуга – Тула – Рязань). Неравномерность в распределении и направленности пассажиропотоков: центр и запад района тяготеет к Туле, юг (Грицовский) – к Новомосковску, север (Мордвес) – к Москве.

Автодорога Р-132, также пропускающая некоторое количество транзитного трафика (Тула – Рязань), проходит чуть южнее основной части г. Венёв, что снижает нагрузку на городскую улично-дорожную сеть.

Самый загруженный элемент улично-дорожной сети в пределах г. Венёв – участок ул. Большие Городенцы-ул. Бундурина; это связка центра города, автостанции, железнодорожной станции, Южного микрорайона, автодороги Р-132 (выезд на Рязань/Тулу/Новомосковск).

Распределение грузопотоков по территории района в целом совпадает с распределением пассажиропотоков, в большой степени концентрируясь на основных магистралях (М-4, Р-132). Вместе с тем, есть специфика: в центральной части Венёвского района, где сосредоточена большая часть промышленности муниципального образования, дополнительный грузопоток создают промышленные предприятия – прежде всего связанные с добычей нерудных полезных ископаемых.

Эти предприятия расположены в ближайших окрестностях Венёва. В связи с этим для снижения нагрузки на улично-дорожную сеть в городе введены ограничения на движение грузового транспорта по целому ряду улиц:

- по ул. Стрешнева - от ул. Бундурина до Северного проезда и от ул. Бундурина до ул. Станционная
- по ул. Большие Городенцы - от ул. Стрешнева до ул. Станционная
- по ул. Володарского - от ул. Бундурина до военкомата
- по ул. Геологов - от ул. Декабристов до ул. 9 Мая
- по ул. Декабристов - от ул. Международная до пл. Ильича
- по ул. Карла Маркса - от ул. Международная до ул. Красноармейская
- по ул. Свободная - от ул. Международная до Красной пл.
- от ТЦ Магнит до дома №24.

1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД).

Состояние технических средств организации дорожного движения можно оценивать как удовлетворительное.

Многие знаки установлены не заблаговременно, а также не отвечают параметрам видимости. В то же время, в соответствии с нормативными требованиями, знаки должны быть расположены навстречу движению.

Расставляя их, нужно учитывать характер движения, территориальные условия и видимость в светлое, а также тёмное время суток. Днём водители должны видеть изображение знака на расстоянии не менее 150 метров. Необходимо это для заблаговременного информирования водителя о дальнейшем движении.

Отсутствие дорожных знаков негативно влияет на общий показатель безопасности дорожного движения, способствует образованию транспортных заторов, в связи с непониманием водителями организации движения на данном участке дороги.

Автоматизированные системы управления дорожным движением на территории Киреевского района не используются, как и другие системы мониторинга дорожного движения.

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Основа улично-дорожной сети Венёвского района – скоростной участок федеральной автодороги М-4 «Дон» (север-юг) и автодорога Р-132 (Калуга – Тула – Рязань; запад-восток).

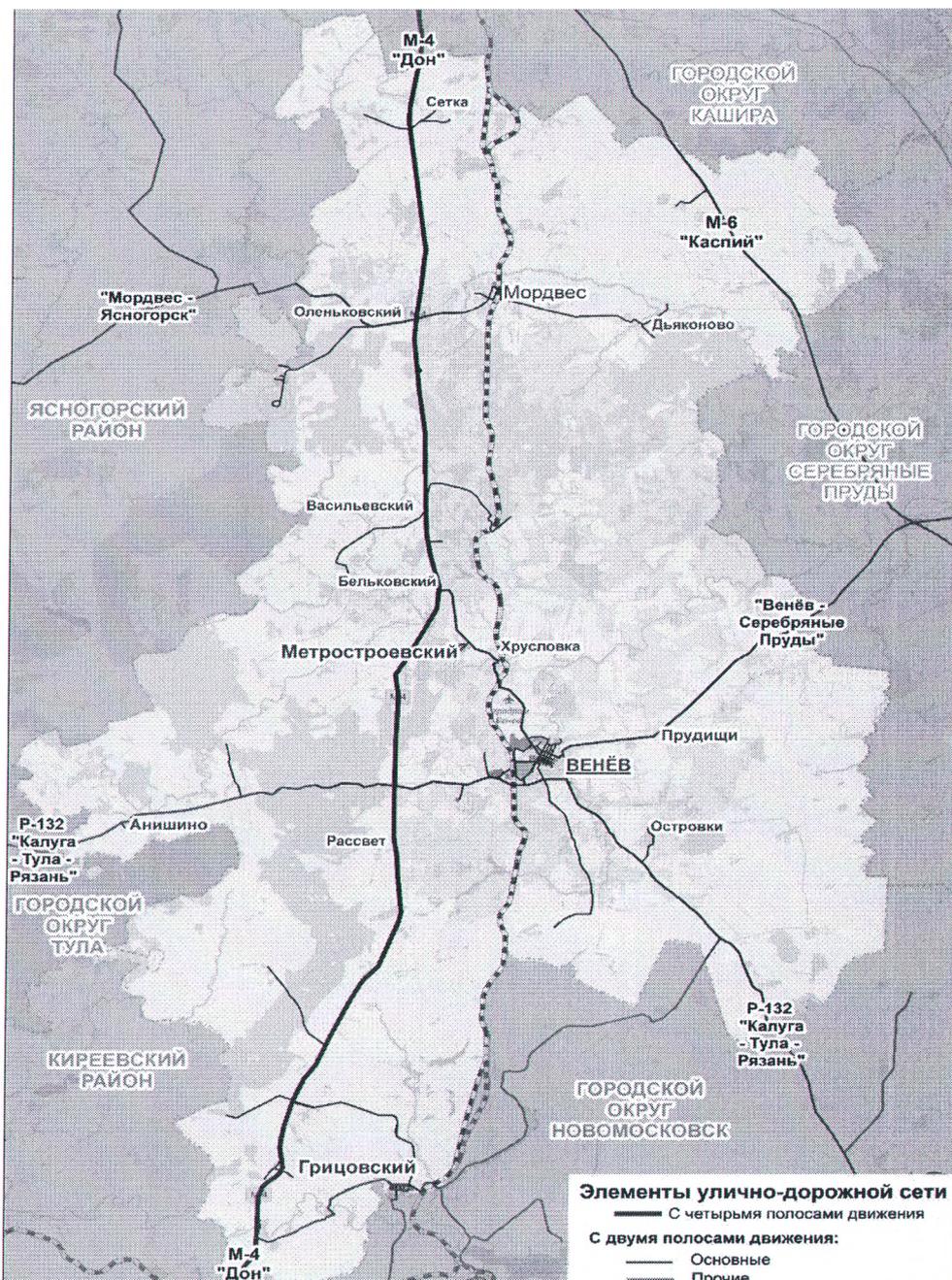


Рисунок 1.7.1 – Улично-дорожная сеть Венёвского района

Основа улично-дорожной сети г. Венёв – автодорога, соединяющая автодорогу Р-132 (Калуга – Тула – Рязань) с выездом на северо-восток (Серебряные Пруды) – это ул. Большие Городенцы – ул. Бундурина – ул. Революционная; по ней осуществляется связь общественно-делового центра города, транспортных узлов, основного выезда из города через Р-132 (Тула/Новомосковск/Рязань).

