



СибЭнергоСбережение

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

Утверждено
Постановлением администрации
муниципального образования
Сорочинский городской округ
от 31.01.2022 № 90 - II

Глава муниципального образования
Сорочинский городской округ
Мелегьева Т.П.
УПРАВЛЕНИЕ
ИСПОЛНЕНИЯ
МОЩНОСТИ
31.01.2022



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ
ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СОРОЧИНСКА МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СОРОЧИНСКИЙ ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

ИСПОЛНИТЕЛЬ:
ООО "СибЭнергоСбережение"
Директор ООО "СЭС"
С.А.М. Стариков
ООО "СЭС"
С.А.М. Стариков
(подпись)
2465193239
Красноярск

СОГЛАСОВАНО:
УКХ администрации Сорочинского
городского округа Оренбургской области
Подпись: *А.А. Тавтов*
А.А. Тавтов
(подпись)
М.П.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

В соответствии с Приказом Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» и Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», комплексная схема организации дорожного движения согласована:

Наименование органа или организации	ФИО согласующего	Дата отправки 20.04.2021, № вх.	Эл. адрес	Контакты
Управление УГИБДД УМВД России по Оренбургской области	Костенков А.А.	Вх. № 2551 от 20.04	mvd56_request@mvd.ru.	(3532) 79-09-01 Прием лиц и рассмотрение их обращений
Муниципальное образование Грачёвский район	Свиридов О.М	Вх. № 01/12-1578 от 21.04 Уколову Сергею Александровичу 21478 Согласован	ge@mail.orb.ru	8(35344) 2-10-60, 2-13-74 21434
Муниципальное образование Тоцкий район	Ковешников В.Г	входящий номер Пр. 1668 от 20.04.2021г. Согласован	to@mail.orb.ru	8(35349) 2-14-34
Муниципальное образование Ташлинский район	_ Сусликов В.И. _	От 22.04 № 80А Отписано архитекторам 21064 Согласован	tl@mail.orb.ru	+7(353)47 2-14-82, 21367
Муниципальное образование Новосергиевский район	_ Лыков А.Д. _	Вх. № 1966 от 20.04 Отписано Попову Юрию Ивановичу 2-32-88	ns@mail.orb.ru	+7 (35339) 2-44-77, 24564
Муниципальное образование Красногвардейский район	_ Классен Ю.П. _	вх. 1993 от. 21.04 Согласован	ko@mail.orb.ru	(35345) 3-00-89.
Министерство строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Оренбургской области	_ Полухин А.В. _	вх. № 07/2053 от 20.04.2021	office06@mail.orb.ru	+7 (3532) 77-68-76
Государственное учреждение «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области»	Хусид Дмитрий Леонидович директор ГУ «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области»	Вх. № 01-06/1476 от 20.04 Буглакову Евгению Викторовичу	oren_udh@esoo.ru	г. Оренбург, ул. Пролетарская, 58, тел. (3532) 77-57-10

Согласование от Главы Грачёвского района



**ГЛАВА
МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ
ГРАЧЁВСКИЙ РАЙОН
ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

ул. Майская, д.22, с. Грачевка, 461800
телефон (35344) 2-29-07, 2-29-64
факс (35344) 2-14-34; e-mail: ge@mail.orb.ru

28.04.21, № *21/09-1036*

На № 179 от 20.04.2021
с. Грачевка

О согласовании КСОДД

Директору
ООО «СЭС»

Старикову М. М.

Уважаемый Максим Михайлович!

Администрация муниципального образования Грачевский район Оренбургской области рассмотрела «Комплексную схему организации дорожного движения для территории города Сорочинск муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области».

Комплексную схему согласовываем.

Глава района

О. М. Свиридов

Согласование от Главы Ташлинского района



**АДМИНИСТРАЦИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ТАШЛИНСКИЙ РАЙОН
ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

ул.Довженко,46, с. Ташла , 461170
телефон:.....(8-35347) 2-14-82
факс:.....(8-35347) 2-13-67
e-mail: tl@mail.orb.ru
от 27.04.2021 № 116/А
на № 179 от 19.04.2021

ООО
«СибЭнергоСбережение»

Директору ООО «СЭС»
М.М. Старикову

Администрация Ташлинского района согласовывает Комплексную схему организации дорожного движения для территории города Сорочинска муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области.

Заместитель главы администрации района

И.И. Черемисин

Согласование от Главы Красногвардейского района



АДМИНИСТРАЦИЯ
муниципального образования
Красногвардейский район
Оренбургской области
ул. Мира, 5, с. Плешаново, 461150
телефон (35345) 3-14-44
телефакс (35345) 3-00-89
e-mail: ko@mail.orb.ru

Директору ООО «СЭС»
Старикову М.М.

26.04.2021 № 01/1515

На № 179 от 19.04.2021

Администрацией муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области рассмотрены и согласованы изменения в Комплексную схему организации дорожного движения для территории города Сорочинска и муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области.

Приложение: на 1 л. в 1 экз.

Глава района

Ю.П. Классен

Согласование от Главы Тоцкого района



**АДМИНИСТРАЦИЯ
ТОЦКОГО РАЙОНА
ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

ул. Красная Площадь, 1, с. Тоцкое, 461131
телефон:.....(8-35349) 2-14-34
телефакс:.....(8-35349) 2-10-75
e-mail: to@mail.orb.ru

Директору ООО
«СибЭнергоСбережение»
Старикову М.М.

info@ses2030.ru

22.04.2021 № 1487
На № 179 от 19.04.2021г.

Администрация Тоцкого района Оренбургской области согласовывает комплексную схему организации дорожного движения для территории города Сорочинска муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области, замечаний и предложений не имеем.

Глава Тоцкого района

В.Г. Ковешников



МВД России
УПРАВЛЕНИЕ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
по ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ
(УМВД России по Оренбургской области)

ул. Транспортная, 12, Оренбург, 460060

14.05.2021 № 3/2-1147

На № _____ от _____

Директору ООО «СЭС»

М.М. Старикову

ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241,
г. Красноярск, 660032

info@ses2030.ru,
admsor_gkh@mail.ru

Информирую, что «комплексная схема организации дорожного движения для территории города Сорочинск муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области»¹ рассмотрена Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Оренбургской области.

Мероприятия по организации дорожного движения, предложенные в разделе № 3 Комплексной схемы, существенно не влияют на снижение аварийности на территории города Сорочинск. Не предусмотрено проведение мероприятий по строительству тротуаров (пешеходных дорожек), обустройству улично-дорожной сети искусственным наружным освещением и модернизации существующих светофорных объектов.

Место концентрации дорожно-транспортных происшествий в районе дома № 10 по ул. Геологов г. Сорочинск выявлено по результатам анализа аварийности за 2018 год. Проведенными мероприятиями по организации дорожного движения место концентрации ДТП ликвидировано.

В разделе № 5 Комплексной схемы (таблица № 23) неверно указаны показатели прогноза безопасности дорожного движения.

Так, целевыми показателями федерального проекта «Безопасность дорожного движения» предусмотрено снижение социального риска в дорожно-транспортных происшествиях² (в 2027 году в 2 раза по сравнению с 2017 г., с 14,92 до 6,95 погибших на 100000 населения). Количество погибших в г. Сорочинск в 2017 году составило 2 человека. Для выполнения целей, установленных федеральным проектом «Безопасность дорожного движения»,

¹ Далее Комплексная схема

² Далее - ДТП

показатель смертности в ДТП в период с 2021 г. по 2026 г. не должен превышать 1 человека (ежегодно), в период с 2027 г. показатель смертности в ДТП – 0.

Кроме того, в Комплексной схеме (таблица № 20) имеются ссылки на стандарты, применение которых прекращено на территории Российской Федерации:

- ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» (с 1 января 2006 года);

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (с 20 декабря 2019 года);

- ГОСТ Р 50971-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования» (с 20 февраля 2018 года);

Дополнительно сообщая, что в соответствии с требованиями подпункта 4 пункта 9 статьи 17 Федерального закона Российской Федерации от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³ комплексные схемы организации дорожного движения⁴ подлежат согласованию с органами и организациями, перечень которых установлен нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.

До настоящего времени на территории Оренбургской области законодательно не определен перечень органов и организаций, согласующих КСОДД.

Врио главного государственного инспектора
безопасности дорожного движения
по Оренбургской области

Р.Р. Рафиков

Данные замечания были приняты и внесены в КСОДД. Но Управление МВД РФ по Оренбургской области не является органом согласующим данный вид работ. На уровне региона не определено согласующий орган правоохранительного сегмента.

Согласования в виде письменного ответа не поступили от:

Новосергиевского района

Министерство строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Оренбургской области

Государственное учреждение «Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области»

Ответы от не поступивших организации в соответствии с 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" ст.17 п.9 и Приказа №274 от 30.07 2020 п.14 «В случае не поступления ответа от органов и организаций, рассматривающих КСОДД в срок, установленный п.8. Правил, КСОДД считается согласованным с указанными органами и организациями рассматривающий КСОДД»

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. Паспорт КСОДД	12
РАЗДЕЛ 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации города Сорочинска Сорочинского городского округа	15
1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, материалов инженерных изысканий;	15
2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;	21
3. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории;	22
4. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;	29
5. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);	34
6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения;	36
7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации г. Сорочинска Сорочинского городского округа;	37
8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;	38
9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных;	38
10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии);	41
11. Оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.	44
РАЗДЕЛ 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;	45
1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	45
2. Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	46

3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	49
4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	50
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.....	50
6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств	54
7. Мероприятия по развитию парковочного пространства	55
8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	58
9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	60
10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	61
11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	61
12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения	63
13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	65
14. Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.	66
15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	67
16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.	71
17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	80
18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	83
19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видео фиксации нарушений правил дорожного движения	86
РАЗДЕЛ 4. Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения.....	87
РАЗДЕЛ 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	92

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения для территории города Сорочинска муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области на период с 2021-2036 гг. разработана на основании следующих нормативно-правовых актов:

- Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

- Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон об организации дорожного движения)

- Приказ Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Основу документа составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры города Сорочинска Сорочинского городского округа. Данный документ ориентирован на устойчивое развитие округа и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

К основным целям и задачам разработки документации относится:

- формирование комплексных решений по организации дорожного движения;
- реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду;
- размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и(или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных

РАЗДЕЛ 1. Паспорт КСОДД

Вид работ	Комплексной схемы организации дорожного движения для территории города Сорочинска муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области на 2021 - 2036 годы (далее – Программа)
Заказчик	Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации Сорочинского городского округа Оренбургской области ул. Советская, д. 1, г. Сорочинск, Оренбургская обл., 461900. Тел./факс (35346) 4-21-61
Исполнитель	ООО "СибЭнергоСбережение" Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
Основание для разработки КСОДД	<ul style="list-style-type: none"> - Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» - Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон об организации дорожного движения) - Приказ Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Основные цели разработки КСОДД	Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры города Сорочинска Сорочинского городского округа в соответствии с потребностями в капитальном ремонте, реконструкции и строительстве объектов транспортной инфраструктуры местного значения
Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:	<ul style="list-style-type: none"> - формирование комплексных решений по организации дорожного движения; - реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения; - обеспечение безопасности дорожного движения; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - организация пропуски прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов; - повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду; - размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и (или)

	непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных																														
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	<ol style="list-style-type: none"> 1. Снижение социального риска в ДТП 2. Количество ДТП, 3. Показатель смертности в ДТП 4. Количество транспортных корреспонденций, средняя длина и скорость корреспонденции 5. Уровень загрязнений атмосферного воздуха вблизи автомобильных дорог 6. Социально-экономический ущерб с учетом финансовых затрат на реализацию запланированных мероприятий 																														
Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<p>На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры должны стать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения; - текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС; - паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения; - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению; - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков); - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению; - создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются. 																														
Сроки и этапы реализации КСОДД	2021 - 2036 гг. (этапы отсутствуют)																														
Объемы и источники финансирования КСОДД	<p>Общий объем финансирования необходимый для реализации мероприятий КСОДД за период 2021-2036 гг. составляет 51 987,9тыс. руб., в том числе по годам:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Года</th> <th>Федеральный бюджет</th> <th>Областной бюджет</th> <th>Бюджет МО</th> <th>Частные инвестиции</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021</td> <td></td> <td></td> <td rowspan="6">51 987,9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Года	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Бюджет МО	Частные инвестиции	2021			51 987,9		2022				2023				2025				2025				2026			
Года	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Бюджет МО	Частные инвестиции																											
2021			51 987,9																												
2022																															
2023																															
2025																															
2025																															
2026																															

2027				
2028				
2030				
2031				
2032				
2033				
2034				
2035				
2036				
Итого	0	0	51 987,9	0

Источники финансирования программы - средства бюджета Оренбургской области и Сорочинского городского округа, а также внебюджетные средства.
Общий объем финансирования может быть скорректирован на сумму субсидии из областного бюджета. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению.

РАЗДЕЛ 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации города Сорочинска Сорочинского городского округа

- 1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, материалов инженерных изысканий;**

На сайте администрации МО Сорочинский городской округ были найдены и проанализированы следующие материалы:

Документы, относящиеся к территориальному планированию

1. Генеральный план
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1017>
2. Положение о территориальном планировании
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1669>

Были изучены такие материалы как:

1. Перспективный план дорог, рекомендуемых к ремонту в Сорочинском городском округе на 2019-2024 годы

- <http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1646>
2. График движения пассажирского транспорта
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=943>
3. Ограничения по движению автотранспорта
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=977>
4. Пассажирские перевозки
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1064>
5. Дорожный фонд
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1886>
6. Ремонт автомобильных дорог
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=2258>
7. Программа «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры Сорочинского городского округа Оренбургской области на 2018-2027 годы»
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1515>
8. Постановление об утверждении перечня дорог, тротуаров
<http://sorochinsk56.ru/assets/files/2019-Postanovlenia/1009-01.07.2019.pdf>
9. Численность
<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=107>

10. Перечень парковок

<http://sorochinsk56.ru/assets/files/2020-Postanovlenia/2015-30.07.2020.pdf>

11. Развитие и функционирование дорожно транспортной сети

<http://sorochinsk56.ru/assets/files/2020-Postanovlenia/2248-31.12.2019.pdf>

На основании которых можно сделать следующие выводы.

В настоящее время численность населения городского округа составляет 39462 человек, в том числе города Сорочинска – 27088 человек. Площадь МО Сорочинский городской округ составляет 2860 кв. км, площадь города Сорочинск – 39 кв. км. Плотность населения городского округа – 13,8чел./км².

Область является своеобразными воротами в Азию, обеспечивая основные грузовые и пассажирские перевозки регионов европейской части Российской Федерации и центрально-азиатских государств СНГ.

В целях развития транзитного потенциала Оренбуржья на федеральном уровне принято решение о строительстве автомагистрали международного транспортного коридора "Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа", маршрут которого пройдет через Актюбинскую область Республики Казахстан и Оренбургскую область в районе автомобильного пункта пропуска «Сагарчин».

В области размещены два аэропорта для международных сообщений в городах Оренбурге и Орске. Отсюда выполняются регулярные и чартерные рейсы в европейские и азиатские страны. Кроме того, в области организованы региональные авиаперевозки по Приволжскому федеральному округу.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Оренбургской области составляет 103,0 км. на 1000 кв. км, что несколько ниже, чем в ПФО (114,0 км/1000 кв. км.) и существенно выше, чем по Российской Федерации (44 км/1000 кв.км). Для сравнения: плотность автомобильных дорог в Самарской области 131 км/1000 кв. км, а в Саратовской области – 98 км/1000 кв. км.

В то же время по протяженности автомобильных дорог общего пользования Оренбургская область занимает второе место в ПФО после Республики Башкортостан. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 28 452 км, в том числе: дорог федерального значения 786 км и дорог территориального значения – 13 104 км.