Ширина проезжей части: 8 м;
Дорожная разметка: в удовлетворительном состоянии;
Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;
Количество пешеходных переходов: 4, соответствующими ТСОДД в полном объеме не оснащены;
Количество светофорных объектов на участке: 1;
Количество остановочных пунктов ОТ: 2, посадочные площадки не оборудованы карманами и разметкой.

Революционная улица – северо-восточный сегмент главной улицы города, пролегает по периферии исторического центра и до северо-восточного выезда из г. Венёв.

Протяжённость улицы составляет 1,1 км.

На данном участке улично-дорожной сети организовано двухстороннее движение транспортных средств. Ширина проезжей части составляет около 6-7 м. Движение автотранспорта по улице двустороннее, осуществляется по одной полосе движения в каждом направлении, присутствует осевая разметка. Разрешенная максимально допустимая скорость движения автотранспорта составляет 40 км/ч. Движение пешеходов осуществляется по существующим тротуарам, различной ширины. Тротуары отсутствуют. Бортовой камень отсутствует. На участке от ул. Соломенцева до ул. Бундурина отсутствует твердое асфальтовое покрытие

Парковка на улице не регулируется.

По улице проходят маршруты общественного транспорта:

- автобусы №172 .

В ходе натурного обследования данного участка УДС было выявлено следующее:

Дорожное покрытие: в неудовлетворительном состоянии;

Бортовой камень: отсутствует;

Ширина проезжей части: 6-7 м;

Дорожная разметка: в удовлетворительном состоянии;

Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;

Количество пешеходных переходов: 2, соответствующими ТСОДД в полном объеме не оснащены;

Количество остановочных пунктов ОТ: 1, посадочные площадки не оборудованы карманами, крытыми павильонами ожидания, аншлагом, знаками и разметкой.

Улица Белова – начальный участок второй по интенсивности автодороги Венёва, соединяющей центр города и выезд в самую населённую часть пригородной зоны (пос. Метростроевский, Гурьевское сельское поселение) и на федеральную автодорогу М-4 в сторону столичного региона.

Протяжённость улицы составляет 1,3 км.

На данном участке улично-дорожной сети организовано двухстороннее движение транспортных средств. Ширина проезжей части составляет около 6 м. Движение автотранспорта по улице двустороннее, осуществляется по 1

полосе движения в каждом направлении, горизонтальная дорожная разметка нанесена не в полном объеме, на некоторых участках УДС полностью отсутствует. Разрешенная максимально допустимая скорость движения автотранспорта составляет 60 км/ч. По ул. Белова предусмотрено движение наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ). Остановки для НГПТ не обустроены посадочными площадками и заездными карманами, согласно нормативным требованиям. Движение пешеходов осуществляется по существующим пешеходным дорожкам, различной ширины, вдоль улицы проходят не равномерно. Пешеходные переходы на данном участке УДС отсутствуют. Остановка транспортных средств на ул. Белова не ограничена.

В ходе натурного обследования данного участка УДС было выявлено следующее:

Дорожное покрытие: в удовлетворительном состоянии;

Бортовой камень: отсутствует;

Ширина проезжей части: 6 м;

Дорожная разметка: в неудовлетворительном состоянии;

Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;

Количество пешеходных переходов: 2, 2 регулируемых, соответствующими ТСОДД в полном объеме не оснащены;

Количество светофорных объектов на участке: 1;

Количество остановочных пунктов ОТ: 2

Улица Стрешнева - основная связка автостанции и центра г. Венёв с железнодорожным вокзалом.

Протяжённость участка составляет 1,1 км.

Ширина проезжей части составляет около 7 м. На данном участке улично-дорожной сети организовано двухстороннее движение транспортных средств, осуществляется по одной полосе движения в каждом направлении. Разрешенная максимально допустимая скорость движения автотранспорта составляет 60 км/ч. Движение пешеходов осуществляется по существующим тротуарам, различной ширины. Тротуары на всем протяжении улицы проходят равномерно.

По данному участку ходит общественный транспорт:

Автобус № 1

В ходе натурного обследования данного участка УДС было выявлено следующее:

Дорожное покрытие: в хорошем состоянии;

Бортовой камень: в хорошем состоянии;

Ширина проезжей части: 7 м;

Дорожная разметка: в хорошем состоянии;

Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;

Количество пешеходных переходов: 3 нерегулируемых;

Количество светофорных объектов на участке: 0;

Количество остановочных пунктов ОТ: 2

Станционная улица

Играет ключевую роль в обслуживании транспортного узла у железнодорожного вокзала (железнодорожная станция Венёв, автостанция «Южная»). Соединяет эти важные для обслуживания города транспортные объекты как с центром Венёва (через ул. Стрешнева), так с внешним выездом (на автодорогу Р-132 «Тула – Калуга – Рязань; через ул. Большие Городенцы).

На данной улице организовано двустороннее движение транспортных средств с двумя полосами для движения в обоих направлениях. Ширина проезжей части составляет от 6,5 м до 12,5 м. Дорожное покрытие в удовлетворительном состоянии; бортовой камень на всем протяжении улицы отсутствует. Дорожная горизонтальная разметка присутствует, в удовлетворительном состоянии; установлена искусственная дорожная неровность; дорожные знаки присутствуют, в удовлетворительном состоянии. Разрешенная скорость движения транспортных средств составляет 60 км/ч, при движении по Станционной улице от улицы Большие Городенцы в сторону улицы Стрешнева действует запрет обгона, введенный соответствующим дорожным знаком.

Стоянка транспорта на рассматриваемой улице осуществляется параллельно краю проезжей части, на правой стороне дороги на обочине (при наличии) в соответствии с ПДД РФ, на локальных уширениях проезжей части.

Павильоны ожидания наземного городского пассажирского транспорта присутствуют, частично в неудовлетворительном состоянии, места остановок общественного транспорта частично не оборудованы должным образом соответствующими дорожными знаками. Заездные карманы остановок общественного транспорта имеют геометрические параметры, не соответствующие нормативным требованиям или отсутствуют; отсутствуют посадочные площадки. Отсутствует дорожная горизонтальная разметка мест остановок общественного транспорта. На улице расположена автостанция Южная.

Движение пешеходов осуществляется по тропиной сети, обочине, существующим тротуарам различной ширины, тротуары на большом протяжении УДС отсутствуют или находятся в неудовлетворительном состоянии. Часть тротуаров используется для подъезда к объектам притяжения и стихийной парковки транспорта. Отсутствуют подходы к пешеходным переходам. Видимость пешеходных переходов менее 100 м - ограничена геометрическими параметрами дороги (крутой поворот) и прилегающей растительностью.

В ходе натурного обследования данного участка УДС было выявлено следующее:

- Дорожное покрытие: в удовлетворительном состоянии;
- Бортовой камень: отсутствует;
- Ширина проезжей части: 6,5-12,5 м;

Дорожная разметка: в удовлетворительном состоянии, частично отсутствует;

Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;

Количество пешеходных переходов: 2 (регулируемые наземные пешеходные переходы отсутствуют), оснащены в полном объеме соответствующими ТСОДД;

Количество светофорных объектов на участке: 0;

Количество остановочных пунктов ОТ: 4; павильоны ожидания наземного городского пассажирского транспорта присутствуют, частично в неудовлетворительном состоянии, места остановок общественного транспорта частично не оборудованы должным образом соответствующими дорожными знаками; заездные карманы остановок общественного транспорта имеют геометрические параметры, не соответствующие нормативным требованиям или отсутствуют; отсутствуют посадочные площадки. отсутствует дорожная горизонтальная разметка мест остановок общественного транспорта.