В Оренбургской области действует разветвленная маршрутная сеть, позволяющая обеспечивать пассажирскими автобусными перевозками практически все население области.

Открыто более 470 пригородных и междугородных, 200 городских и внутрипоселковых маршрутов, на которых работает более 6500 автобусов. На территории работают 39 автобусных маршрутов, связывающих Оренбург и города области с другими регионами Российской Федерации. Перевозки осуществляются в большинстве случаев на паритетной основе хозяйствующими субъектами различной формы собственности. В настоящее время Оренбург связан автобусным сообщением с городами Республики Башкортостан: Уфа, Стерлитамак, Салават, Ишимбай, Октябрьский; городами: Пермь, Казань, Набережные Челны, Самара, Нижний Новгород, Тюмень, Ижевск и др.

Кроме того, на паритетной основе осуществляются перевозки по 9 международным автобусным маршрутам с городами: Актобе, Уральск, Хромтау, Бадамша (Казахстан); Оринген, Штуттгард (Германия).

В области действует 20 муниципальных унитарных предприятий автомобильного транспорта, которые осуществляют перевозку пассажиров на регулярных городских

(внутрипоселковых), пригородных и междугородных автобусных маршрутах. Всего в области насчитывается 1140 единиц муниципального транспорта, которые обслуживают 506 маршрутов, в том числе 100 – городских, 406 - пригородных.

Из общего количества муниципального транспорта 853 единицы – автобусы, 187 – трамваи, 100 – троллейбусы.

Ежегодно автомобилисты нашего региона перевозят около 40 миллионов тонн грузов и свыше 200 миллионов пассажиров.

В области зарегистрировано свыше 652 тысяч единиц транспортных средств, в том числе: 86,2 тысячи – грузовых, 16,7 тысяч – автобусов, 48,6 тысяч - легковых автомобилей. Значительная часть автомобилей находится в собственности физических лиц - индивидуальных владельцев: 97,7% легковых автомобилей, 73,9% - грузовых, 66,8% - автобусов.

Город Сорочинск Сорочинского городского округа расположен в западной части Оренбургской области. На севере округ граничит с Грачевским и Красногвардейским районами, на юге с Ташлинским, на востоке и юго-востоке – с Новосергеевским, на западе – с Тоцким и Бузулукским районами Оренбургской области. Географические координаты города: 52 градуса 25 минут северной широты, 53 градуса 9 минут восточной долготой.

Сорочинский городской округ имеет выгодное транспортное положение. Основной транспортный каркас городского округа образован автомобильными дорогами подъезд к г. Оренбургу от а/д М-5 «Урал» и Ивановка – Сорочинск – Ташла, ж/д дорогой Оренбург-Кинель, которые обеспечивают транспортную связь Оренбургской области в широтном и меридиональном направлении.

Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог – 30%.

На территории города Сорочинска Сорочинского городского округа оборудованы 35 пешеходных переходов в соответствии с требованиями ГОСТа. По всем пешеходным переходам нанесена дорожная разметка. Семь пешеходных переходов, расположенных в районе образовательных учреждений, совмещены с искусственными неровностями. В настоящее время на территории города Сорочинска Сорочинского городского округа установлено 1005 дорожных знаков, регулярно производится их обслуживание, по необходимости - ремонт.

В городе Сорочинске Сорочинского городского округа расположено 66 остановочных павильона. Общая протяжённость тротуаров на территории городе Сорочинске Сорочинского городского округа – 19 098 метров, перечень тротуаров представлен в таблице № 1.

*Перечень
тротуаров на территории города Сорочинска (утвержденных постановлением от
01.07.2019 №1009-п)*

Таблица № 1

№	Наименование улицы	Протяженность тротуаров	Дорожное покрытие	Ширина (м)
1	Карла Маркса	362	Асфальт	1,5
2	Карла Маркса сооруж.2	2066	Асфальт	1,5
3	Карла Маркса сооруж.3	720	Асфальт	1,5
4	Интернациональная	640	Асфальт	1,5
5	Чернышевского	841	Асфальт	1,5
6	Орджоникидзе	560	Асфальт	1,5
7	Фурманова	1030	Асфальт	1,5
8	Проспект Парковый	750	Асфальт	1,5

9	Менделеева	400	Асфальт	1,5
10	Тургенева	605	Асфальт	1,5
11	Магистральная	1400	Асфальт	1,5
12	Ленина	300	Асфальт	1,5
13	Куйбышева	1600	Асфальт	1,5
14	Кутузова	110	Асфальт	1,5
15	Линейная	236	Асфальт	1
16	Парк им. «70 лет Великой Победы» ул. Ворошилова 15 «П»	180; 1227; 847; 206	Асфальт	6; 3; 2; 1,5
17	Вознесенского	445	Асфальт	1,5
18	Московская	111	Асфальт	1
19	Орская	56	Асфальт	1
20	Октябрьская	95	Асфальт	1,5
21	Бульвар Нефтяников (от дома 21 во 2 микрорайон до бульвара нефтяников)	80	Асфальт	1
22	Бульвар нефтяников	430	Асфальт	1
23	Вознесенского (от дома 5 во 2 микрорайоне до ул. Вознесенского)	110	Асфальт	1,5
24	Центральная	90	Асфальт	1,5
25	Красноармейская	397	Асфальт	1,5
26	Войкова в районе стадиона «Юность»	150	Грунт	1,5
27	Зеленая	132	Асфальт	1,5
28	Заозерная	665	Асфальт	1,5
29	Мостовая	726	Асфальт	1,5
30	Проспект Парковый	96	Асфальт	1,5
31	Чапаева	89; 31,8; 75,3; 123.	Асфальт	1,5; 1,8; 2,0 1,7
32	8 марта	275	Асфальт	1,5
33	Калинина	547	Асфальт	1,5
34	Лошкова	294	Асфальт	1,5

Предлагаемая Генеральным планом территориально - пространственная модель Сорочинского городского округа, в том числе города Сорочинска, построена на основе существующей с учетом планируемых масштабов дальнейшего градостроительного развития и представляет собой плотную, компактную, моноцентровую систему, наиболее адекватную конкретным природным и градостроительным условиям территории. При этом обеспечиваются кратчайшие функциональные связи жилых районов города и других населенных пунктов с местами приложения труда, объектами соцкультбыта и рекреации, позволяет рационально и эффективно использовать территории округа, формировать комфортную для проживания среду.

Принятый Генеральным планом линейный путь развития города Сорочинска вдоль р. Самара обеспечивает возможность в пределах расчетного срока: концентрации сил и средств для завершения формирования сложившейся селитебной территории; значительной экономии сил и средств на освоение новых территорий в части: их инженерной подготовки,

защиты от затопления, строительства новых транспортных и инженерных коммуникаций, строительства объектов соцкультбыта и иных необходимых объектов.

Генеральным планом предлагается развитие центрального селитебного ядра города Сорочинска в границах: р. Самара – Федеральная трасса М5 «Урал» – водохранилище на р. Самара – новый микрорайон «Озерки» на северо-западе города. Имеющийся в указанных границах территориальный резерв способен обеспечить потребности города в жилищном и общественно-деловом строительстве не только до конца расчетного срока, но и на далекую перспективу.

Центральное положение основной селитебной территории города Сорочинска, акцентируется располагаемыми по ее юго-западной, южной, и западной периферии сложившимися производственными зонами. При этом между ними и селитебной территорией сохраняются и формируются новые значительные по ширине озелененные санитарные разрывы, обеспечивающие экологическую и эстетическую комфортность селитебной территории. Кроме того, эти озелененные санитарные разрывы будут выполнять важную функцию аэрационных коридоров – коридоров «проветривания».

Необходимость обеспечения устойчивых функциональных связей центральной селитебной территории с периферийно расположенными производственными зонами (центростремительные связи), а также необходимость организации периферийных связей, создают пространственную основу для развития и преобразования сложившейся транспортной и архитектурно-планировочной структуры города Сорочинска.

Связующим звеном Сорочинск – Оренбург в рамках агломерационных процессов является развивающаяся территория п. Новосергиевка, п. Переволоцкий, п. Подгородняя Покровка.

Анализ и разрешение стратегических развилок дает возможность сформулировать идеальную картину будущего Сорочинского городского округа:

- Сорочинский городской округ развивается преимущественно не за счет расширения границ, а за счет качественных изменений городской среды и реновации слабозастроенных территорий. Комплексная застройка включает в себя необходимую социальную инфраструктуру и деловые центры, что снижает ежедневную маятниковую миграцию населения;

- в Сорочинском городском округе появляется много публичных мест и мест для отдыха: парки и многофункциональные детские и спортивные площадки;

- организация и обустройство рекреационных территорий вдоль реки Самара в районе водохранилища;

- производственные зоны будут развиваться в существующих границах за счет освоения неэффективно используемых участков, а также сохраняет актуальность решение по формированию крупной производственной зоны в южной части города Сорочинска для реализации инвестиционных проектов и развития других производств.

- Генеральным планом предлагается формирование кварталов индивидуальной жилой застройки.

- в настоящее время для развития селитебной северо-западной зоны района города Сорочинска предлагается строительство индивидуальной жилой застройки, объектов образования, стадиона, спортивных и детских площадок, устройство сквера и бульвара для отдыха населения.

- в южном районе города Сорочинска проектом предлагается расширение поселения за счет свободных территорий на юг до федеральной трассы Самара – Оренбург с необходимым санитарным разрывом 150 м, а также реконструкция территорий коллективных садоводств. Вышеперечисленные территории предлагается отдать под индивидуальное жилищное строительство с формированием системы общественных центров и озеленения в виде бульваров и скверов, связывающих микрорайоны между собой. В этом районе предлагается развить гостиничную и обслуживающую инфраструктуру.

Для строительства микрорайона на юге проектом предлагается перенос

существующих линий электропередач и газораспределительной станции за федеральную трассу для уменьшения их негативного влияния на проектируемую и существующую застройку.

Строительство средне этажной застройки предлагается вести на территории ветхого и аварийного фонда в районе ул. Фурманова, а также на месте складов и гаражей по ул. Геологов. Склады и гаражи выносятся в промышленный район.

В проектируемом районе «Озерки» предлагается разместить стадион, предприятия торговли, питания и культурно-бытового обслуживания, объекты образования, радиус обслуживания которых удовлетворяет нормативам СНиП 2.07.01-89*.

Зона коллективных садов резервируется за федеральной трассой с учетом розы ветров и санитарно-защитной зоны от полигона твердо-бытовых отходов.

Жилая застройка по ул. Мельзавод 10 находится в санитарно-защитных зонах от ЗАО «Сорочинский КХП» и коммунально-складскими организациями, поэтому проектом предлагается размещение на этой территории центра районного значения с преобладанием предприятий торговли и быта.

В связи с тем, что Генеральным планом предлагается вынос нефтебазы из центрального района, в Промышленном районе предусмотрено несколько площадок под развитие производственных и коммунально-складских организаций. Это территории за ЗАО «Терминал Пион» (где предлагается разместить нефтебазу и пилораму) и рядом с электроподстанцией (как альтернативный вариант).

Территория выбрана так, чтобы в санитарно-защитные зоны не попадали жилые кварталы. Развитие нового жилищного строительства в этом районе не предусматривается, кроме двух кварталов по ул. Коновалова, участки на которых уже отданы жителям города.

Высокие позиции Сорочинского городского округа – это заслуга его жителей, которые и составляют его главное богатство. Большинство населения Сорочинского городского округа уверено в том, что округ имеет широкий спектр уникальных ресурсов развития, которые в настоящее время используются на благо территории лишь в малой степени. При их качественном использовании Сорочинский городской округ имеет устойчивые перспективы развития в качестве промышленного центра с качественной средой и активным сообществом.

При наиболее благоприятных условиях Сорочинский городской округ должен стать конкурентоспособной и динамично развивающейся современной территорией, обеспечивающей высокий уровень благосостояния и высокое качество жизни населения, где созданы комфортные экологические условия, эффективно решаются социально-экономические проблемы, успешно сотрудничают на основе принципов социального партнёрства органы местного самоуправления, бизнес, некоммерческие организации, институты гражданского общества.

Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая установленным принципам транспортного обслуживания жителей Сорочинского городского округа. Качество и проработка нормативной документации позволит снизить риски, связанные с обращениями перевозчиков в судебные инстанции, Управление федеральной антимонопольной службы по Оренбургской области и т.п.

Основными направлениями государственной политики в сфере развития транспорта согласно Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 №1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, формирование единого транспортного пространства;
- повышение доступности и качества услуг транспортного комплекса для населения;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Сорочинска Сорочинского городского округа являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Оренбургской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры.

Также для развития транспортной инфраструктуры в городе Сорочинске Сорочинском городском округе необходимо контролировать движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на въездах в Сорочинский городской округ и на мостовых сооружениях в автономном режиме с применением технических средств автоматической видеофиксации правонарушений. При этом необходимо руководствоваться федеральным законодательством в отношении организации работы автоматического весового контроля. В случае приобретения оборудования для организации работы автоматического весового контроля потребуется внесение изменений в методику расчета суммы в счет возмещения вреда, причиненного дорогам местного значения Сорочинского городского округа.

2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;

Основу экономического потенциала города Сорочинска Сорочинского городского округа составляют крупные и средние промышленные предприятия, субъекты малого предпринимательства и организации сельского хозяйства. В структуре промышленности города Сорочинска Сорочинского городского округа наибольший удельный вес имеют предприятия, осуществляющие свою деятельность в обрабатывающем производстве, а также предприятия по производству и распределению электроэнергии, газа и воды: ведущими являются предприятия: ООО «Мясокомбинат «Сорочинский»; ООО «Сорочинский маслоэкстракционный завод»; ООО «Сорочинский элеватор»; РИТС-1 ПАО «Оренбургнефть»; ГУП Оренбургской области «Сорочинский лесхоз»; ОАО «Горизонт»; ООО «Сорочинский хлебокомбинат», Филиал АО «Газпром газораспределение Оренбург», Филиал «Сорочинские коммунальные электрические сети», ГУП «Оренбургремдорстрой» Сорочинское Дорожное управление.

Демографическая ситуация в городе Сорочинске Сорочинского городского округа характеризуется снижением численности населения по причине естественной и механической (миграционной) убыли населения.

На 01.01.2020 года численность и структура населения в городе Сорочинске Сорочинского городского округа составляет 27088 человек, в том числе: население трудоспособного возраста составляет 54,5%, население старше трудоспособного возраста – 24,5%, молодежь трудоспособного возраста – 21,0%.

По социально-экономическому потенциалу Сорочинск занимает одно из ведущих мест в экономике Оренбургской области.

Преобладающими видами деятельности, определяющими экономическую структуру

Сорочинского городского округа, являются виды деятельности, относящиеся к обрабатывающим производствам – (97,7% объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по крупным и средним предприятиям Сорочинского городского округа, производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 2,1 %).

3. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории;

В соответствии с перечнем, автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории города Сорочинска, протяжённость составляет 221 км, из них протяжённость дорог общего с твердым покрытием 68 км, что составляет 30%

Наиболее значимыми улицами, составляющими основу городской улично-дорожной сети, являются ул. Карла Маркса, ул. Фрунзе, ул. Чернышевского, ул. Зелёная, ул. Орская, ул. Ленина, ул. Орджоникидзе. Вдоль них сосредоточена основная часть объектов культурно-бытового назначения, поэтому показатели их технической обеспеченности находятся на более высоком уровне, чем в целом по городу. Из них, наиболее нагруженными и характерными улицами в городе Сорочинске являются:

- ул. Карла Маркса -транспортная артерия города протяженностью 6042 м на всём протяжении имеет одну проезжую часть в каждую сторону.



Рисунок 1. – Состояние дорожного покрытия ул. Карла Маркса.

- ул. Фрунзе дорога протяженностью 1686 метров идет параллельно части улицы Карла Маркса, имеет также по одной полосе в каждую сторону



Рисунок 2 – Состояние дорожного покрытия ул. Фрунзе.

- ул. Чернышевского дорога протяженностью 4704 метров из которых 2280Асфальтобетонное покрытие и 2424грунтовая дорога.



Рисунок 3 – Состояние дорожного покрытия ул. Чернышевского.

Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей частью транспортной инфраструктуры города Сорочинска. Они обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов округа, во многом определяют возможности их развития. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста округа, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах округа.

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения округа и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляется в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Город Сорочинск расположен в центральной части городского округа, на пересечении главной и второстепенной планировочной оси Оренбургской области. Находится в относительной близости двух крупных областных центров: г. Оренбург (170 км), г. Самара (250 км). Транспортное сообщение, с которыми осуществляется как федеральной автомобильной дорогой «подъезд к г. Оренбургу от, а/д М-5 «Урал»» так и магистральной железнодорожной линией Оренбург – Красногвардеец 2 Южно-Уральской железной дороги.

Региональные автомобильные дороги связывают г. Сорочинск с городами Оренбургской области, Республики Башкортостан, Республики Казахстан. В трехчасовой транспортной доступности находятся 5 городов общей численностью 2,07 млн. чел

Расстояние от г. Сорочинска до близлежащих городов.

Таблица № 2

Город	Расстояние от г. Сорочинск, км	Наличие ж/д связи
г. Оренбург	170	+
г. Бузулук	87	+
г. Бугуруслан	185	-
г. Орск	445	+
г. Самара	250	+
г. Тольяти	325	-
г. Уральск (Казахстан)	204	-

Удаленность города Сорочинска от экономических центров: Самара – 250 км, Оренбург – 170 км. С юго-востока на северо-запад его пересекают железная дорога и автодорога Самара-Оренбург (участок федеральной трассы М-5 протяженностью 43,3 км), которые способствуют развитию всех районов западной части Оренбургской области.

С юго-запада на северо-восток район пересекает дорога с асфальтовым покрытием Ташла-Плешаново, которая обеспечивает автотранспортное сообщение с соседними районами. На территории города Сорочинска протяженность дорог местного значения составляет 221 км., из них 68 километров дорог с асфальтовым и улучшенным покрытием, с грунтовым покрытием 153 километров.

Перечень дорог составлен на основании постановления об утверждении перечня дорог от 01.07.2019 №1009-п

*Перечень
автомобильных дорог общего пользования, расположенных на территории
административного центра Сорочинского городского округа,
Оренбургской области*

Таблица № 3

№	Наименование улиц	Протяженность дорог (м)	Дорожное покрытие		Ширина (м)	Искусственные сооружения	
			Асфальтобетон	грунтовая		трубы	мосты
1	Котовского	1000		1000	5		
2	Строительная	1200		1200	6		

3	Фурманова	1603	1603		7	4	
4	Зуйкова	1000		1000	6		
5	Крестьянская	1000		1000	6		
6	Нефтяников	900		900	6		
7	Кооперативная	300		300	6		
8	Пугачева	400		400	6		
9	Лавкова	400		400	6		
10	Молодежная	1100	500	600	7		
11	Крылова	800		800	6		
12	Павлика Морозова	300		300	6		
13	Сидоровнина	800		800	6		
14	8 Марта	929	929	-	7	2	
15	Светлая	250		250	6		
16	Пер. Новый	170	-	170	6		
17	Линейная	319	319	-	7		
18	Есенина	1015	479	536	6	1	
19	Днепровской Дивизии	2700		2700	6		
20	Пер. Мирный	500		500	6		
21	Герцена	1000		1000	6		
22	Пер. Выставочный	800		800	6		
23	Мира	1650	200	1450	6	1	
24	Победы	1000		1000	6		
25	Горького	1200	1200		6		
26	Проспект Парковый	844	844		7	3	
27	Ворошилова	836	836		6	1	
28	Ташлинская	900	900	-	6		
29	Геологов	876	876		7	1	
30	Глинки	1600		1600	6		
31	Лескова	1200		1200	6	1	
32	Маяковского	1000		1000	6		
33	Бронная	500	150	350	6		
34	Набокова	800		800	6		
35	Островского	500	150	350	6		
36	Чайковского	500		500	6		
37	Плеханова	500		500	6		
38	Алтайская	577		577	6		
39	Невская	500		500	6		
40	Солнечная	800		800	6		
41	Новая	800		800	6		
42	Суворова	1000		1000	6		
43	Бульвар Нефтяников	900		900	6	1	
44	Полевая	744		744	6		
45	Багратиона	900		900	6		
46	Переулок Ахматовой	530		530	6		
47	Переулок Больничный		180	180		6	
48	Менделеева	900	900		6		

49	Аксакова	400	400		6		
50	Ломоносова	800	800		6		
51	Циалковского	600	600		6		
52	Вернадского	500	500		6		
53	Маршала Жукова	500	500		6		
54	Курчатова	600	600		6		
55	Кутузова	800	800		6		
56	Тургенева	1000	800	200	6		
57	Вознесенского	1700	650	1050	7	2	
58	Достоевского	1000	1000	-	6		
59	Переулок Строителей	200	200		6		
60	Переулок Лобачевского	430	430		6		
61	Рокоссовского	900		900	6		
62	Зеленая	3395	3395		7		1
63	Южная	200		200	6		
64	Матросова	500		500	6		
65	Оренбургская	500		500	6		
66	Крупская	900		900	6		
67	Уральская	900		900	6		
68	Железнодорожная	1300		1300	6		
69	Высотная	700		700	6		
70	Школьная	800	800		6		
71	Проезд Южный	300		300	6		
72	Проезд Мельничный	280		280	6		
73	Проезд Матросский	250		250	6		
74	Санитарная	700		700	6		
75	Пролетарская	700		700	6		
76	Транспортная	2500	2500		7		
77	Старозелеваторская	833	833		6		
78	Яновского	454		454	6		
79	Мельничная	1200		1200	6		
80	Рабочая	800		800	6		
81	Энергетиков	1611	1611		6	2	
82	Мельзавод-10	1000	1000		6		
83	Пер. Майский	400		400	6		
84	Урановая	821		821	6		
85	Коновалова	807		807	6		
86	Хлебная	802		802	6		
87	Промышленная	840		840	6		
88	Березовая	1257	1257		6	5	
89	Пер. Весенний	700		700	6		
90	Энтузиастов	596		596	6		
91	Переулок Летний	420		420	6		
92	Калинина	2029	1055	974	6	2	
93	Илецкая	1100		1100	6		
94	Чернышевского	4704	2280	2424	7	2	1

95	Орджоникидзе	2400	2400		7	1	1
96	Безымянная	600		600	6		
97	Войкова	1300	300	1000	5,5		
98	Советская	400		400	6		
99	Коммунистическая	600		600	6		
100	Ташкентская	300		300	6		
101	Набережная	1900		1900	6		
102	Комсомольская	600		600	6		
103	Пановская	700	400	300	7	2	
104	Садовая	500		500	6		
105	1 Мая	1800		1800	6	1	
106	Лесная	120	-	120	5		
107	Дачная	600		600	6		
108	Партизанская	1000		1000	6		
109	Октябрьская	800		800	6		
110	Пионерская	500		500	6		
111	Маньяшенская	300		300	6		
112	Казакова	500		500	6		
113	Энгельса	1000		1000	6		
114	Привокзальная	900	300	600	6		
115	Дзержинского	800		800	6		
116	Мусы Джалиля	1100		1100	6		
117	Володарского	680	680		7	1	
118	Пушкина	860	860		7	1	
119	Чкалова	500	200	300	6		
120	Ленина	1100	800	300	7		
121	Чапаева	2640	884	1756	6	5	
122	Фрунзе	1686	1686		7	6	
123	Красноармейская	1839	1150	689	6	5	
124	Почтовая	886	886		6		
125	Бузулукская	1100		1100	6		
126	Интернациональная	1000	1000		7		
127	Льва Толстого	1000	400	600	6	2	
128	Тимирязева	1100	300	800	6		
129	Луначарского	600		600	6		
130	Саратовская	1300	1300		6		
131	Тверская	1300		1300	6		
132	Бугульминская	1300		1300	6		
133	Колхозная	1300		1300	6		
134	Бугурусланская	1300		1300	6	1	
135	Гая	600		600	6		
136	Орская	1600	1600		6		
137	Устинова	500		500	6		
138	Водокачечная	700		700	6		
139	Куйбышева	1800		1800	6		
140	Заводская	1576		1576	6		

141	60 лет ДОСААФ	400	400		7	1	
142	Переулоч Западный	200		200	4		
143	Гагарина	664	190	474	6		
144	Гречушкина	300		300	6		
145	Лошкова	900	400	500	6		
146	Акимова	800		800	6		
147	Шаталова	600		600	6		
148	Фадеева	823		823	6		
149	Красногвардейская	876	376	500	6		
150	Шолохова	500		500	6		
151	Гоголя	200		200	6		
152	Чехова	200		200	6		
153	Карла. Маркса	6042	6042		7	11	
154	Московская	2778	2778		7	8	
155	Киевская	1300	1300		6		
156	Ялтинская	1003	803	200	7	3	
157	Лермонтова	315	315		6		
158	Автомобилистов	500	300	200	6		
159	Кленовая	400		400	6		
160	Волгоградская	823	823		6		
161	Некрасова	576	576		6		
162	Иркутская	854		854	6		
163	Курская	700		700	6		
164	Пятигорская	800		800	6		
165	Неглинная	827	827	-	7		
166	Томская	1100		1100	6		
167	Минская	869		869	6		
168	Орловская	693		693	6		
169	Плешановская	1100	1100		7		
170	Омская	650		650	6		
171	Хабаровская	600		600	6		
172	Магистральная	-	-	-	-		
173	Шоссейная	-	-	-	-		
174	Гранатовая	630		630	6		
175	Виноградная	630		630	6		
176	Махмудова	640		640	6		
177	Абрикосовая	630		630	6		
178	Союзная	730		730	6		
179	Космическая	640		640	6		
180	Янтарная	640		640	6		
181	Жемчужная	750		750	6		
182	Лазурная	630		630	6		
183	Изумрудная	630		630	6		
184	Звездная	1500		1500	6		
185	Юбилейная	1500		1500	6		
186	Комарова	500		500	6		

187	Нагорная	800		800	6		
188	Мичурина	400		400	6		
189	Заозерная	700		700	6	1	
190	Северная	2000		2000	6		
191	Самарская	500		500	6		
192	Мостовая	1450	719	731	7	1	1
193	Соколиная	1000		1000	6		
194	Луговая	1000	1000		6		
195	Рябиновая	605	605	-	6	2	
196	Проезд Ново- московский	66		66			
197	Проезд торговый	650	-	650	6		

Перечень площадейг. Сорочинска

Таблица № 3.1

№	Наименование площади	Площадь, м²	Дорожное покрытие
1	Привокзальная площадь ул. Привокзальная	3430 кв.м	асфальт
2	Центральная площадь ул. Советская, 1 «А»	8020 кв.м	асфальт

4. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;

Организация движения транспортных средств различного назначения, пешеходов и велосипедистов - это сложный, многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. К основным способам организации дорожного движения относят: распределение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения; ориентирование водителей; разделение потоков на группы автомобилей, следующих с разными скоростями; разделение траекторий движения на сложных участках; обеспечение возможности перехода с одной полосы на другую и т.п. К организации движения относится также информация о наиболее целесообразных маршрутах и условиях движения. Выполнение этих мероприятий возлагается на владельцев дорог или органы исполнительной власти, в чьем ведении находятся эти дороги. Любые мероприятия по изменению организации движения не могут снижать уровень безопасности дорожного движения.

1.4.1 Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования

Транспорт общего пользования призван удовлетворять потребности всех видов деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе за плату пассажиров или грузов. На

территории г. Сорочинска пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами средней и малой вместимости, движущимися по установленным маршрутам с обозначенными местами остановок. Оснащённость мест остановок внутрирайонного транспорта является приоритетным направлением при обеспечении безопасности и комфорта пешеходов (пассажиров), т.к. в силу специфики являются местами притяжения и скопления людей. Режим движения ТС общего пользования подчиняется общей динамике транспортного потока, возникающие заторы оказывают непосредственное влияние на время движения по маршруту.

Реестр маршрутов регулярных перевозок на территории МО Сорочинский городской округ в том числе и г. Сорочинска определен приказом №32-пр от 09.04.2021 и более подробно указан в данном разделе п.9

1.4.2 Оценка существующей организации движения грузовых транспортных средств

На территории города Сорочинска предусмотрены дорожные знаки, оптимизирующие движение транспорта (3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено») на въездах в основную селитебную зону.

На территории города Сорочинска введен запрет движения грузового транспорта:

- ул. Интернациональная д. 1,-ул. Московская д. 167,-ул. Орская 1Д, ул. Зеленая д. 96, ул. Красноармейская, ул. К. Маркса 13, Советская 11, Орджоникидзе п/ч №10, перекресток Ленина и Красноармейская,

Существующая схема движения грузового транспорта показывает себя достаточно эффективно, грузовой транспорт в центральной части населенных пунктов отсутствует, что положительно сказывается на экологической обстановке в жилых зонах, уровне аварийности и пропускной способности основных магистралей.

1.4.3 Оценка организации пешеходного и велосипедного движения

Передвижения пешеходов не на всех улицах города отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы.

Протяжённость тротуаров в городе Сорочинске–19098 метров.

В качестве основных пешеходных направлений выделяются улицы: Фурманова, Карла Маркса, Чернышевского, Орджоникидзе. На территории города Сорочинска Сорочинского городского округа оборудованы 35 пешеходных переходов в соответствии с требованиями ГОСТа. Семь пешеходных переходов, расположенных в районе образовательных учреждений, совмещены с искусственными неровностями.

- улица Вознесенского (МБОУ СОШ №5)
- улица Карла Маркса (в районе МАОУ СОШ № 3)
- улица Карла Маркса (в районе МБОУ СОШ № 2)
- улица Карла Маркса (в районе МАОУ СОШ № 7)
- проспект Парковый (в районе МБОУ СОШ № 4)
- Бульвар Нефтяников (МБОУ СОШ №5).
- улица Зеленая (аграрный техникум);

На эти пешеходные переходы разметка нанесена современными износостойкими материалами.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в городе Сорочинске Сорочинском городском округе развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Передвижения велосипедистов осуществляется по пешеходным тротуарам, что является нарушением ПДД, и автодорогам. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов.