Улица Бундурина

Центральный сегмент основной городской магистрали (Большие Городенцы – Бундурина – Революционная – Первомайская). Самый загруженный элемент городской улично-дорожной сети; соединяет южную и северную часть города, южные выезды из Венёва (автодорога Р-132 «Калуга – Тула – Рязань», Новомосковск, автодорога М-4 «Дон») и северные выезды из Венёва (Серебряные Пруды, автодорога М-6 «Каспий», Метростроевский, автодорога М-4 «Дон», Мордвес, Москва). Кроме того, обслуживает один из двух крупнейших транспортных узлов города (Автовокзал), важнейшие торговые объекты (рынок, торговые центры); также ул. Бундурина обслуживает значительную часть трафика в исторический центр, расположенный восточнее. Протяженность улицы Бундурина составляет 1,4 км.

На данном участке улично-дорожной сети организовано двухстороннее движение транспортных средств. Ширина проезжей части составляет около 8-15 м. Движение автотранспорта по улице двустороннее, осуществляется по одной полосе движения в каждом направлении, горизонтальная дорожная разметка присутствует частично на протяжении участка. Разрешенная максимально допустимая скорость движения автотранспорта составляет 60 км/ч. Движение пешеходов осуществляется по тротуарам различной ширины, а местами тротуары отсутствуют. Отсутствует краевая полоса. Пешеходные переходы через проезжую часть находятся на большом удалении друг от друга. Бортовой камень и пониженный борт присутствует частично. По Бундурина улице присутствует движение наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ). По улице частично действует запрет на остановку транспортных средств, а также имеются заездные карманы под парковку, но соответствующими дорожными знаками не оснащены.

В ходе натурного обследования данного участка УДС было выявлено следующее:

- Дорожное покрытие: в удовлетворительном состоянии;
 - Бортовой камень: присутствует частично;
 - Ширина проезжей части: 8-15 м;
 - Дорожная разметка: в удовлетворительном состоянии;
 - Дорожные знаки: присутствуют не в полном объеме;
 - Количество пешеходных переходов: 5, из них 4 регулируемых.
- Соответствующими ТСОДД в полном объеме не оснащены;
- Количество светофорных объектов на участке: 2

1.8 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием; результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

В условиях относительно невысокой плотности населения, отсутствия крупных промышленных предприятий в сочетании с разветвлённой улично-дорожной сетью участков с исчерпанной пропускной способностью в пространственной структуре УДС в Венёвском районе не выявлено. Наиболее напряжённое автомобильное движение наблюдается на перекрёстках центральной части г. Венёв (Стрешнева/Бундурина/Большие Городенцы, Белова/Бундурина/Белова).

За 2016 г. на территории Венёвского района произошло 42 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 13 и пострадал 61 человек; по сравнению с прошлым годом изменения незначительные (за 2015 г. было зафиксировано 42 происшествия, 11 погибших, 45 пострадавших). Самым аварийным временем года оказались летние месяцы, а также ноябрь.

Ярко выраженных очагов аварийности в г. Венёве по состоянию на 2016 г. не зафиксировано, а если смотреть по территории района – то это 148-й километр федеральной трассы М-6 «Каспий» (северо-восток муниципального образования). Эта федеральная автодорога характеризовалась плохим состоянием дорожного покрытия и высоким уровнем концентрации ДТП, осуществлённый в последние годы ремонт улучшил ситуацию.

1.9 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)

В 2014-2015 гг. на территории Венёвского района наблюдалось значительное – более чем двукратное - увеличение количества дорожно-транспортных происшествий,

В 2015-2016 гг. количество дорожно-транспортных происшествий на территории Венёвского района в целом оставалось неизменным; в оба года произошло по 42 аварии. Главный выявленный очаг аварийности – 148-й

километр федеральной автодороги М-6 «Каспий» (около деревни Козловка Венёвского района).

Основной вид ДТП в 2015 г. – опрокидывание, в 2016 г. - столкновение

Основные причины дорожно-транспортных происшествий на территории Киреевского района – нарушение скоростного режима, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, согласно данным администрации Тульской области – выезд на полосу встречного движения.

Большая часть дорожно-транспортных происшествий в пределах Венёвского района произошла по вине водителей. Важным внешним фактором оказалось неудовлетворительное состояние автомобильных дорог.

2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД

Варианты организации дорожного движения

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования.

На основании анализа особенностей организации дорожного движения г. Венёв нами был предложен ряд мероприятий по реорганизации и оптимизации ОДД, и сформулированы два варианта реализации данных мероприятий – приоритетный и альтернативный.

1 вариант развития ОДД МО г. Венев**Рисунок 2.1 - 1 вариант развития ОДД МО г. Венев**

1. Устройство светофорного объекта на перекрёстке улиц Большие Городенцы - Бундурина – Стрешнева.
2. Устройство светофорного объекта на пересечении улиц Станционная - Большие Городенцы.
3. Устройство светофорного объекта на перекрёстке улиц Бундурина – Коммуны.
4. Запрет остановки и стоянки на ул. Революционная.