*Перечень
тротуаров, утвержденных постановлением от 01.07.2019 №1009-п*

Таблица №4

№	Наименование улицы	Протяженность тротуаров	Дорожное покрытие	Ширина (м)
1	Карла Маркса	362	Асфальт	1,5
2	Карла Маркса сооруж.2	2066	Асфальт	1,5
3	Карла Маркса сооруж.3	720	Асфальт	1,5
4	Интернациональная	640	Асфальт	1,5
5	Чернышевского	841	Асфальт	1,5
6	Орджоникидзе	560	Асфальт	1,5
7	Фурманова	1030	Асфальт	1,5
8	Пр. Парковый	750	Асфальт	1,5
9	Менделеева	400	Асфальт	1,5
10	Тургенева	605	Асфальт	1,5
11	Магистральная	1400	Асфальт	1,5
12	Ленина	300	Асфальт	1,5
13	Куйбышева	1600	Асфальт	1,5
14	Кутузова	110	Асфальт	1,5
15	Линейная	236	Асфальт	1
16	Парк им.»70 лет великой победы» ул. Ворошилова 15 «П»	2460	Асфальт	6; 3; 2; 1,5
17	Вознесенского	445	Асфальт	1,5
18	Московская	111	Асфальт	1
19	Орская	56	Асфальт	1
20	Октябрьская	95	Асфальт	1,5
21	Бульвар Нефтяников (от дома 21 во 2 микрорайон до Бульвара Нефтяников)	80	Асфальт	1
22	Бульвар Нефтяников	430	Асфальт	1
23	Вознесенского (от дома 5 во 2 микрорайон до ул. Вознесенского)	110	Асфальт	1,5
24	Центральная	90	Асфальт	1,5
25	Красноармейская	397	Асфальт	1,5
26	Войкова в районе стадиона «Юность»	150	Грунт	1,5
27	Зеленая	132	Асфальт	1,5

28	Заозерная	665	Асфальт	1,5
29	Мостовая	726	Асфальт	1,5
30	Проспект Парковый	96	Асфальт	1,5
31	Чапаева	319,1	Асфальт	1,5; 1,8; 2,0 1,7
32	8 марта	275	Асфальт	1,5
33	Калинина	547	Асфальт	1,5
34	Лошкова	294	Асфальт	1,5

<http://sorochinsk56.ru/assets/files/2019-Postanovlenia/1009-01.07.2019.pdf>

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство:

- велополос или велодорожек;
- велопарковок;
- технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Развитие велотранспорта должно являться неотъемлемой частью транспортной, экономической и территориально-планировочной политики, а также политики в области здравоохранения и туризма. При этом, с точки зрения транспортной политики, велосипед должен рассматриваться как полноценное транспортное средство.

1.4.4 Оценка организации светофорного регулирования

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В зависимости от назначения светофоры подразделяют на две группы: Т - транспортные; П - пешеходные. В каждой группе светофоры подразделяют на типы и исполнения (Т.1 - Т.10, П.1 и П.2).

Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрестки и пешеходные переходы, выполняют функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7).

Светофоры Т.7 рекомендуется применять, если интенсивность движения транспортных средств и пешеходов составляет не менее половины от норм для введения светофорного регулирования или не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на предыдущем участке дороги перед пересечением автомобильных дорог или пешеходным переходом.

На территории города Сорочинска имеются 9 светофорных объектов:

- на пересечении улиц: ул. Карла Маркса и ул. Орская;
- на пересечении улиц: ул. Карла Маркса и ул. Интернациональная;
- на пересечении улиц: ул. Фрунзе и ул. Интернациональная;
- на пересечении улиц: ул. Чернышевского, ул. Фрунзе и ул. Володарского;
- на пересечении улиц: пр. Парковый и ул. Молодежная;
- на пересечении улиц: ул. Зеленая и ул. Школьная;
- на пересечении улиц: ул. Фурманова и ул. 8 Марта;
- расположенный по ул. Карла Маркса в районе школы № 2 (ул. Карла Маркса, 89);
- , расположенный по ул. Вознесенского в районе школы № 5.

Светофорные объекты типа Т7 отсутствуют.

Анализ проведенного натурного обследования выявил недостаточную обеспеченность социально-значимых объектов светофорами, выполняющими функцию привлечения внимания водителей. В ближайшей перспективе необходима разработка и реализация мероприятий по оснащению данного вида объектов светофорами типа Т7.

1.4.5 Оценка применения одностороннего движения

В Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения» под односторонним движением понимается – дорога или проезжая часть, по которой движение механических транспортных средств по всей ширине осуществляется в одном направлении. Для обозначения дороги с односторонним движением применяется знак 5.5 – «Дорога с односторонним движением».

Одностороннее движение как метод организации движения на территории города Сорочинска присутствует на следующих участках УДС:

-по ул. Школьная

Проведенный анализ выявил, что действующая на территории города Сорочинска схема одностороннего движения выстроена достаточно эффективно для обеспечения безопасности движения на соответствующих участках и достижения наиболее оптимальных показателей пропускной способности транспортной системы.

1.4.6 Оценка системы регулирования скоростного режима

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории поселений городского округа осуществляется установкой знаков ограничения скорости 3.24, со значением «40» и «20» км/ч.

Помимо знаков ограничения скорости применяется установка искусственных неровностей (порогов). Пороги представляют собой искусственно созданное возвышение на проезжей части дороги, при переезде которых на скорости более 20 км/ч водитель испытывает определенный дискомфорт.

Проведенный анализ данных натурного обследования выявил, что большинство технических средств по регулированию скоростного режима расположены вблизи социально-значимых объектов, либо в местах с высокой вероятностью возникновения ДТП. В тоже время, не на всех участках установка знаков и искусственных неровностей произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

1.4.7 Организация пересечений с железнодорожными путями

Для пересечения в одном уровне железных дорог с автомобильными, городскими и другими видами дорог и пропуска через железнодорожные пути городского, автомобильного и гужевого транспорта, сельскохозяйственных, строительно-дорожных и других самоходных машин, прогона скота, а также прохода пешеходов сооружают железнодорожные переезды.

Главное требование, предъявляемое к железнодорожным переездам – это их исправное состояние и хорошая видимость. Видимость считается удовлетворительной, когда при нахождении от переезда на расстоянии 50 м и менее приближающийся с любой стороны поезд виден не менее чем за 400 м, а переезд виден машинисту не менее чем за 1000 м. Для обеспечения большей безопасности движения пересечение железной дороги с автодорогами желательно делать под прямым углом.

Железнодорожные переезды являются местами повышенной опасности; ДТП, происходящие на переездах, как правило, отличаются чрезвычайной тяжестью последствий.

Для обеспечения безопасности все переезды оборудуют соответствующими средствами сигнализации, информации и контроля. Вместе с тем многие железнодорожные переезды являются местами длительных задержек транспортных средств как на внегородских, так в ряде случаев и на городских магистралях.

Поэтому пересечения автомобильных магистралей с железнодорожными путями во многих случаях являются «узкими» местами, резко ограничивающими пропускную способность дороги. В связи с этим железнодорожные переезды требуют самого пристального внимания службы организации дорожного движения.

На территории города Сорочинска находится 2 железнодорожных переезда.

На основании анализа проведенного натурального обследования можно сделать заключение о соответствии железнодорожных переездов, расположенных на территории города Сорочинска, требованиям Приказа Минтранса России от 31.07.2015 N 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов»

5. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов играет значительную роль в системе организации дорожного движения и обеспечении требуемого уровня безопасности.

Недостаток мест временного хранения оказывает существенное влияние на условия движения и в ряде случаев приводит к их значительному ухудшению. Особенно остро эта проблема стоит для центральных районов города, где спрос на временное хранение автотранспорта связан с реализацией спроса на трудовые, деловые и культурно-бытовые передвижения. Для периферийных районов, характеризующихся в среднем более низким уровнем деловой активности и более низкой концентрацией мест приложения труда, пиковые значения спроса на места временного хранения автотранспорта определяются спросом на культурно-бытовые передвижения.

В свою очередь, отсутствие организованного парковочного пространства приводит к бесконтрольной хаотичной парковке транспортных средств, снижая эффективность использования территории и общий уровень безопасности движения. При этом, очень часто страдают интересы маломобильных групп населения.

Таким образом, говоря об оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест, соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаи паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

С учётом вышеизложенного, в ходе проведённого натурального обследования территории была собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории муниципального образования. Описание существующих парковок общего пользования в городе Сорочинске, утвержденных в соответствии с постановлением от 30.07.2020 №2015-п приведено в таблице 5

Существующие парковки общего пользования
города Сорочинска

Таблица №5

№	Место размещение парковки (парковочного места), ориентир.	Занимаемая Площадь (М2)	Количество машино-мест
1	Привокзальная площадь, ул. Привокзальная, 17 г. Сорочинск	237	15
2	МАОУ «СОШ №3», расположенная по ул. Карла Маркса, д. 185 г. Сорочинска	212	10
3	ГБУЗ «ГБ», расположенная по ул. Карла Маркса, д. 87 г. Сорочинска	814	29
4	Магазин «Юбилейный», расположенный по ул. Володарского, д. 19 г. Сорочинска	360	18
5	Магазин «Евросеть», в районе ул. Володарского, д. 16 до перекрестка с ул. Красноармейской г. Сорочинска	120	8
6	Администрация Сорочинского городского округа, расположенная по ул. Советская, д. 1 г. Сорочинска	379,5	22
7	Больничный комплекс № 2 (Медсанчасть), расположенный по ул. Мира, д. 1 г. Сорочинска	618	41
8	Магазин «Чайка», «Чайка-2», расположенные по Проспекту Парковый д. 5; д. За г. Сорочинска	1251,5	49
9	ПАО «Сбербанк России» по ул. Карла Маркса, д. 34 г. Сорочинска	200	10
10	Многоквартирный дом № 15 во 2 микрорайоне г. Сорочинска	1077	52
11	Магазин «Муравей» по ул. Фурманова д.18, д.20 г. Сорочинска	585	22
12	Магазин «Олимп» по ул. Фрунзе д. 1 г. Сорочинска	405	18
13	Филиал государственного унитарного предприятия коммунальных электрических сетей Оренбургской области «Оренбургкоммунэлектросеть» Сорочинские коммунальные электрические сети по ул. Карла Маркса, д. 233 г. Сорочинска участок № 1 участок № 2 участок № 3	963,6 245,7 312,8	38 11 13
14	Магазин «Уют» по ул. Карла Маркса, д. 189 г. Сорочинска	900	36
15	Торговый центр «Лиман» по ул. Ворошилова, д. 3 г. Сорочинска	2349,0	94
16	Напротив дома № 23 по Проспекту Парковый г. Сорочинска	728	28

Проводя оценку обустроенности парковочных мест, следует отметить недостаточную обеспеченность знаками, разметкой, ограждениями. Все выявленные парковочные места классифицируются, как: парковки открытого типа, наземные, предназначенные для кратковременного или временного хранения, непосредственно прилегающие к проезжей части.

Территориальное расположение парковок – преимущественно в жилой зоне и возле административных объектов.

Так же есть организованные парковочные места возле мест социальных притяжений, но постановлением не определены как парковочные места это:

-по ул Фурманова ТЦ Южный; кафе «Мяскофф»; м-н «Ваш выбор»; магазин «Магнит»

По ул. Карла Маркса вдоль зданий с номерами №36 и №38 (мир мебели, пифзавод), вдоль здания №30 (Аптека), вдоль здания № 20 и №22 (Мода Люкс и цветочный магазин)

Рекомендуется включить постановлением в общий перечень парковок общего пользования.

Таким образом, сложившаяся ситуация не соответствует требованиям действующего законодательства. Из-за недостатка выделенных мест для временного хранения автомобилей, зачастую, водители регулярно пользуются улично-дорожной сетью, при этом продолжительность парковки колеблется от 15-20 минут до 8 и более часов, наблюдаются случаи временных стоянок автотранспорта с нарушением Правил дорожного движения.

Рекомендации приведены в разделе мероприятий 7 раздел указано организация 2 парковочных мест

6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения;

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД, расположенных на опорной сети района.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать разработанные схемы ОДД и управлять дорожным движением.

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУД).

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

Основные параметры технического состояния светофоров и их комплектность устанавливаются визуальным осмотром. Отдельные детали и элементы не должны иметь видимых повреждений и разрушений.

Все сигналы светофора должны быть исправны и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации дорожного движения на данном участке. В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении, согласно требованиям Национального стандарта РФ, ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. N 109–ст.), не более, чем на 20%.

На территории города Сорочинска отсутствуют типа Т7 и размещены9 светофорных объекта, включающих в себя светофоры типа Т1, П1, их режимы работы и состояние соответствует нормативным требованиям.

Пример эксплуатационного состояния светофоров, расположенных территории городского округа представлен на рисунке 4.



Рисунок 4 – Пример эксплуатационного состояния светофора, расположенного в г. Сорочинска, по ул. Фрунзе

7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации г. Сорочинска Сорочинского городского округа;

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

Состав движения существенно влияет на пропускную способность и выбор мероприятий по повышению пропускной способности. Его необходимо учитывать при оценке уровней удобства и пропускной способности. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения района положения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, отчета по сбору исходных данных, был получен усредненный состав движения потоков транспортных средств в городе Сорочинске (таблица №6).

Состав движения потоков транспортных средств

Таблица №6

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	92,7
Общественный (автобусный)	2,4
Малый грузовой	2,7
Средний грузовой	1,2
Большой грузовой	1,0

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. Уровень автомобилизации в города Сорочинска нельзя высчитать так как данные о количестве зарегистрированных ТС непредставлены.

8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;

В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. N 1379 к основным параметрами ДД относятся [1]:

– интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);

– состав ТС, определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку,

– средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;

– плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения.

– пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется в соответствие с утвержденным проектом организации дорожного движения.

Анализируя параметры движения на дорогах городского округа, можно сказать, что интенсивность на некоторых участках далека от исчерпания. В частности, на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 42% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

Обобщая полученные данные, можно сделать вывод о том, что геометрические параметры и транспортно-эксплуатационные показатели существующей улично-дорожной сети в целом соответствуют нормативным значениям.

Относительно стабильная демографическая ситуация в округе позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории города Сорочинска Сорочинского городского округа не предвидится.

9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных;

На территории города Сорочинска пассажирские перевозки осуществляются только автобусом, микроавтобусом, а также индивидуальным и ведомственным легковым автотранспортом.

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом в сфере обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями.

На территории города Сорочинска и Сорочинского городского округа действует 17 регулярных пригородных маршрутов из них: 3 маршрута по регулируемым тарифам и 14 маршрутов по нерегулируемым тарифам, общая протяженность которых составляет 540,8 километра из них: 4 городских маршрута протяженностью 55,2 км. Регулярным железнодорожным и автобусным сообщением охвачено 96,3 % населения округа.

*Перечень пригородных маршрутов из города Сорочинска по населенным пунктам
Сорочинского городского округа*

Таблица №7

Наименование маршрута	Протяженность, км	Дни следования
Сорочинск - Толкаевка	25	Ежедневно, кроме воскресенья
Сорочинск - Матвеевка	46,5	Вторник, пятница
Сорочинск - Белогорка	49,7	Ежедневно, кроме субботы
Сорочинск- Николаевка	22	Ежедневно, кроме воскресенья
Сорочинск- п. Новый	6,1	Ежедневно, кроме воскресенья
Сорочинск - Роцино	48,1	Ежедневно, кроме субботы
Сорочинск - Бурдыгино	28	Ежедневно, кроме выходных
Сорочинск - Гамалеевка	38,1	Ежедневно, кроме воскресенья
Сорочинск- Романовка	48	Ежедневно, кроме воскресенья
Сорочинск- Баклановка	49,8	Движение осуществляется по четным числам месяца
Сорочинск - Федоровка	25,3	Ежедневно, кроме субботы
Сорочинск - Первокрасное	49,6	Ежедневно, кроме среды
Сорочинск - Пронькино	49,4	Движение осуществляется по нечетным числам месяца

Городской пассажирский транспорт в городе работает с 7.15 до 19.30 и представлен 4-мя маршрутами:

- Маршрут №1 Ж/д вокзал-поликлиника-2-й микрорайон- 5-й микрорайон-поликлиника-ж/д вокзал;
- Маршрут №2 Ж/д вокзал-2микрорайон-ул.Зеленая д.108;
- Маршрут №3 Ж/д вокзал-западный микрорайон;
- Маршрут №4 Ж/д вокзал - ДОСААФ.

*Реестр маршрутов и список остановочных
пунктов в соответствии с приказом от 09.04.2021 №32-пр*

Таблица №8

№ п/п	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение	Список остановочных пунктов, на которых останавливается автобус, следующий по
-------	-----------------------	--	---

		транспортных средств по маршруту регулярных перевозок	маршруту
1.	Ж/д вокзал- поликлиника- 2микрорайон- 5микрорайон- поликлиника-ж/д вокзал	Ул. Интернациональная, ул. Фрунзе, ул. Чернышевского, ул. Пановская, ул. Фурманова, ул. 8 Марта, ул. Молодежная, ул. Вознесенского, ул. Тургенева, ул. Кутузова, Пр. Парковый	Вокзал, рынок, Милиция, Садовая, Пановская, 1Фурманов, 2Фурманова, 8Марта, Стадион, Весна, Медсанчасть, Иваныч, Тургенева, М-н Исток, М-н Алиса, Медсанчасть, Диво, Чайка, Геолог, 3Фурманова, 2Фурманова, 1Фурманова, Пановская, Садовая, Милиция, Рынок, Поликлиника, Рынок, вокзал.
2.	Ж/д вокзал- 2микрорайон- ул.Зеленая д.108	Ул. Интернациональная, ул. Фрунзе, ул. Чернышевского, ул. Пановская, ул. Фурманова, ул. 8 Марта, ул. Молодежная, ул. Вознесенского, ул. Тургенева, ул. Кутузова, пр. Парковый, ул. Геологов, ул. Зеленая.	Вокзал, рынок, Милиция, Садовая, Пановская, 1Фурманова, 2Фурманова, 8Марта, Стадион, Весна, Медсанчасть, Иваныч, Тургенева, М-н Исток, М-н Алиса, Медсанчасть, Диво, Чайка, Общежитие, СПТУ, КХП, НГДУ, Нефтянник, ул. Зеленая, Орская, Бугульминская, Саратовская, Льва-Толстого, Рынок, вокзал.
3.	Ж/д вокзал- западный микрорайон	Ул. Интернациональная, ул. К. Маркса, ул. Автомобилистов, ул. Киевская, ул. Некрасова, ул. Неглинная, ул. Ялтинская.	Вокзал, рынок, Л.Толстого, Саратовская, Бугульминская, Орская, Школа №3, Мол.завод, Автомобилистов, Арбат, Некрасова, Неглинная, Ялтинская, Минская, Озерки, Хуторок, Электросети, ДРСУ, Транс СХТ, Маслозавод, Школа №3, Орская, Бугульминская, Саратовская, Л.Толстого, Рынок, вокзал.
4.	Ж/д вокзал- ДОСААФ	Ул. Интернациональная, ул. Чапаева, ул. Л.Толстого, ул. Московская, ул. 60 лет ДОСААФ	Вокзал, рынок, Редакция, Льва- Толстого, Луначарского, Бугульминская, Орская, Лошкова, Гагарина, ДОСААФ, Гречушкина, Лошкова, Орская, Бугульминская, Луначарского, Льва- Толстого, Редакция, Рынок, вокзал.

Транспортное обслуживание населения осуществляется ИП Шалабаев М.Ж. и частными перевозчиками (служба такси). В связи с принятием Федерального закона от 14.07.2015 № 220 «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» администрацией Сорочинского городского округа и Управлением ЖКХ были разработаны и приняты нормативно-правовые акты, в части организации регулярных перевозок на территории городского округа:

- постановлением администрации городского округа определен уполномоченный орган, осуществляющий функции по правовому регулированию организации деятельности автомобильного транспорта на территории муниципального образования, организации транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок (Постановление администрации Сорочинского городского округа от 25.12.2015 № 820-п «Об определении уполномоченного органа по организации регулярных пассажирских перевозок на территории муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области»);

- разработан документ планирования регулярных перевозок, в котором определены мероприятия по развитию регулярных перевозок (Постановление администрации Сорочинского городского округа от 25.12.2015 №821-п "О планировании регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области");

- утверждено положение о порядке установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок (Постановление администрации Сорочинского городского округа от 25.12.2015 № 822-п «Об утверждении Положения о порядке установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области»);

- приказом №32-пр от 09.04.2021 Управления ЖКХ утвержден реестр маршрутов регулярных перевозок. По городскому округу установлено 17 маршрутов регулярных перевозок, из них 3 маршрута по регулируемым тарифам и 14 маршрутов по нерегулируемым тарифам;

- утвержден порядок проведения открытого конкурса по регулярным перевозкам по нерегулируемым тарифам (Постановление администрации Сорочинского городского округа от 25.12.2015 № 823-п «Об утверждении порядка проведения открытого конкурса на право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области»);

- приказом Управления ЖКХ утверждена конкурсная документация к открытому конкурсу на право получения свидетельства об осуществлении пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и создана конкурсная комиссия по проведению открытого конкурса.

10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии);

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В качестве исходных данных для анализа аварийности была использована информация, предоставленная Отделом ГИБДД ОМВД России по Сорочинскому городскому округу.

В рамках данного проекта был проанализирован период с 2018 г. по 2020 г.

10.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения

За период с 2018 по 2020 гг. в городе Сорочинске зафиксировано 88 ДТП, в которых пострадало 116 человека (109 раненых и 7 погибших). Сводные данные аварийности приведены в таблице 9.

Статистика аварийности

Таблица №9

Сводные данные	Год совершения ДТП			итого
	2018	2019	2020	
ДТП	25	41	22	88
Погибло	1	4	2	7
Ранено	38	46	25	109

Более детальный анализ консолидированной информации позволяет отметить, что в целом состояние дорожно-транспортной аварийности в муниципальном образовании характеризуется следующими параметрами:

- 1) типовыми видами учётных ДТП являются: наезд на велосипедиста; наезд на пешехода; наезд на препятствие; наезд на стоящее ТС; опрокидывание; столкновение. Количественные видовые данные за 2018 – 2020 годы приведены в таблице 10;

Распределение ДТП по причинам

Таблица № 10

Причины ДТП	2018	2019	2020
Физических лиц	51	66	44
С участием юридических лиц	5	8	5
По вине юридических лиц	3	8	3
Водителей автобусов	1	1	1
Управление в н/с	7	2	7
Отказ от МО	2	7	7
Управление без прав	11	14	6
Нарушение правил обгона			1
Выезд на полосу встречного движения выезд разрешен	8	3	4
Выезд на полосу встречного движения выезд запрещен		1	0
Несоблюдение очередности проезда	11	12	4

С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий их ликвидации и профилактике был

произведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийноопасным участкам дороги (местам концентрации дорожно-транспортных происшествий) относятся - участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате проведенного топографического анализа за рассматриваемый период было выявлено улицы с наибольшим количеством ДТП. По всем трем года наиболее часто повторяющиеся улицы, на которых были ДТП - это:

1. ул. Карла-Маркса: 3 места в 2018; 4 места в 2019; и 5 мест в 2020 году.

Так же наиболее часто встречаемые места это: улицы: Зеленая; Орджоникидзе; Чернышевского. Но в одном и том же месте частота ДТП отсутствует.

На основании предоставленных данных местом концентрации ДТП в 2018 был участок в районе дома №10 по ул. Геологов. Проведенными мероприятиями по организации дорожного движения место концентрации ДТП ликвидировано. Места концентрации ДТП в 2019 и 2020 годах отсутствуют.



Рисунок 5. Место концентрации ДТП- выезд с улицы Геологов

10.2 Исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Детальный анализ мест совершения ДТП показывает, что основными причинами ДТП являются:

- Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
- Нарушение правил пешехода
- Управление в н/с
- Управление без прав
- Нарушение правил обгона
- Выезд на полосу встречного движения выезд разрешен
- Выезд на полосу встречного движения выезд запрещен
- Несоблюдение очередности проезда

В число основных групп дорожных факторов, способствующих возникновению участков концентрации ДТП, входят:

- наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, ТСОДД и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;
- сложные сочетания геометрических элементов трассы, не обеспечивающие равномерный режим движения транспортных средств;
- неудовлетворительный уровень содержания дорог;
- разделение, слияние и пересечение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях дорог, на которых планировка и схемы организации движения не отвечают установленным требованиям;
- несоответствие параметров геометрических элементов трассы дороги состоянию покрытия и придорожной обстановке, способствующее значительному превышению безопасной скорости движения;
- отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах;
- отсутствие или дефекты инженерного оборудования на эксплуатируемых железнодорожных переездах, а также несоблюдение нормативных требований к расстоянию видимости приближающихся поездов.

Таким образом, становится очевидным, что достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и обнулению уровню смертности необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на поддержание в необходимом состоянии как ТСОДД (технические средства организации дорожного движения) так и состояние самого дорожного полотна.

11. Оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

Финансирование деятельности по организации дорожного движения является одной из значимых статей в бюджете муниципального образования. Основной задачей при планировании и оценке финансирования, является обеспечение эффективного использования бюджетных средств на территории МО. В целом, бюджетная система Российской Федерации состоит из следующих уровней:

- Федеральный бюджет и бюджеты государственных внебюджетных фондов; – Бюджеты субъектов Российской Федерации и бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов;

- Местные бюджеты, в том числе:

1. Бюджет муниципального района, бюджет городского округа, областной бюджет;

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством РФ разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов. При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями, предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона № 257-ФЗ от 08.11.2007 "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Планирование дорожной деятельности муниципальных образований может осуществляться по двум направлениям:

- установление требований к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, определяющих номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту, периодичность выполняемых работ и нормативы финансовых

затрат, на основании которых рассчитывается размер ассигнований бюджета муниципального образования на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

– установление предельных расходов бюджета муниципального образования на финансирование дорожной деятельности, определяющих нормативы финансовых затрат и соответствующие им требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений, номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту и периодичности выполняемых работ.

По данным, (<http://sorochinsk56.ru/index.php?id=1886>) предоставленным Администрацией на содержание дорожного фонда было выделено по различным программам:

В 2018 году – 61 261 300 рубля

В 2019 году – 97 982 164 рубля

В 2020 году – 63 740 792 рубля

Ежегодные объемы финансирования определяются в соответствии с бюджетом Сорочинского городского округа на соответствующий финансовый год.

РАЗДЕЛ 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;

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

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

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

категорий транспортных средств по техническому регламенту

категория L-Мототранспортные средства, мопеды, мотовелосипеды...

категория М- пассажирские транспортные средства, автомобили легковые...

категория N- Грузовые автомобили

категория О-прицепы

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

В соответствии с существующей схемой организации дорожного движения в городе Сорочинске МО Сорочинского городского округа, отдельные мероприятия по разделению

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

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

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.); состава потока автомобилей; наличия средств регулирования; присутствия помех для движения; возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части; психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части, позволяющей разделить поток автомобилей на однородные группы и обеспечивающей оптимальную загрузку, при которой движение происходит с достаточно высокими скоростями;
- устранению условий, способствующих созданию помех для движения (устройство заездных карманов, ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснование строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- выбором оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях; – оптимизацией и координацией светофорного;
- повышения скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно-технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение за счёт более совершенного использованием технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий срок. Реконструктивные меры, как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными сроками выполнения работ. Зачастую обе группы мер используют в комплексе.

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта мы остановимся больше на мероприятиях второй группы.

Как и в случае рассмотрения необходимости осуществления перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дороги ключевое значение, имеет данные по уровню обслуживания движения, который устанавливается в

зависимости от коэффициента загрузки, определяемого отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать: для обоснования числа полос движения как на всей дороге, так и на ее отдельных участках (в первую очередь на тех, где в дальнейшем будет затруднена реконструкция: большие мосты; участки, проходящие через плотную застройку; участки с высокими насыпями и эстакадами и др.);

В соответствии с результатами расчетов коэффициентов загрузки по данным о фактическом состоянии элементов и параметров основных автодорог в городе Сорочинске, а также на основании выводов, полученных в ходе проведенного имитационного моделирования, загрузка основной части дорог соответствует уровню обслуживания «А» и уровню «В», и лишь на отдельных участках переходит в категорию «С». Данные показатели свидетельствуют о том, что движение осуществляется в достаточно комфортных условиях, экономическая эффективность работы дороги низкая, автомобили движутся в основном малыми группами. Несмотря на то, что существующая дорожная обстановка не требует немедленного повышения интенсивности движения, ожидаемый в ближайшие годы рост интенсивности транспортных потоков связанный с комплексным развитием региона, требует принятия определенных предупредительных мер. С учётом вышеизложенного, в ходе анализа возможных проектных решений, рекомендуется запланировать следующие мероприятия, поддерживающие дорожное полотно в требуемом виде и как следствие приведет к по повышению пропускной способности дорог на территории города Сорочинска:

На основании соглашения о предоставлении субсидий № 369-с от 12 марта 2021 будут выполнены следующие работы

Работы по содержанию дорог

Таблица №11

№ п/п	год	Наименование улиц	Площадь дороги (тыс.м ²)	Дорожное покрытие	Виды работ
1	2021	ул. Геологов от д.№ 15 до моста через р. Маньяшка, мост через р. Маньяшка, в том числе примыкание к ул. Зеленая в г. Сорочинске Оренбургской области	8,245	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2021	ул. Фурманова от ж/д переезда до ул. Геологов в г. Сорочинске Оренбургской области	13,037	асфальтобетонное	текущий ремонт
3	2021	ул. Калинина г. Сорочинск	0,850	асфальтобетонное	текущий ремонт
4	2021	ул. 8 Марта от ул. Фурманова до дома № 52 г. Сорочинск	0,820	асфальтобетонное	текущий ремонт
5	2021	Тротуары ул. К. Маркса ул. Московская	0,600	асфальтобетонное	текущий ремонт
6	2021	Тротуары по ул. Школьная	0,046	асфальтобетонное	текущий ремонт
7	2021	Ремонт тротуара по ул. 8 марта от ул. Фурманова до д.№5 в г. Сорочинске	0,41	асфальтобетонное	текущий ремонт
ИТОГО:			24,008		

*Перспективный план, рекомендуемых к ремонту дорог и тротуаров в городе Сорочинске
Сорочинском городском округе Оренбургской области на 2022-2024 годы*

Таблица №11.1

№ п/п	год	Наименование улиц	Площадь дороги (тыс.м ²)	Дорожное покрытие	Виды работ
1	2022	ул. Чернышевского г. Сорочинск	0,780	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2022	ул. Орская от ж\д переезда до ул. К. Маркса г. Сорочинск	0,450	асфальтобетонное	текущий ремонт
3	2022	ул. Вознесенского от д. №2 до ул. Кутузова ,ул. Кутузова от ул. Вознесенского	0,920	асфальтобетонное	текущий ремонт
4	2022	ул. Коммунистическая г. Сорочинск	0,172	асфальтобетонное	текущий ремонт
5	2022	ул. Фурманова г. Сорочинск	11,221	асфальтобетонное	текущий ремонт
6	2022	ул. Калинина г. Сорочинск	9,000	асфальтобетонное	текущий ремонт
7	2022	Тротуары ул. К. Маркса ул. Московская	0,600	асфальтобетонное	текущий ремонт
ИТОГО:			53,3		
1	2023	ул. К. Маркса г. Сорочинск	0,450	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2023	ул. Фурманова г. Сорочинск	1,300	асфальтобетонное	текущий ремонт
3	2023	ул. 8Марта г. Сорочинск	0,820	асфальтобетонное	текущий ремонт
4	2023	ул. Вознесенского г. Сорочинск	0,920	асфальтобетонное	текущий ремонт
5	2023	ул. Кутузова г. Сорочинск	0,800	асфальтобетонное	текущий ремонт
6	2023	ул. М. Горького от ул. Вознесенского до д.№ 47	4,205	асфальтобетонное	текущий ремонт
7	2023	ул. Вознесенского от д. № 4 до ул. Кутузова и ул. Кутузова от ул. Вознесенского до д.№ 43	4,051	асфальтобетонное	текущий ремонт
9	2023	ул. Пушкина г. Сорочинск	2,100	асфальтобетонное	текущий ремонт
10	2023	ул. Красноармейская г. Сорочинск	6,900	асфальтобетонное	текущий ремонт
ИТОГО:			27,516		
1	2024	ул. Пушкина г. Сорочинск	0,860	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2024	ул. Фрунзе г. Сорочинск	0,843	асфальтобетонное	текущий ремонт
3	2024	ул. Интернациональная г. Сорочинск	1,000	асфальтобетонное	текущий ремонт

4	2024	ул. Зелёная г. Сорочинск	1,000	асфальтобетонное	текущий ремонт
ИТОГО:			9,444		

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

Управление светофорными объектами и оптимизация светофорного регулирования является одним из мероприятий по обеспечению эффективности организации дорожного движения, осуществляемых органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»).