2 вариант развития ОДД МО г. Венов

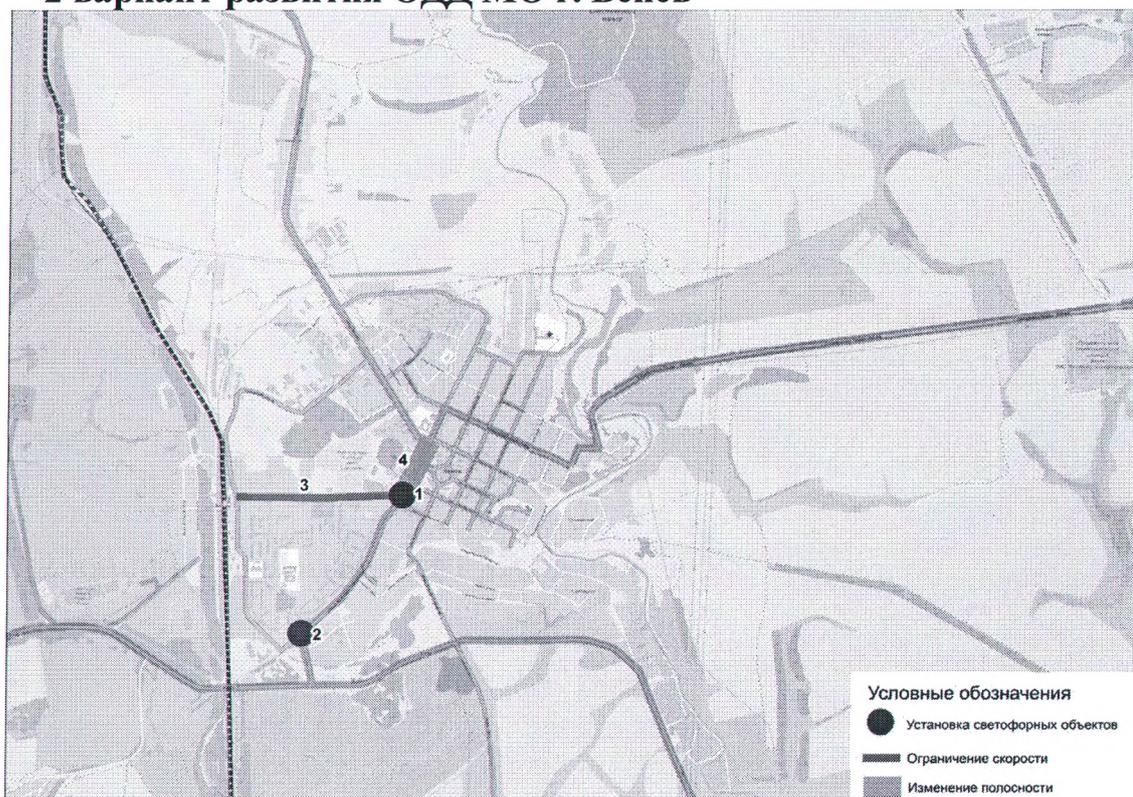


Рисунок 2.2 - 2 вариант развития ОДД МО г. Венов

1. Устройство светофорного объекта на перекрёстке улиц Большие Городенцы - Бундурина – Стрешнева.
2. Устройство светофорного объекта на пересечении улиц Станционная - Большие Городенцы.
3. Ограничение скорости на ул. Стрешнева.
4. Изменение полосности от ул. Большие Городенцы до ул. Белова (с 2 до 4).

В целях оценки предлагаемых вариантов развития транспортной инфраструктуры были разработаны прогнозные транспортные модели, которые позволяют оценить изменения в работе транспортной системы в результате реализации сценариев.



Рисунок 2.3 - Прогнозная транспортная модель на расчетный срок с учетом мероприятий варианта 1



Рисунок 2.4 - Прогнозная транспортная модель на расчетный срок с учетом мероприятий варианта 2

По результатам моделирования можно сделать вывод, что вариант №1 является менее приоритетным для реализации по сравнению с вариантом №2. Среднесуточная загрузка уменьшилась на 1-2% по основным улицам.

Социально-экономическая оценка была проведена с учетом транспортного моделирования. По результатам оценки двух вариантов развития транспортной инфраструктуры наибольший социально-экономический эффект получен для варианта 2 (суммарный синергетический эффект составляет 0,073 млрд. руб. за 20 лет, индекс доходности составляет 9,66). В случае варианта 1 эффект составляет 0,024 млрд. руб. за 20 лет, индекс доходности составляет 3,18.

Вывод. В соответствии с проведенной оценкой с учетом социально-экономической эффективности и целевых показателей 2 вариант развития транспортной инфраструктуры является более предпочтительным. Также социально-экономическая оценка подтверждает общую эффективность предлагаемых мероприятий.

2.1 Предложения по организации дорожного движения на отдельных элементах улично-дорожной сети г. Венёв

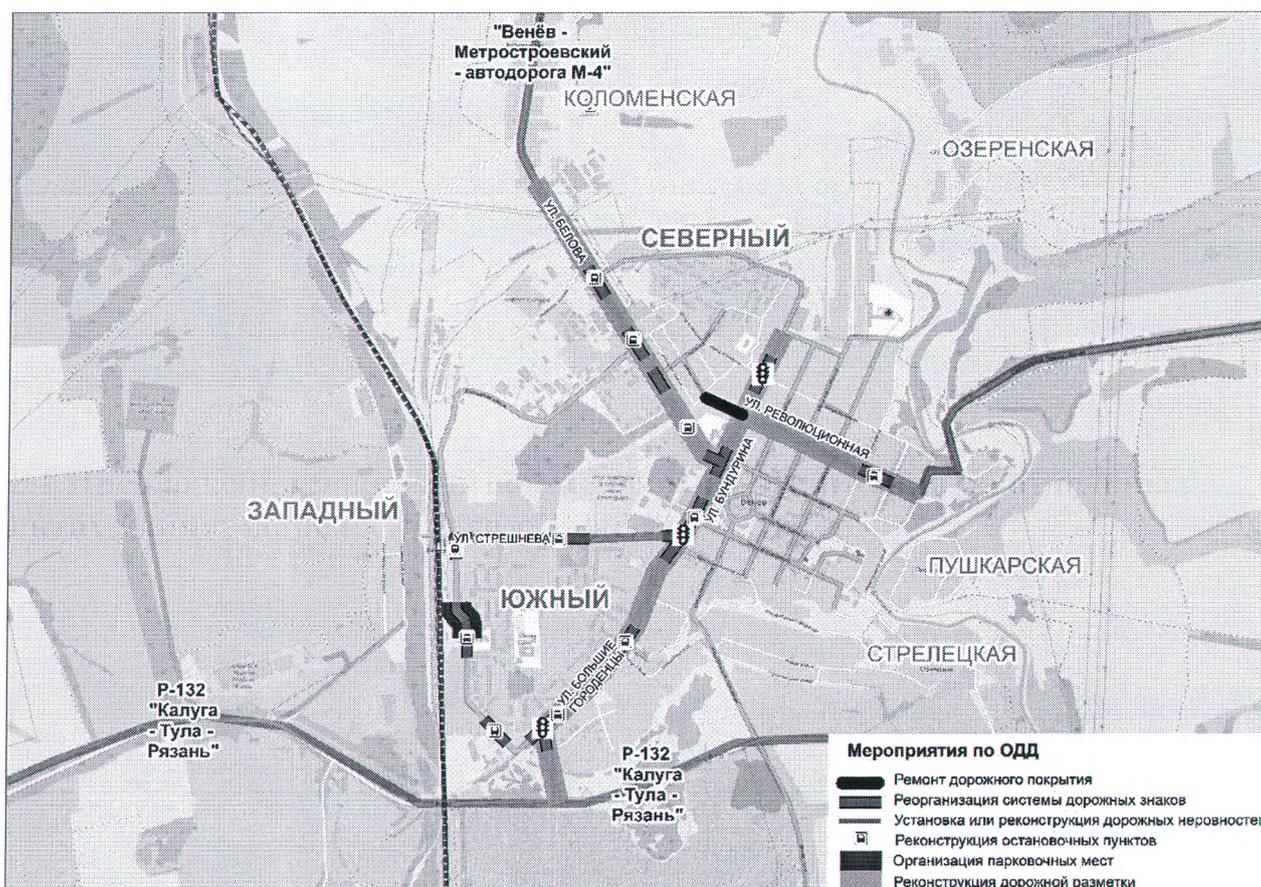


Рисунок 2.1.3 – Предложения по организации дорожного движения в г. Венёв

улица Большие Городенцы

- устройство светофорного объекта на перекрёстке Большие Городенцы – Бундурина - Стрешнева

Для снижения аварийности, уменьшения заторовых ситуаций и повышения эффективности использования улично-дорожной сети в рамках ОДД по ул. Большие Городенцы предлагается ряд мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения на первую очередь и в рамках локальных мероприятий.