Как следует из п. 4.6 ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах», светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;

- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи, под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений. При назначении схемы светофорного регулирования рекомендуется стремиться к минимальному числу фаз и к бесконфликтному пропуску пешеходов. Не менее важно получить равномерную загрузку полос, при этом не рекомендуется выпускать транспортные средства, следующие в разных фазах, из одной и той же полосы.

Следует учитывать, что пропускная способность левого поворота зависит от интенсивности основного потока. Пропуск левого поворотного потока (количество машин) пропорционален интенсивности встречного направления. Левоповоротный поток рекомендуется пропускать на просачивание через встречный прямой поток, от которого зависит длительность основных тактов, если его интенсивность не превышает 120 авт/ч. Если интенсивность левого поворотного потока больше 135 ед/ч (120 авт/ч), то рекомендуется вводить III фазу или использовать другие методы организации дорожного движения по отнесению левого поворота из зоны пересечения автомобильных дорог

На текущий момент на территории муниципального образования города Сорочинска действуют 9 светофорных объекта, работающих в режиме жесткого светофорного цикла.

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

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

Итак, адаптивное регулирование крайне важно в современном мире. В рамках разработки КСОДД для города Сорочинска МО Сорочинского городского округа проведение адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду отсутствия образования заторов.

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

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее в подразделе – Закон).

Координированным управлением дорожным движением называется способ управления рядом светофорных объектов, основанный на согласовании порядка включения светофорных сигналов и позиций управляемых знаков с целью сокращения задержек транспортных средств и пешеходов на перекрестках.

Принцип координации заключается во включении на последующем перекрестке по отношению к предыдущему зелёного сигнала с некоторым сдвигом, длительность которого зависит от времени движения транспортных средств между этими перекрестками. Таким образом, транспортные средства следуют по магистрали (или какому-либо маршруту движения) как бы по расписанию, прибывая к очередному перекрестку в тот момент, когда на нём в данном направлении движения включается зелёный сигнал. План, регламентирующий порядок включения светофорных сигналов и позиций управляемых знаков с целью создания координированного управления дорожным движением называется планом координации дорожного движения.

Для организации координированного управления необходимо выполнение следующих базовых условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении (условие №1);
- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, 183 входящих в систему координации (условие №2);
- транзитность потока должна быть не менее 70% (условие №3);
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м. (условие №4).

Такие условия в городе Сорочинске отсутствуют.

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

5.1 Обеспечения движения пешеходов

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

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на повышение уровня безопасности, так и улучшение условий движения пешеходов.

С учётом основных положений «Методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных

пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., на территории городе Сорочинске предполагается проведение следующих видов мероприятий:

1. устройство тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров выбираются исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения);

2. повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры; Подробно мероприятия по строительству и приведению в нормативное состояние будет рассмотрено в п. 10 настоящего раздела КСОДД.

3. обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается реализации следующих мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности в муниципальном образовании:

- установка светофора типа Т7 на следующих объектах:

- * улица Вознесенского (МБОУ СОШ №5)
- * улица Карла Маркса (в районе МАОУ СОШ № 7)
- * проспект Парковый (в районе МБОУ СОШ № 4)
- * Бульвар Нефтяников (МБОУ СОШ №5).
- * улица Зеленая (аграрный техникум);



Рисунок 6 – Пример светофора типа Т7

4. обустройство пешеходных переходов;

По результатам обследования территории и проведения опросов населения, необходимо выполнить мероприятия, связанные с обустройством и приведением в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков) пешеходных переходов:

– обустройство пешеходного перехода отсутствуют

5. обустройство пешеходных зон;

По результатам натурного обследования (пункт 1.5.6) проектом КСОДД предусмотрены мероприятия, связанные с приведением в нормативное состояние существующих пешеходных зон в городе Сорочинске:

– установка дорожных знаков 5.33 и 5.34 отсутствуют

6. повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков. Пример знака изображён на рисунке 7;

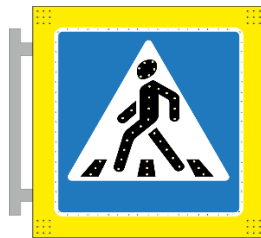


Рисунок 7 – Пример знака 5.19.1 на желтом фоне со световой индикацией

– на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему для обеспечения лучшей видимости, обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов;

- использование систем искусственного освещения.

7. обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

– тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации, способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;

- оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией

Организовать подходы к пешеходным переходам в следующих местах:

- подход к пешеходному переходу около школы №3 (смотрите в интернете наименование этой школы правильное)

В общем виде, пешеходные переходы следует оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке № 8

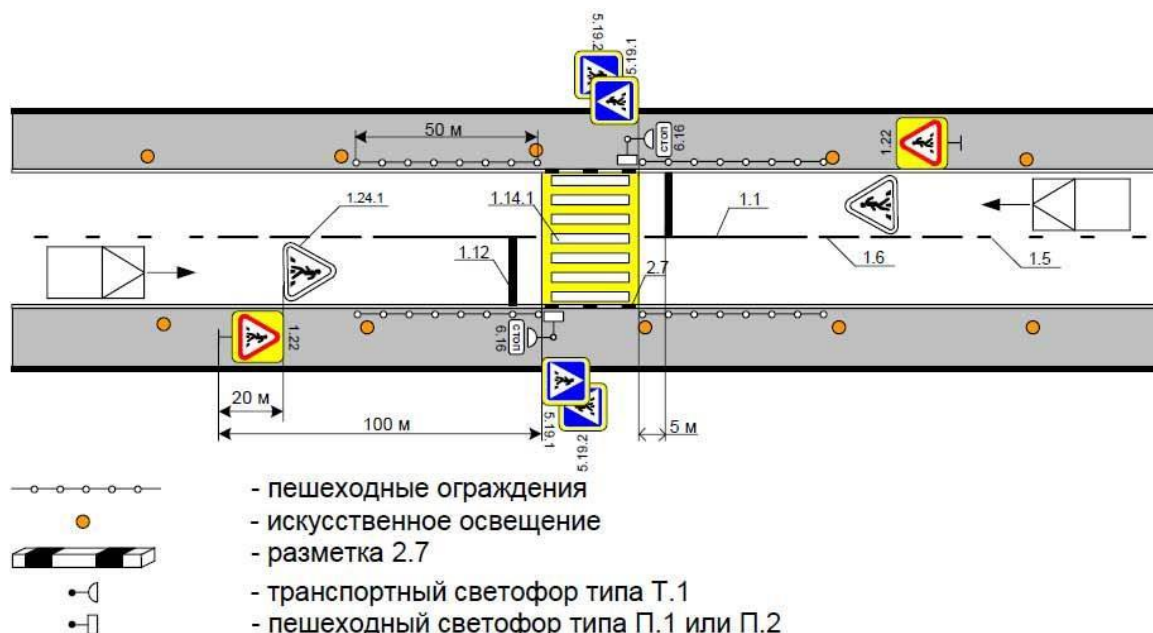


Рисунок 8-обустройство пешеходного перехода

5.2 Обеспечение движения, велосипедистов

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

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

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

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

Важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов впритяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велосипеда в транспорте и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации.

Предлагается установка вело парковок в местах массового отдыха и работы.



Рисунок 9. – Примеры установки велопарков в городской черте

В городе Сорочинске МО Сорочинский городской округ, отдельно строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Развитие МПТ не только выдвигает ряд задач перед специалистами по организации движения, но оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок и снизить загрузку УДС. Таким образом, грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время глобальным вопросом для организации всего движения.

Согласно результатам анализа, подвижной состав маршрутного транспорта в городе Сорочинске представлен только автобусом, микроавтобусом. Совместная работа этих видов транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения. При выборе вариантов, обеспечивающих приоритетное движение маршрутных средств, были рассмотрены следующие мероприятия:

- выделение полосы для движения автобусов;
- выделение улиц для исключительного проезда городского пассажирского транспорта;
- приоритетное светофорное регулирование движения;
- ограничение движения и стоянки прочих участников движения на трассе маршрута.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. Другими словами, приоритет движения целесообразно вводить, в том случае если маршрут движения проходит по автодорогам, на которых транспортный поток значительно затрудняет движение автобусов, а также в местах, где скорость движения автобусов замедляется из-за частых пересечений с другими улицами и при неупорядоченном движении пешеходов в непосредственной близости от трассы автобусов.

При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 привед. ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Выделение автодорог для исключительного проезда городского пассажирского транспорта организуют при высокой плотности транспортной сети и узкой проезжей части. При этом должна обеспечиваться возможность заезда внутрь квартала грузовых и легковых автомобилей для грузовых операций и пассажирообмена.

Приоритетное светофорное регулирование движения вводят при значительных задержках на светофорах и перекрестках. В ходе натурного обследования на территории города Сорочинска данный вид задержек не выявлен.

Анализ, проведенный в ходе разработки КСОДД, позволяет сделать вывод о нецелесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта. На территории города Сорочинска участков автодорог, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта не выявлено.

7. Мероприятия по развитию парковочного пространства

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

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети города Сорочинска МО Сорочинского городского округа, оборудованные в соответствии с действующими нормативами практически отсутствуют. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети города Сорочинска МО Сорочинского городского округа рекомендуется следующее:

устройство парковочных карманов рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;

расширение существующих парковок рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;

заведениями и заведениями общепита;

дополнительно обустроить парковки рядом с объектами здравоохранения и образования;

создать необходимое количество парковочных мест для маломобильных групп населения.

Важно знать, что парковка – это оставление автомобиля на короткий срок. При этом за целостность и сохранность транспортного средства несет исключительно владелец.

Также необходимо привести в соответствие с СП 113.13330.2016 имеющиеся автомобильные стоянки на территории города Сорочинска. При строительстве новых жилых кварталов и других объектов, необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами для автомобилей.

Размеры земельных участков стоянок автомобилей следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда, а также в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей. Вместимость стоянок автомобилей определяют по расчету и указывают в задании на проектирование.

В зоне многоквартирной застройки расчётные машино-места должны быть обеспечены в границах участка и на прилегающих территориях микрорайона в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования. На дальнейших стадиях проектирования при разработке проектов планировки территории необходимо произвести расчет парковочных мест для обеспечения территории многоэтажной застройки и общественно-деловых зон достаточным количеством мест для хранения легковых автомобилей в соответствии с действующими нормативами, крупные паркинги так же следует разместить у зданий общественного и торгового назначения.

В целом, по результатам анализа расположения парковочного пространства на территории города Сорочинска, можно сделать вывод о том, что дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов).

Согласно СанПиНу (Санитарным правилам и нормам) 2.2.1/2.1.1.1200-03 парковка возле придомовой территории должна соответствовать таким требованиям:

при организации парковочной территории открытого типа перед многоквартирным домом она не должна быть рассчитана больше, чем на 50 автомобилей;

от фасада здания до начала парковочной зоны должно быть минимум 10 метров при условии, что паркинг состоит из, менее чем 10 машино-мест; (в соответствии с таблицей 7.1.1 указанного СанПиНа);

если же размер парковочной территории от 11 до 50 машино-мест, от фасада до начала территории должно быть не менее 15 метров (в соответствии с таблицей 7.1.1 указанного СанПиНа).

Согласно ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ, требования к парковке общего пользования должны быть следующие:

1. Парковка общего пользования может быть размещена на части автомобильной дороги и (или) территории, примыкающей к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющейся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, а также в здании, строении или сооружении либо части здания, строения, сооружения.

2. Решения о создании парковок общего пользования на территориях общего пользования в границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами, принимаются органами местного самоуправления в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории, а также с учетом

мнения собственников помещений в данных многоквартирных домах, расположенных на земельных участках, прилегающих к таким территориям общего пользования. Выявление и учет мнения собственников помещений в многоквартирных домах, а также установление границ элемента планировочной структуры осуществляется в порядке, предусмотренном муниципальными нормативными правовыми актами.

3. Решения о создании парковок общего пользования в границах земельного участка, относящегося к общему имуществу собственников помещений в многоквартирном доме, принимаются в соответствии с жилищным законодательством и земельным законодательством.

4. Размещение парковок общего пользования должно осуществляться с учетом обеспечения экологической безопасности и снижения негативного воздействия на окружающую среду, здоровье и благополучие населения.

5. Назначение и вместительность (количество машино-мест) парковок общего пользования определяются в соответствии с нормативами градостроительного проектирования.

6. Реестр парковок общего пользования представляет собой общедоступный информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

7. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, в том числе уполномоченным органом города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

8. На парковках общего пользования должны выделяться места для стоянки транспортных средств, управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

9. Установка ограждений и иных конструкций, препятствующих использованию парковок общего пользования, за исключением платных парковок, не допускается.

10. Организация въезда транспортных средств на парковку общего пользования и выезд с нее, движение транспортных средств на парковке общего пользования должны осуществляться в соответствии с проектом организации дорожного движения.

11. Пользователи парковок общего пользования при размещении транспортных средств обязаны соблюдать правила пользования парковками общего пользования, установленные владельцами парковок. Владельцы парковок общего пользования обязаны размещать правила пользования парковками общего пользования в общедоступных местах для ознакомления.

12. Контроль за соблюдением правил пользования парковками общего пользования осуществляется владельцами таких парковок.

13. Контроль за соблюдением требований к парковкам общего пользования, установленных настоящей статьей, осуществляется органами, осуществляющими региональный государственный контроль в области организации дорожного движения.

Для грузовых автомобилей стоянки планируется размещать в пределах производственных зон.

Проектируемые парковочные машина-места в городе Сорочинске

Таблица №12

№	Количество машино-мест	Местонахождение	Проект/привидение в нормативный вид
1	8	Город Сорочинск ул. Володарского23 (около библиотеки, универмага)	проект
2	8	Город Сорочинск ул. Карла Маркса (около дома 177 и 179) для нужд детского сада	проект

8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Федеральным законом от 8 ноября 2007 № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения [5, ст. 30]:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в соответствии с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

Основообразующими принципами являются:

1. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автодорогам регионального, межмуниципального и местного значения осуществляются в порядке, установленном высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации;

2. В случае принятия решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам органы местного

самоуправления обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов;

3. Владельцы автодорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами о сроках таких ограничения или прекращения движения транспортных средств и о возможности воспользоваться объездом.

Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам органы местного самоуправления проводят в соответствии с «Порядком осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам», утверждённого приказом Министерства транспорта РФ от 12 августа 2011 года №211 [78].

В общих случаях временное ограничение или прекращение движения осуществляются посредством:

- ограничения движения по отдельным полосам автомобильной дороги;
- ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;
- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;
- прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно; – устройства временной объездной дороги;
- обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками и иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения и ГОСТ 32757, 32758, 32945, 33385 [80-83].

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

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

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

9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, поперечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

Организация реверсивного (переменного) движения оказывается целесообразной для пропуска явно преобладающих потоков на некоторых магистралях и пригородных дорогах, где, транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения.