На всем протяжении улицы нанести на расстоянии 0,2 м от кромки дорожного полотна дорожную разметку 1.2 «краевая линия». Продублировать горизонтальной дорожной разметкой знак 3.24 на проезжей части. Нанести разметку 1.7 на всех пересечениях. В зоне действия знаков 3.20 демаркировать существующую осевую разметку, нанести вместо нее разметку 1.1. Необходимо установить знаки 1.17, а также нанести разметку 1.25 и ввести ступенчатое ограничение скорости до 20 км/час на участках, где расположены искусственные дорожные неровности.

С помощью разметки канализировать транспортные потоки на пересечении с ул. Стрешнева. Существующая разметка нанесена не в соответствии с ГОСТ.

В рамках локальных мероприятий на пересечении ул. Большие Городенцы - ул. Бундурина – ул. Стрешнева устройство светофорного объекта. Устройство регулируемых пешеходных переходов, пониженного борта и подходов к ним. Обустройство перекрестка дорожными знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ 52289-2004. В соответствии с ГОСТ 52289-2004 устройство направляющего пешеходного ограждения от регулируемого пешеходного перехода не менее 50 м в каждую сторону.

Установить существующие дорожные знаки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 522889-2004.

Обустроить пешеходный переход в районе остановочного пункта «Курган Славы», для обеспечения возможности перехода проезжей части пассажирами.

Предусмотреть монтаж бортового камня и устройство тротуаров шириной не менее 1.5 м вдоль проезжей части, обеспечить подходы к пешеходным переходам.

Обустроить остановочные пункты заездными карманами, павильонами ожидания, разметкой 1.17, знаками, аншлагом.

В рамках локальных мероприятий, предусмотреть устройство светофорного объекта на пересечении ул. Большие Городенцы – ул. Станционная. Устройство регулируемых пешеходных переходов и подходов к ним. Обустройство перекрестка дорожными знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ 52289-2004. В соответствии с ГОСТ 52289-2004 устройство направляющего пешеходного ограждения от регулируемого пешеходного перехода не менее 50 м в каждую сторону.

Революционная улица

Для снижения аварийности, уменьшения заторовых ситуаций и повышения эффективности использования улично-дорожной сети в рамках ОДД по Революционной ул. предлагается ряд мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения на первую очередь и в рамках локальных мероприятий.

На всем протяжении улицы нанести на расстоянии 0,2 м от кромки дорожного полотна дорожную разметку 1.2 «краевая линия». Продублировать разметкой знак 3.24 на проезжей части. Нанести разметку 1.7 на всех пересечениях.

Разместить дорожные знаки 5.16 на остановочных пунктах.

В рамках локальных мероприятий произвести асфальтировку участка улицы от ул. Бизюкова до пересечения с ул. Бундурина, после чего предусмотреть нанесение осевой разметки.

Предусмотреть монтаж бортового камня и устройство тротуаров шириной не менее 1.5 м вдоль проезжей части.

Обустроить остановочные пункты заездными карманами, павильонами ожидания, разметкой 1.17, знаками, аншлагом.

Улица Белова

По ул. Белова предусмотрены мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения включающие:

- Нанесение разметки 1.17 согласно ГОСТ Р 51256-2018 на всех существующих остановочных пунктах.

- В рамках локальных мероприятий обустроить посадочные площадки ОТ и выполнить в соответствии с ОСТ «Автобусные остановки», приподнятыми островками шириной не менее 2 м., оборудовать заездными карманами, дорожными знаками 5.16, горизонтальной дорожной разметкой 1.17 и аншлагами.

- Необходимо на всех примыканиях по ул. Белова установить дорожные знаки приоритета с соответствующей разметкой.

- В местах где располагаются существующие остановочные пункты на ул. Белова необходимо обустроить нерегулируемые пешеходные переходы через проезжую часть данной улицы.

- Дорожная горизонтальная разметка на улице Белова находится в неудовлетворительном состоянии местами полностью отсутствует, поэтому необходимо обновить полностью дорожную разметку нанести на расстоянии 0,2 м от кромки дорожного полотна дорожную разметку 1.2 «краевая линия».

- В рамках локальных мероприятий предусмотреть установку консольной опоры в створе пешеходного перехода с дублированием над проезжей частью дорожного знака 5.19.1 на пересечении с ул. Бундурина.

Улица Стрешнева

- **Установка светофорных объектов**

- **Ограничение скорости**

По улице Стрешнева предусмотрены мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения включающие:

Предусмотреть нанесение разметки 1.17 согласно ГОСТ Р 51256-2018 у всех остановочных пунктов по Оборонной улице. Обустроить недостающие посадочные площадки и разместить павильон ожидания на них, обозначить остановочные пункты знаком 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» и аншлагом.

Нанести разметку 1.24.2 (дублирование знаков ограничения скорости).

Упорядочить парковку при движении в сторону улицы Большие Городенцы.

В зоне существующих ИДН ограничить скорость знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», табличками 8.2.1 «Зона действия».

На перекрестках с другими улицами установить знаки приоритета 2.1 «Главная дорога» и 2.4 «Уступите дорогу».

В рамках локальных мероприятий на пересечении ул. Большие Городенцы - ул. Бундурина – ул. Стрешнева устройство светофорного объекта. Устройство регулируемых пешеходных переходов, пониженного борта и подходов к ним. Обустройство перекрестка дорожными знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ 52289-2004. В соответствии с ГОСТ 52289-2004 устройство направляющего пешеходного ограждения от регулируемого пешеходного перехода не менее 50 м в каждую сторону.

Станционная улица

- Установка светофорных объектов

В местах отсутствия бортового камня нанести дорожную горизонтальную разметку 1.2, обозначающую край проезжей части.

Места остановок общественного транспорта оборудовать соответствующими ТСОДД (дорожные знаки 5.16 «Место остановки автобуса и(или) троллейбуса» и дорожная горизонтальная разметка 1.17).

Предусмотреть установку предупреждающего знака 1.22 «Пешеходный переход» перед пешеходным переходом (видимость пешеходного перехода менее 100 м), расположенным в районе дома 1 по Станционной улице (при движении от улицы Стрешнева).

Предусмотреть установку малых архитектурных форм (МАФов) вдоль края проезжей части улицы Станционная с организацией парковочной зоны и сохранением подъезда к домам площадки между домом 20 по улице Станционной и домом 1 по ул. Южный микрорайон для исключения стихийного въезда-выезда и стоянки транспорта.

В районе дома 22А по улице Станционная по обеим сторонам дороги исключить использование парковочных карманов на локальных уширениях проезжей части и заезды на них в зоне существующего наземного пешеходного перехода путем установки МАФов.

Предусмотреть установку дорожного знака 2.2 «Конец главной дороги» на улице Станционная на перекрестке ул. Станционная - ул. Большие Городенцы.

Рассмотреть целесообразность установки дорожного знака 3.20 «Обгон запрещен», установленного на Станционной улице после перекрестка ул. Станционная - ул. Большие Городенцы. В случае оснований запрета обгона необходимо установить границу зоны действия знака (с учетом повторения дорожного знака после проезда перекрестков) и от этого будет зависеть установка аналогичного знака на противоположной стороне дороги и тип наносимой осевой горизонтальной разметки. Одновременно с этим, в случае запрещения обгона на улице/участках улицы предусмотреть запрет остановки транспортных средств вдоль обеих сторон дороги вне парковочных карманов (за исключением стоянки на обочине) путем установки запрещающих дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» и нанесения дорожной горизонтальной разметки 1.4.

В рамках проведения локальных мероприятий проектом предусматривается следующее:

при технической возможности предусмотреть устройство/ приведение геометрических параметров заездных карманов общественного транспорта к нормативным требованиям; предусмотреть устройство площадок ожидания и замену/установку павильонов ожидания, находящихся в неудовлетворительном состоянии;

в районе дома 13 по улице Станционная (автостанция «Южная») предусмотреть устройство бортового камня (с выходом на ширину проезжей части предшествующих участков улицы) и тротуара; исключить парковку транспортных средств путем установки соответствующих знаков/нанесения разметки;

рассмотреть возможность переноса остановки общественного транспорта, расположенной напротив дома 1 по ул. Станционная далее по ходу движения (движение от улицы Стрешнева в сторону улицы Большие Городенцы) с новым положением перед домом 13 по улице Станционной; предусмотреть устройство наземного нерегулируемого пешеходного перехода с подходами, площадками накопления и обустройством соответствующими ТСОДД; устройство отсутствующего тротуара по правой стороне дороги от аллеи Железнодорожников до нового пешеходного перехода, а также демонтаж существующей искусственной дорожной неровности (ИДН) и установку новых ИДН по ГОСТ Р 52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» с обустройством соответствующими ТСОДД (пешеходный переход у детского сада);

предусмотреть устройство пешеходного перехода с площадками накопления и обустройством соответствующими ТСОДД перед остановкой общественного транспорта в районе домов 9,10 по улице Станционная, а также устройство тротуара по левой стороне дороги (движение от улицы Стрешнева в сторону улицы Большие Городенцы) от дома 9 по улицы Станционной до примыкания к существующему тротуару на пересечении с ул. Южный микрорайон;

предусмотреть устройство бортового камня с организацией парковочной зоны и сохранением подъезда к домам площадки между домом 20 по улице Станционной и домом 1 по ул. Южный микрорайон; демонтировать ранее установленные МАФы;

предусмотреть устройство парковочного кармана с требуемой конфигурацией размещения транспорта на локальном уширении проезжей части в районе дома 13 по улице Станционная, а также устроить отсутствующий тротуар;

предусмотреть устройство тротуара вдоль дома 8А по улице Станционная;

предусмотреть устройство парковочных карманов с обустройством соответствующими ТСОДД после пешеходного перехода в районе дома 22А по улице Станционная по обеим сторонам дороги (движение от улицы Большие Городенцы в сторону ул. Стрешнева) и устройство технических тротуаров; исключить существующие парковочные карманы и заезды на них в зоне существующего наземного пешеходного перехода; обустроить площадки накопления пешеходов; в местах устройства парковок предусмотреть обустройство парковочных мест для инвалидов в количестве не менее 10% от общего количества машиномест на рассматриваемой улице; местоположение машиномест для инвалидов связать с возможными объектами притяжения и учреждениями, при их отсутствии – располагать парковочные места по возможности ближе к пешеходным переходам; демонтировать ранее установленные МАФы;

в рамках локальных мероприятий, предусмотреть устройство светофорного объекта на пересечении ул. Большие Городенцы – ул. Станционная. Устройство регулируемых пешеходных переходов и подходов к ним. Обустройство перекрестка дорожными знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ 52289-2004. В соответствии с ГОСТ 52289-2004 устройство направляющего пешеходного ограждения от регулируемого пешеходного перехода не менее 50 м в каждую сторону.

Улица Бундурина

- Изменение полосности (с 2 до 4, на участке от ул. Белова до ул. Большие Городенцы)

Для снижения аварийности, уменьшения заторовых ситуаций и повышения эффективности использования улично-дорожной сети в рамках ОДД по ул. Бундурина предлагается ряд мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения на первую очередь и в рамках локальных мероприятий.

На участке от ул. Большие Городенцы до ул. Международная нанести на расстоянии 0,2 м от кромки дорожного полотна дорожную разметку 1.2 «краевая линия». Знак приоритета 2.1 и табличку 8.13 с опоры освещения демонтировать и установить на стойке в створе с дорожной горизонтальной разметкой 1.1 перед началом перекрестка. В рамках локальных мероприятий на перекрестке предусмотреть устройство пешеходных переходов через проезжую часть, путем нанесения дорожной горизонтальной разметки 1.14.1, согласно ГОСТ Р 51256-2018, а именно нанесение полос повышенной информативности желтого цвета и установки дорожных знаков 5.19.1(2). Обеспечить подходы к пешеходным переходам. Напротив ул. Международной установить дорожный знак 1.34.3.

На участке от ул. Международная до ул. Коммуны нанести на расстоянии 0,2 м от кромки дорожного полотна дорожную разметку 1.2 «краевая линия» и осевую дорожную разметку. В рамках локальных мероприятий предусмотреть устройство пешеходного перехода через ул.

Бундурина на пересечении с ул. Коммуны с устройством светофора Т7 и оборудованием соответствующими дорожными знаками 5.19.1(2). Предусмотреть ступенчатое снижение скорости до 20 км/ч на участке в зоне Детского сада № 1. В зоне нерегулируемого пешеходного перехода вблизи Детского сада необходимо разместить пешеходное ограждение на расстояние не менее 50 м в каждую сторону. Существующую искусственную неровность демонтировать и установить с обеих сторон переходного перехода на расстоянии 10-15 м, оборудовать соответствующими дорожными знаками. После пересечения с ул. Революционная установить дорожный знак 3.27 и табличку 8.24.

Участок от ул. Белова до ул. Большие Городенцы по возможности переразметить на 4 полосы движения. Также предусмотреть установку консольных опор в створе пешеходного перехода с дублированием над проезжей частью дорожного знака 5.19.1 в местах В зоне регулируемых пешеходных переходов необходимо разместить пешеходное ограждение на расстояние не менее 50 м в каждую сторону.

В рамках локальных мероприятий на пересечении ул. Большие Городенцы - ул. Бундурина – ул. Стрешнева устройство светофорного объекта. Устройство регулируемых пешеходных переходов, пониженного борта и подходов к ним. Обустройство перекрестка дорожными знаками и разметкой в соответствии с ГОСТ 52289-2004. В соответствии с ГОСТ 52289-2004 устройство направляющего пешеходного ограждения от регулируемого пешеходного перехода не менее 50 м в каждую сторону.

Посадочные площадки ОТ выполнить в соответствии с ОСТ «Автобусные остановки», приподнятыми островками шириной не менее 2 м., оборудовать заездными карманами, дорожными знаками 5.16, горизонтальной дорожной разметкой 1.17 и аншлагами.

На перекрестках, в случае изменения специализации полосы движения необходимо нанести разметку 1.18 «движение по полосам». При необходимости продублировать разметку дорожными знаками 5.15.1 или 5.15.2.