Как правило, введение реверсивного движения применяется на магистралях, ведущих в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд. В городе Сорочинске не выявлено характерных мест, где было бы возможно ввести реверсивное движение автомобильного транспорта. Улично-дорожная сеть нагружена относительно равномерно, отсутствует масштабное маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

В терминологии транспортного инженера под односторонним движением понимают метод регулирования дорожного движения путём использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении.

При этом, следует понимать, что если дорога имеет несколько проезжих частей, отделённых от друг друга разделительной полосой, то несмотря на то, что, в ряде случаев выезды на проезжую часть могут быть оборудованы знаками 5.5, при разработке комплексных схем такая дорога не считается односторонней.

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время, вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах и селах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения сельского поселения в целом.

В городе Сорочинске МО Сорочинского городского округа не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Улицами с односторонним движением в города Сорочинска только одна – это улица Школьная. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в города Сорочинске не загружена, систематического возникновения заторных ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках отсутствует.

10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между улиц и дорогами округа.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения.

Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу до 2030 года и долгосрочную перспективу до 2035 года приведена ниже.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели города Сорочинска период до 2030 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2030 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма невысоким не более 80%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

В рамках разработки данной КСОДД были предложены следующие мероприятия по повышению пешеходной связанности в городе Сорочинске:

Планируемые мероприятия по ремонту тротуаров в городе Сорочинске

Таблица №13

№	Дорога автомобильная	Протяженность тротуара (м.)	Год ремонта
1	ул. 8 Марта	200	2021
2	ул. Лошкова	350	2022
3	ул. Карла Маркса	400	2023
4	ул. Чернышевского	200	2024
5	ул. Калинина	200	2024
6	ул. Московская	400	2025
7	ул. Ленина	350	2025

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта и удобства перемещений жителей и гостей города Сорочинска.

11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Маршрутная сеть – совокупность автобусных маршрутов, проходящих по территории города Сорочинска. Под маршрутной системой понимается увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов всех и отдельных видов

пассажирского транспорта, обслуживающих пассажирские перевозки в пределах заданной транспортной сети. При этом под территориальной связанностью маршрутной системы определяется согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане маршрутов общественного пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; а под связанностью во времени – согласование режимов работы маршрутов во времени и расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;

- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;

- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность её повышения за счёт реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

Главным условием работы маршрутной системы должно быть обеспечение наименьшей пересадочности сообщений, наименьшего коэффициента не прямолинейности поездок, минимального интервала между транспортными средствами и максимальной скорости сообщения.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121-ст) (ред. от 09.12.2013), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 120-ст) (ред. От 09.12.2013).

Автобусные остановки, расположенные на территории города Сорочинска, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Существующая сеть внутрирайонного пассажирского транспорта, на текущий период справляется со своими функциями по обслуживанию пассажиропотоков. Внесение изменений в существующую схему нецелесообразно. Задачи по оборудованию остановочных пунктов отсутствуют.

12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния безопасности дорожного движения (далее- БДД) в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально-экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент - возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе, в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления, со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне - сохранение общей стабильности в области БДД, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе - постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

Мониторинг системы БДД призван решать задачи:

системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения БДД;

контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД; превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов, принятых регулируемыми органами мер;

формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении БДД, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;

в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, БДД напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории.

Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулируемыми органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие 8 элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

непрерывное наблюдение;

оценка текущего состояния внутренней среды БДД;

оценка текущего состояния внешней среды БДД;

прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;

прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;

оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;

оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;

принятие управленческих решений.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг БДД - это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД. Осуществляется на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД города Сорочинска, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности

транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;

на маршрутные- указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

14. Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в города Сорочинска выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих потоков.

Выделение транзитных транспортных потоков за пределы муниципального образования или центральных улиц позволяет значительно снизить интенсивность дорожного движения и повысить безопасность.

Транзитные транспортные потоки по автомобильным дорогам местного значения отсутствуют. Движение транзитного транспорта по территории города Сорочинска осуществляется по автомобильным дорогам федерального и регионального значений. Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов не влияет.

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в города Сорочинска является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров. Так как весь транзитный грузовой поток может не проезжать через населенный пункт для этого есть прямые трассы М-5 поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и/или тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами.

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

15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения, а также осознанное превышение скорости практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими на количество и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

По этой причине, Приказом Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», в качестве одного из мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования указаны предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах. Используя результаты анализа существующей организации движения и параметров дорожного движения транспортных средств и пешеходов, полученные в разделах 1.5, 1.7 и 1.9, а также анализ аварийности, произведенный в разделе 2. п10 можно выделить основные участки УДС на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения.

В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации могут заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима. Как

правило, оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения.

Проведенное транспортное обследование территории показало отсутствие необходимости в повышении верхних границ скоростного режима. К настоящему моменту, на участках УДС города Сорочинска требуется обеспечение установленных скоростей движения и дополнительная оптимизация скоростного режима движения транспортных средств, направленная на понижение скорости движения по локальному участку.

Поскольку обеспечение установленных скоростей движения тесно связано с мероприятиями, по устранению факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями и процессами, повышающими эффективность функционирования сети дорог в целом, которые были рассмотрены в предыдущих разделах данной КСОДД, то в данном пункте рассмотрена оптимизация скоростного режима за счёт введения локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения».

Ограничение скорости – один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня его безопасности во многих странах мира. Несмотря на то, что существующие общие ограничение скорости, действующее на территории страны в целом, отвечает требованиям безопасного движения, однако нередко возникает необходимость введения дополнительного местного ограничения на опасных участках дорог. Прежде всего, это участки дорог, расположенных на кривых в плане малого радиуса, участки с недостаточной видимостью, узкой проезжей частью, а также зоны, в которых может наблюдаться выход пешеходов на проезжую часть.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения ТС;
- устройство искусственных неровностей (ИН);
- изменение эффективной ширины проезжей части;
- устройство шумовых и свето-шумовых полос.

Несмотря на то, что обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установка знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является одной из действенных мер по принудительному снижению скорости движения транспортных средств, в тоже время, при назначении мероприятий по установке ИН следует учитывать, что не допускается устраивать ИН в следующих случаях:

- на дорогах федерального значения;

- на дорогах регионального значения с числом полос движения 4 и более (кроме участков, проходящих по территории городов и населенных пунктов с числом жителей более 1000 человек);
- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширении проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов; – на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб, и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

Искусственные неровности допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;
- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.3.1 «Зона с ограничением максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;
- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;
- по всей зоне действия знака 1.23 «Дети» через 50 м друг от друга.

Допускается совмещение ИН монолитной конструкции трапецевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов с обеспечением прохода пешеходов по центральной горизонтальной площадке ИН шириной не менее 4 м.

Применение методов изменения эффективной ширины проезжей части позволяет существенно повысить уровень безопасности движения на локальном участке при сравнительно небольших затратах. Наибольшая результативность данных методов

достигается при использовании данного метода в зонах наземных пешеходных переходов. При выборе конкретного способа сужения проезжей части следует учитывать наличие в составе транспортного потока движение автобусов средней, большой и особо большой вместимости, а также грузовых автомобилей с грузоподъемностью более 5 тонн.

В отличие от искусственных неровностей, при проезде которых водители просто вынуждены снижать скорость, нанесение шумовых и свето-шумовых полос направлено в первую очередь на повышение внимания водителя к дорожной обстановке, которая может потребовать изменить режим движения для исключения аварийной ситуации. Значительный мировой опыт применения шумовых полос, свидетельствует о высокой эффективности данного метода. Порядок устройства шумовых полос регламентируется ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия».

Для обеспечения безопасности движения через нерегулируемые пешеходные переходы, расположенные на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, рекомендуется обустроить подходы к ним нанесением шумовых и свето-шумовых полос.

С учётом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории города Сорочинска предлагается ввести дополнительные меры по принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости и устройству искусственных дорожных неровностей и шумовых полос на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

– перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объёме);

Детальный перечень мест установки технических средств содержится в таблицах №14

*Список мест установки дополнительных
знаков ограничения скорости*

Таблица №14

№	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	Ул. Карла Маркса и ул. Интернациональная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
2	Ул. Карла Маркса и ул. Саратовская	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
3	Ул. Карла Маркса и ул. Плешановская	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
4	Ул. Чернышевского в районе дома №85	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)

16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

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

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

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;

- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

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

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведенного обследования в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории городе Сорочинске.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить

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

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

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80‰. Параметры площадок указаны в таблице 15.

Параметры площадок

Таблица №15

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

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011. 5.3.2 Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять раздельно - для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007–2011.

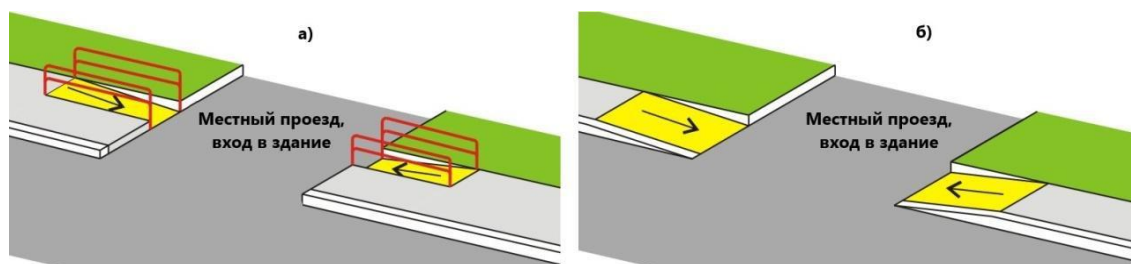
С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения

следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007–2011. На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91) независимо от способа их укладки.

На рисунке 10 представлены примеры проектирования пандуса для комфортных и нормальных условий, а также для стесненных условий.



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

Рисунок 10 – Примеры оборудования коротких пандусов при различных условиях доступности

Пешеходные переходы через автомобильные дороги, в том числе обоснование и выбор места их расположения, выбор типа и основных параметров, выполняют согласно ГОСТ 33150-2014, ГОСТ Р 51671–2015, ГОСТ 12.4.026-2015, ГОСТ Р 52289-2019, СП 136.13330.2012, СП 59.13330.2016

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

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

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

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы, согласно ГОСТ Р 52289-2019, обозначаются разметкой согласно ГОСТ Р 51256-2018

и дорожными знаками по ГОСТ Р 52289-2019,

а также техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 52575-2021.

Движение пешеходов по наклонным участкам возвышающегося пешеходного перехода, а также вне пешеходных переходов приподнятой зоны перекрестка, ограничивается применением пешеходных ограждений, размещаемых по краю тротуара или пешеходной дорожки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019

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

со скошенными боковыми гранями - уклон боковых граней пандуса не может превышать значения, установленного для основной его поверхности, пандусы данного типа применяют в нормальных и стесненных условиях с целью обеспечения доступа людей в кресле-коляске к пешеходному переходу по боковой грани пандуса (рисунок 11.);

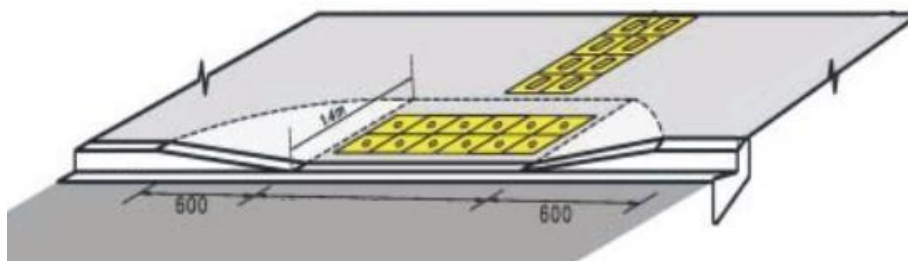


Рисунок 11. – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

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

для обеспечения комфортных условий движения инвалидов на одном уровне;

для нормальных и стесненных условий пандус может быть приподнят над поверхностью проезжей части, но не более чем на 20 мм.

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

Величина уклона пандуса устанавливается в следующих пределах:

для комфортных условий не более 25%;

для нормальных условий не более 50%;

для стесненных условий не более 80%.

Ширина пандуса принимается с учетом максимальной среднечасовой интенсивности групп пешеходов:

а) для комфортных условий:

при фактической интенсивности людей в кресле-коляске, с опорами на колесах и детскими колясками в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,2...1,5 м;

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

б) для нормальных условий:

при фактической интенсивности указанных маломобильных групп населения в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,0 м;

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

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

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

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

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения.

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2015

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

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

асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;

тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);

специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеенных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;

поверхности из резин полиуретана или подобного эластомерного материала.

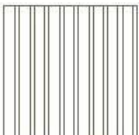



Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например,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

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

Номенклатура тактильных покрытий, используемых в пешеходной зоне, представлена в таблице 16.

Виды тактильных плиток

Таблица №16

Назначение	Размеры	Форма	Место
Внимание, наземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С продольными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход под углом 90°	Две полосы шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенные на тротуаре с двух сторон перед	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, светофор	Квадрат, выложенный вокруг мачты светофора и состоящий из 4 плит со стороной 500 мм	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, препятствие	Полоса шириной 500 мм, выложенная по контуру препятствия	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

Назначение	Размеры	Форма	Место
Внимание, поворот налево (направо)	Плита со стороной квадрата, равной 500 мм	С рифлами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

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

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

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и

дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не превышать 4 см. Минимальная ширина пониженнобордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

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

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

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

Принципиальные схемы устройства покрытий пешеходной зоны с учетом передвижения маломобильных групп населения, а также назначение, размеры, форма рифления и место расположения тактильных наземных указателей и их сопряжение с покрытиями и элементами пешеходного тротуара приведены на рисунке 12-13

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими нормативами:

ГОСТ Р 51671–2015 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов»;