3. Проведение укрупнённой оценки эффективности мероприятий КСОДД и стоимости реализации

Таблица 3.1 - Показатели социально-экономических эффектов для выбранного варианта ОДД

Объект	Годовые поездки, чел./год	Экономия времени всеми людьми, часов в год	Эффект от экономии времени за весь период расчета (с дисконтированием), руб.	Эффект от снижения перепробега, БДД, экологии, снижения оборотных средств и вложений в подвижной состав (с дисконтированием), руб.	Общий эффект за весь период расчета (с дисконтированием), руб.	ИД	Объект
Ул. Дзержинского - запрет остановки и стоянки	1440000	822,86	4 356 463,87	3 154 680,73	7 511 144,60	375,56	Ул. Дзержинского - запрет остановки и стоянки
Ул. Тесакова - запрет остановки и стоянки	2067000	1 181,14	5 586 547,93	4 214 413,35	9 800 961,28	490,05	Ул. Тесакова - запрет остановки и стоянки
СО ул. Чехова - ул. Гагарина	1035000	1 881,82	8 900 589,29	6 769 462,28	15 670 051,57	6,27	СО ул. Чехова - ул. Гагарина
Переразметка ул. Чехова	1095000	208,57	986 497,34	750 293,75	1 736 791,09	115,79	Переразметка ул. Чехова

По укрупненной оценке, стоимость основных мероприятий КСОДД составит 7,5 млн. руб.

4. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД, разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий

В качестве мероприятия по институциональным преобразованиям предлагается сформировать в рамках администрации муниципального образования структуру, основной задачей которой будет являться организация дорожного движения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

Передовой отечественный опыт создания и функционирования специализированных органов и организаций, занимающихся деятельностью в области организации дорожного движения

Опыт Москвы

Деятельность в сфере ОДД на территории города Москвы осуществляет Центр организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД), который, являясь государственным казённым учреждением города Москвы, подведомственным Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Государственным казённым учреждением города Москвы – Центр организации дорожного движения Правительства Москвы (ГКУ ЦОДД) осуществляется широкий спектр функций в сфере организации дорожного движения, в частности:

- 1) сбор данных о дорожном движении и проведение на их основе транспортного моделирования;
- 2) организация разработки документации по организации дорожного движения;
- 3) установка и содержание технических средств организации дорожного движения: дорожных знаков, светофорных объектов и т.д. (кроме дорожной разметки);
- 4) координированное управление светофорными объектами;
- 5) информирование населения о планируемых изменениях в организации дорожного движения и изменениях текущей дорожно-транспортной ситуации в режиме реального времени;
- 6) эксплуатация системы фотовидеофиксации правонарушений;
- 7) эксплуатация региональной навигационно-информационной системы, в том числе мониторинг наземного городского общественного транспорта;
- 8) эксплуатация системы весового контроля;
- 9) развитие велосипедной и пешеходной инфраструктуры.

Стратегия концентрации указанных функций в одном центре компетенции позволяет проводить сбалансированную политику в рассматриваемой сфере и избегать несогласованности действий отдельных ведомств.

Так, например, в результате реализации первого этапа комплексной схемы организации дорожного движения на улично-дорожной сети города Москвы были достигнуты следующие результаты:

- 1) количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими снизилось на 10%;

2) средняя скорость на основных городских магистралях возросла на 12%.

Размещение камер фотовидеофиксации (ФВФ) правонарушений, в том числе в очагах аварийности, позволило дополнительно снизить количество нарушений правил дорожного движения и, как следствие, число дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в местах установки комплексов ФВФ на 38%.

Накопленный в городе Москве опыт комплексного решения вопросов организации дорожного движения может быть полезен и в случае его применения на территории МО Вневский район.

Одной из практических проблем осуществления ЦОДД возложенных на него функций является разделение технически и технологически взаимосвязанных процессов в области организации дорожного движения между ЦОДД и иными организациями, осуществляющими деятельность в смежных отраслях хозяйства города Москвы.

Так, функция по установке и эксплуатации дорожных знаков закреплены за ГКУ ЦОДД, а функция по нанесению дорожной разметки осуществляется государственными организациями, осуществляющими функции в сфере жилищно-коммунального хозяйства и подведомственными Департаменту жилищно-коммунального хозяйства города Москвы.

В соответствии с пунктом 4.1.15 Положения о Департаменте жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 28 августа 2007 г. № 739-ПП «О Департаменте жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы», вопросы нанесения **разметки на объекты дорожного хозяйства улично-дорожной сети города Москвы** отнесены к ведению Департамента жилищно-коммунального хозяйства города Москвы и осуществляются соответственно подведомственными ему организациями.

Приведенный пример наглядно иллюстрирует, что разделение взаимосвязанных функций является не только неэффективным решением с точки зрения системы государственного или муниципального управления, вследствие повышения вероятности несогласованности действий ЦОиУДД и организаций, осуществляющих одну или несколько функций ЦОиУДД, но и создает реальную угрозу безопасности дорожного движения. При этом подобную угрозу безопасности дорожного движения не способно исключить и антиколлизийное положение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, предусматривающее приоритет значений дорожных знаков над значениями дорожной разметкой в случае их противоречия, поскольку любое противоречие в значениях технических средств организации дорожного движения одного или разного видов замедляет принятие участниками дорожного движения решений и повышает риск небезопасного поведения с их стороны в процессе дорожного движения.

В этой связи одним из исходных принципов формирования центров организации и управления дорожным движением должно стать **единство и специализация компетенции ЦОиУДД**. Это означает следующее.

Во-первых, ЦОиУДД устанавливается такая компетенция, при которой не будет допускаться разделение взаимосвязанных функций в области организации дорожного движения между несколькими организациями (например, ЦОиУДД организует и осуществляет установку дорожных знаков, а иная организация – нанесение дорожной разметки).

Во-вторых, на ЦОиУДД возлагаются только те функции, которые непосредственно связаны с деятельностью в области организации дорожного движения (то есть ЦОиУДД не должен осуществлять деятельность, выходящую за рамки организации дорожного движения).

Опыт Санкт-Петербурга

Деятельность в сфере ОДД на территории города Санкт-Петербурга осуществляет Дирекция организации дорожного движения (ДОДД).

Транспортный комплекс города реализует ряд мер, направленных на упразднение транспортных заторов. Безопасность участников дорожного движения обеспечивается за счет внедрения комплексной схемы организации дорожного движения, усовершенствования работы систем управления дорожным движением.

Цели деятельности ДОДД:

- организация комплексного согласованного выполнения работ по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и эксплуатации объектов организации дорожного движения на территории Санкт-Петербурга.

- информационно-аналитическое обеспечение деятельности федеральных органов исполнительной власти и их территориальных подразделений по Санкт-Петербургу, а также органов исполнительной власти Санкт-Петербурга и иных предприятий, учреждений, организаций по вопросам, связанным с организацией дорожного движения и развитием в этом направлении транспортной инфраструктуры города.

- организация работ по формированию и учёту технического состояния объектов, обеспечивающих повышение безопасности дорожного движения на территории Санкт-Петербурга.

- изучение и распространение передового опыта проработки и реализации вопросов и мероприятий по организации дорожного движения в других регионах России и за рубежом:

- проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и эксплуатация объектов обеспечения организации дорожного движения;

- внедрение и эксплуатация автоматизированной системы управления дорожным движением;

- размещение и эксплуатация дорожных знаков, информационных табло и иных элементов дорожной инфраструктуры, обеспечивающих организацию дорожного движения;

- разработка и реализация федеральных и региональных проектов и программ, финансируемых за счет бюджетных средств, средств внебюджетных фондов и иных источников, в области организации дорожного движения;

- создание и последующее ведение единой городской базы данных по объектам, обеспечивающим организацию дорожного движения;

- разработка и эксплуатация комплексной схемы организации дорожного движения.

Каждый год принимаются профилактические и оперативные меры против регулярных заторов (используются усовершенствованные технологии, разрабатываются новые системы управления дорожным движением), но сложившаяся в городе ситуация требует глобальных преобразований в организации дорожного движения.

Опыт Московской области

Деятельность в сфере ОДД в Московской области осуществляет Центр безопасности дорожного движения Московской области. Уставом Государственного казённого учреждения Московской области «Центр безопасности дорожного движения Московской области» (ГКУ ЦБДД) ГКУ ЦБДД подчинено Министерству транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

Основные цели деятельности ГКУ ЦБДД:

- обеспечение развития и эксплуатации работающих в автоматическом режиме специальных технических средств фиксации нарушений Правил дорожного движения;

- содействие органам Государственной инспекции безопасности дорожного движения по Московской области в обработке и рассылке материалов, полученных с использованием указанных технических средств;

- осуществление мониторинга движения пассажирского и специализированного (специального) транспорта на территории Московской области с использованием навигационных систем и систем видеонаблюдения.

Основные задачи ГКУ ЦБДД:

- развитие системы фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации;

- техническая обработка информации, зафиксированной автоматизированной системой фотовидеофиксации правонарушений в сфере дорожного движения на территории Московской области, нарушений Правил дорожного движения;

- информирование населения о перемещенных транспортных средствах;

– осуществление мониторинга движения пассажирского и специализированного (специального) транспорта на территории Московской области, участие в создании и внедрении интеллектуальной транспортной системы на территории Московской области и ее интеграция с аналогичными системами города Москвы и других субъектов Российской Федерации;

– выполнение отдельной функции государственного управления Московской областью – выступать государственным заказчиком и (или) ответственным за выполнение отдельных мероприятий долгосрочных целевых программ Московской области в сфере безопасности дорожного движения на территории Московской области.

С 1 декабря 2012 года в ГКУ ЦБДД функционирует информационный центр, основной задачей которого является информирование населения о перемещенных транспортных средствах на специализированные стоянки Московской области.

В целях снижения уровня аварийности на автомобильных дорогах на территории Московской области функционируют стационарные комплексы фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения в автоматическом режиме, которые решают следующие задачи:

- выявление и фотовидеофиксация нарушений скоростного режима;
- выявление и фотовидеофиксация нарушений правил проезда железнодорожных переездов;
- выявление и фотовидеофиксация нарушений правил проезда перекрестка на запрещающий сигнал светофора;
- мониторинг текущего состояния транспортных потоков.

В настоящее время на территории Московской области функционируют 202 комплекса фотовидеофиксации нарушений скоростного режима, 14 комплексов фотовидеофиксации нарушений правил проезда железнодорожных переездов, 10 комплексов фотовидеофиксация нарушений правил проезда перекрестка на запрещающий сигнал светофора, 26 комплексов фотовидеофиксации нарушений правил остановки стоянки транспортных средств и 7 рубежей контроля системы взимания платы «Платон». Также на территории Международного аэропорта Шереметьево работают в круглосуточном режиме 2 комплекса фотовидеофиксации нарушений правил остановки стоянки транспортных средств.

Постановлением Правительства Московской области от 26 ноября 2013 г. № 979/52 ГКУ «ЦБДДМО» определено оператором региональной навигационно-информационной системы (далее – РНИС) Московской области и наделено правами по эксплуатации подсистем мониторинга пассажирского транспорта, перевозок школьников, транспортных средств Министерства здравоохранения, подсистему мониторинга перевозок специальных, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, автомобильных транспортных средств организаций жилищно-коммунального

хозяйства, транспортных средств дорожного хозяйства Московской области, подсистемы «Электронный паспорт маршрута».

РНИС Московской области предназначена для информационно-навигационного обеспечения деятельности автомобильного транспорта на территории Московской области с использованием технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Основными целями РНИС Московской области являются:

- повышение эффективности управления движением транспортных средств;
- повышение уровня безопасности перевозок пассажиров, школьников, специальных, опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- создание единого навигационно-информационного пространства на территории Московской области;
- повышение эффективности государственного (муниципального) управления и реализации контрольно-надзорных полномочий в транспортном комплексе на территории субъекта РФ.

В рамках достижения целей РНИС Московской области обеспечивается решение следующих основных задач:

- осуществление мониторинга транспортных средств Московской области, подключенных к РНИС Московской области;
- взаимодействие с диспетчерскими центрами и пунктами служб экстренного реагирования на территории Московской области;
- информационное взаимодействие с существующим и вновь создаваемыми информационно-навигационными системами на территории Московской области;
- взаимодействие с автоматизированным центром контроля и надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- расширение спектра услуг в области навигационно-информационных технологий и повышения их качества для различных категорий потребителей на территории Московской области;
- применение унифицированных подходов и решений в сфере внедрения и использования технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в том числе при создании систем мониторинга и управления автомобильным транспортом на территории Московской области.

Выводы. Опыт городов Москвы и Санкт-Петербурга, а также Московской области показывает:

1. Обширную практику реализации функций в области дорожного движения через создаваемые органами исполнительной власти указанных субъектов Российской Федерации центры организации и управления дорожным движением (ЦОиУДД) с различным объемом компетенции (широкая – в Москве и Санкт-Петербурге, узкая – в Московской области).

2. Практику образования ЦОиУДД в организационно-правовой форме казённых учреждений.
3. Практику подчинения ЦОиУДД органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющим государственные функции в области транспорта.

Тульская область
Муниципальное образование Веневский район
Администрация

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 21.02.2019

№ 70-п

**Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения
муниципального образования Веневский район**

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации (ФЗ № 456 от 29.12.2014), постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», постановлением правительства Тульской области от 26.01.2018 № 35 «Об утверждении государственной программы Тульской области «Повышение общественной безопасности населения в Тульской области», постановлением правительства Тульской области от 20.11.2013 № 662 «Об утверждении государственной программы Тульской области «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования в Тульской области» (с изменениями на 8 февраля 2018 года), постановлением администрации муниципального образования Веневский район от 23.11.2016 № 1059 «Об утверждении муниципальной программы муниципального образования Веневский район «Комплексное развитие муниципального образования Веневский район в сфере жилищно-коммунального комплекса», на основании Устава муниципального образования Веневский район:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования Веневский район (приложение).

2. Муниципальному учреждению администрации муниципального образования Вeneвский район «Управление строительства и жилищно-коммунального хозяйства» при осуществлении деятельности по развитию улично-дорожной сети руководствоваться комплексной схемой организации дорожного движения муниципального образования Вeneвский район.

3. Отделу по МСУ и информационным технологиям администрации муниципального образования Вeneвский район разместить настоящее распоряжение в сети интернет на официальном сайте администрации муниципального образования Вeneвский район.

4. Распоряжение вступает в силу со дня подписания.

**Заместитель главы администрации
муниципального образования
Вeneвский район**



А.Г. Шубчинский