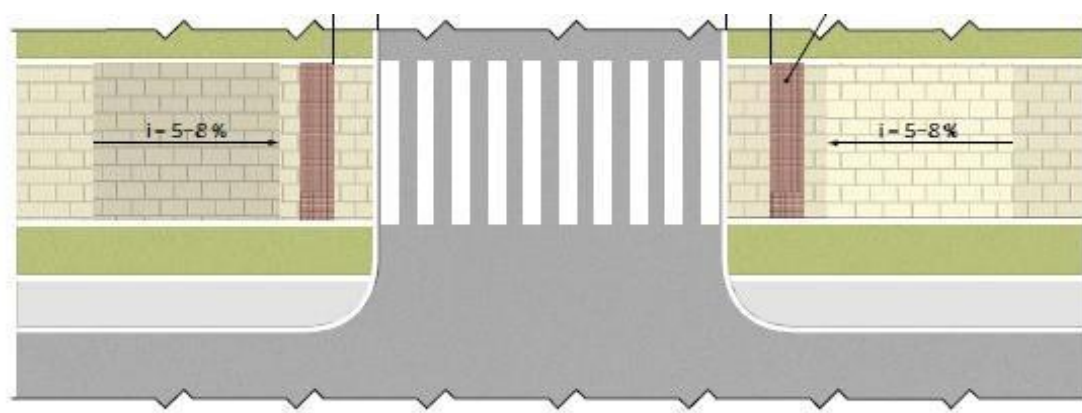


Рисунок 12– Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами

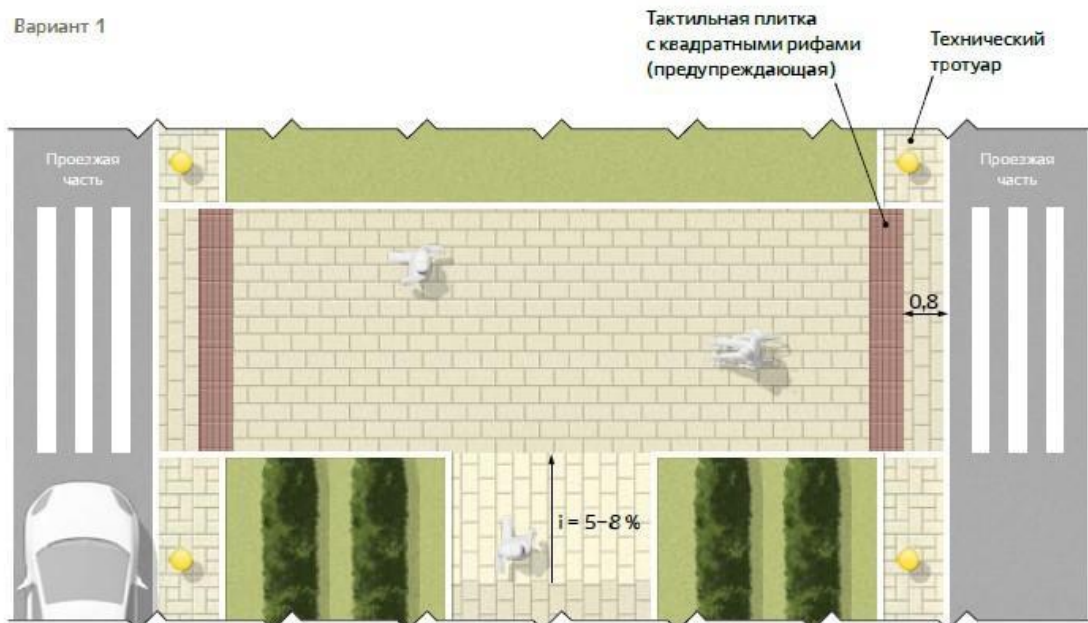


Рисунок 13– Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

Требования к звуковым указателям для инвалидов установлены ГОСТ Р ИСО 23600-2013. ОДМ 218.2.007-2011. В качестве акустических указателей рекомендуется использовать поверхности из резины или другого материала, в том числе имеющего специальную обработку поверхности, при соприкосновении с которыми подошвами обуви или касания белой трости производится звук, отличный от остальных поверхностей. Звуковые маяки, воспроизводящие в автоматизированном режиме или по запросу музыкальные и шумовые сигналы, рекомендуется применять на остановочных пунктах, пешеходных переходах, в зонах проведения дорожных работ и других местах в качестве средств ориентирования слепых и слабовидящих людей. Указанные устройства могут быть

локальными или находиться в составе сетевых систем радиоинформационного обеспечения инвалидов. На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р ИСО 23600-2013. и предусматривает звуковые сигналы перехода (рисунок 14.).



Рисунок 14. – Примеры размещения направленности действия технических средств звуковой сигнализации на регулируемых пешеходных переходах

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

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

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 15.).



Рисунок 15. – Примеры обозначения машиноместа для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием дорожных знаков

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание - не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств

общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

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

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

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

17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности.

Во исполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. №864 (в редакции Постановления от 16.05.2020 года №703), совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации, а также в соответствии с государственной программой Красноярского края «Развитие образования», утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 года №508-п (в редакции Постановления от 21.01.2020 года №33-п) в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» разработаны комплекты учебно-методических и наглядных пособий, программ, игр, учебных фильмов, в том числе анимационных, освещающие вопросы безопасности дорожного движения с использованием мультимедийных технологий.

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

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

заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

устройство ограждений перильного типа;

устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);

установка знаков «Осторожно дети»;

установка средств фото- и видеofиксации.

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

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

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

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

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

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

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

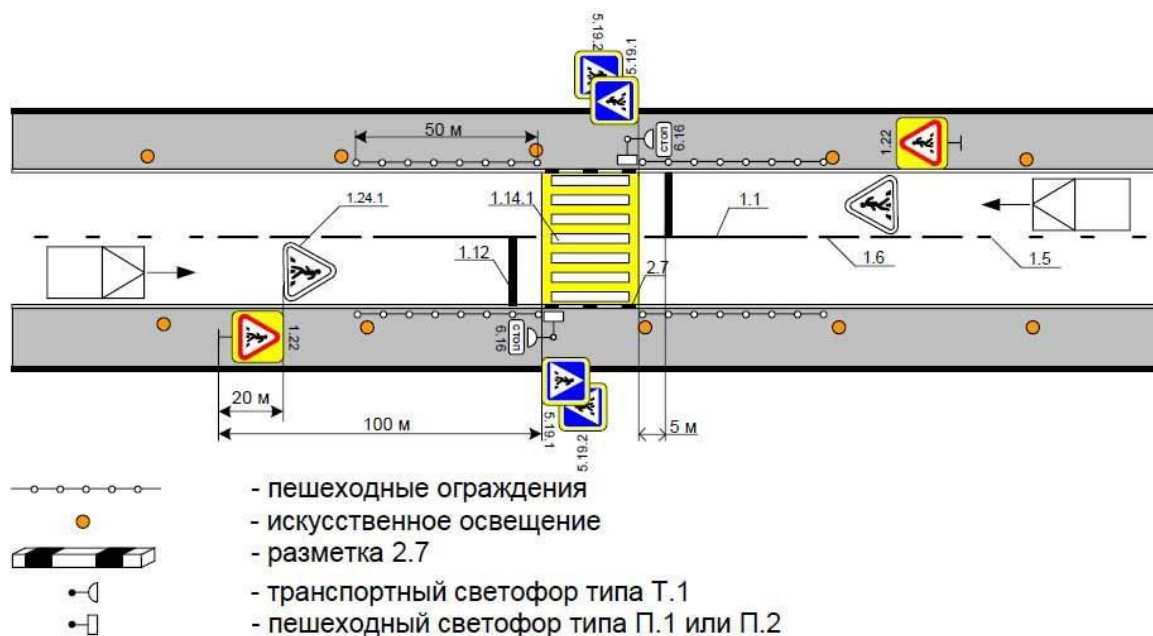


Рисунок 16– Оборудование пешеходного перехода

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

создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;

разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

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

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

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

Территория, указанная на схеме, должна включать:

-образовательную организацию;

-стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);

-парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);

-спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);

-жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;

-проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

расположение жилых домов, зданий и сооружений;

сеть автомобильных дорог;

пути движения транспортных средств;

пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;

опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей- велосипедистов);

наземные (регулируемые и нерегулируемые) (надземные) пешеходные переходы;

названия улиц и нумерация домов.

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

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

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

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации муниципального образования Сорочинский городской округ организовать разработку и утверждение Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций.

18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков, связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, к основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом, относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

- нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения.

- устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основные параметры, технические требования и правила применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289-2019 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В соответствии с указанными стандартами пешеходные ограждения следует устанавливать:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом

- напротив остановок общественного транспорта с 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;

- у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке.

- устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

- укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ.

- организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширения на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным;

– канализированное движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализированное движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

– реконструкционные мероприятия, связанные с вводом кругового движения, обеспечивают принудительное снижение скорости и исключают необходимость регулирования движения, а также устраняют конфликтные точки пересечения, сокращают число остановок и задержек транспортных средств. Обеспечивают непрерывность транспортного потока и позволяют избежать расходов на введение светофорного регулирования. Благодаря своим особенностям перекрестки с круговым движением отличаются значительно более высокой безопасностью, чем другие нерегулируемые узлы.

Для обеспечения гармоничного развития сети дорог на территории города Сорочинска, а также повышения эффективности ее функционирования проектом КСОДД предусмотрены следующие мероприятия:

- 1) Нанесение горизонтальной дорожной разметки согласно требованиям, ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» на всех участках УДС с твердым покрытием города Сорочинска:

*Мероприятия по повышению эффективности
сети дорог*

Таблица №17

№ п/п	год	Наименование улиц	Площадь дороги (тыс.м ²)	Дорожное покрытие	Виды работ
1	2021	ул. Геологов от д.№ 15 до моста через р. Маньяшка, мост через р. Маньяшка, в том числе примыкание к ул. Зеленая в г. Сорочинске Оренбургской области	8,245	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2021	ул. Фурманова от ж/д переезда до ул. Геологов в г. Сорочинске Оренбургской области	13,037	асфальтобетонное	текущий ремонт
3	2021	ул. Калинина г. Сорочинск	0,850	асфальтобетонное	текущий ремонт
4	2021	ул. 8 Марта от ул. Фурманова до дома № 52 г. Сорочинск	0,820	асфальтобетонное	текущий ремонт
5	2021	Тротуары ул. К. Маркса ул. Московская	0,600	асфальтобетонное	текущий ремонт
6	2021	Тротуары по ул. Школьная	0,046	асфальтобетонное	текущий ремонт

7	2021	Ремонт тротуара по ул. 8 марта от ул. Фурманова до д.№5 в г. Сорочинске	0,41	асфальтобетонное	текущий ремонт
ИТОГО:			24,008		

19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видео фиксации нарушений правил дорожного движения

Использование для контроля за дорожным движением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме – необходимое условие повышения безопасности на автомобильных дорогах. Эти средства доказали свою эффективность и широко распространены во многих регионах России.

Камеры снижают аварийность на соответствующих участках дорог, делают дороги безопаснее, поэтому увеличение их количества – важнейшая задача.

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – технических средств автоматической фото- видео фиксации) устанавливаются в соответствии с п. 6, 7 ГОСТ Р 57145- 2016 [37].

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств [73].

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. На практике подтверждено, что данный вид мероприятий, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. При фиксации данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ [74].

В настоящее время на территории города Сорочинска стационарные камеры фото- и видео фиксации *нарушений ПДД отсутствуют.*

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий

дорожного движения установка стационарных камер фото- и видео фиксации нарушения ПДД не требуется.

РАЗДЕЛ 4. Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения должна включать расчет стоимости их реализации, стоимость строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения и источников финансирования работ. Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры округа. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В таблицах 18 – 24 по каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности), а также в сводной таблице указаны источники их финансирования.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству участков дорог в города
Сорочинска

Таблица №18

№	Наименование проектируемого объекта	Протяженность, км	Количество полос	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
---	-------------------------------------	-------------------	------------------	---------------------	-------------------

Не предусматривается				

*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации 4,3%, из расчета: Усредненная стоимость строительства 1 км 1 полосы – 18 895 тыс. руб. на период 2021-2024 гг.

Оценка объемов финансирования мероприятий по реконструкции дорог в городе Сорочинск
Таблица №19

№	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
1	ул. Юбилейная в г.Сорочинске	1,5	Проектные работы «Реконструкция автомобильной дороги по ул. Юбилейная в г. Сорочинске Оренбургской области»	3 536,9	2021
2	ул. Юбилейная в г.Сорочинске	1,5	СМР «Реконструкция автомобильной дороги по ул. Юбилейная в г. Сорочинске Оренбургской области»	42 250,80	2022
итого				45 790,7	

Оценка объемов финансирования мероприятий по капитальным ремонтам дорог в городе Сорочинск

Таблица №20

№	Наименование улиц	Протяженность дороги (м.)	Дорожное покрытие	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
	Не предусматривается				

Оценка объемов финансирования мероприятий по ремонту тротуаров и пешеходных дорожек в городе Сорочинске

Таблица №21

№	Наименование улиц	Протяженность тротуара (м.)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
---	-------------------	-----------------------------	-----------------	---------------------	-------------------

1	ул. 8 Марта	200	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	370	2021
2	ул. Лошкова	350	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	647,5	2022
3	ул. Карла Маркса	400	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	740	2023
4	ул. Чернышевского	200	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	370	2024
5	ул. Калинина	200	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	370	2024
6	ул. Московская	400	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	740	2025
7	ул. Ленина	350	1.Ремонт асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	647,5	2025
Итого		2,1		3 885	

Оценка объемов финансирования мероприятий, по строительству тротуаров и пешеходных дорожек в городе Сорочинске

Таблица №22

№	Наименование улиц	Протяженность тротуара (км.)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
1	ул. Карла Маркса	0,368		809,60	2022-2036

Оценка объемов финансирования мероприятий, связанных с обустройством парковочного пространства в городе Сорочинске

Таблица №23

№	Кол-во машиномест	Место дислокации	Мероприятия	Стоимость*, тыс.руб	Период реализации
---	-------------------	------------------	-------------	---------------------	-------------------

1	8	Город Сорочинск ул. Володарская (около библиотеки, универсама)	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ 32945-2014-2014.	180,00	2022-2036
2	8	Город Сорочинск ул. Карла Маркса (около дома 177 и 179) для нужд детского сада	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ 32945-2014-2014.	180,00	2022-2036
ИТОГО		0		360	

Оценка объемов финансирования мероприятий по г. Сорочинску

Таблица № 24

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей		
			2021-2025	2026-2030	2031-2036
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий					
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек		Всего:	809,6		
		Местный бюджет	809,6		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
2. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах					
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»		Всего:	38,4		
		Местный бюджет	38,4		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
3. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	2021-2036	Всего:	360,0		
		Местный бюджет	360,0		

		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
4. Мероприятия по введению светофорного регулирования					
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	2021-2036	Всего:	625,0		
		Местный бюджет	625,0		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
5. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования					
обустройство подходов к пешеходным переходам	2021-2025	Всего:	220,0		
		Местный бюджет	220,0		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
6. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом					
Реконструкция существующих дорог	2021-2036	Всего:	45 790,7		
		Местный бюджет	45 790,7		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
Капитальный ремонт существующих дорог	2021-2036	Всего:	-		
		Местный бюджет	-		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	2021-2036	Всего:	3 885,0		
		Местный бюджет	3 885,0		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			
Установка дополнительных знаков		Всего:	259,2		
		Местный бюджет	259,2		
		Областной бюджет			
		Федеральный бюджет			
		Внебюджетные источники			

ИТОГО:	2021-2036	Всего:	51 987, 9		
		Местный бюджет	51 987, 9		
		Областной бюджет	-		
		Федеральный бюджет	-		
		Внебюджетные источники	-		

Проведенная оценка объемов финансирования запланированных мероприятий в рамках настоящей КСОДД позволяет сделать вывод о том, что размер затрат на обустройство и содержание дорог находится в пределах возможного финансирования. Кроме того, следует отметить, что указанная выше стоимость не включает в себя проектно-изыскательские работы, и должна быть уточнена для каждого отдельно взятого мероприятия. Стоимость всех мероприятий основывается на усредненных данных и при расчете прогнозных значений увеличена с учетом уровня индексации цен.

РАЗДЕЛ 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета Сорочинского МО, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (95 %)
- удовлетворительный (75 %);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации мероприятий не отвечает приведенным выше уровням, эффективность реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета Сорочинского городского округа, ресурсного обеспечения осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий в разрезе источников и направлений финансирования.

Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

В соответствии с частью 1 статьи 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", к показателям безопасности дорожного движения относятся:

- количество дорожно-транспортных происшествий,
- количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях граждан.

В рамках разработки КСОДД была сформирована система мероприятий, позволяющих значительно снизить количество дорожно-транспортных происшествий. Прогноз показателей представлен в таблице 25

Показатель	2020	2021-2026	2027-2030	2031-2036
Количество ДТП	22	18	14	10
Количество погибших	2	1	0	0
Количество раненых	25	20	18	14

Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Развитие города Сорочинска не предполагает обеспечение роста экономики муниципального образования с выделением основных приоритетных направлений секторов экономики, повышение инвестиционной привлекательности территории, повышение уровня жизни и условий проживания населения, достижение долговременной экологической безопасности, рациональное использование всех видов ресурсов и, как следствие, увеличение транспортного спроса, не предполагающее изменение объемов и характера передвижения населения.

Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

Прогнозируемое увеличению интенсивности движения на дорогах, не планируется. Поэтому в перспективе сохранятся текущие параметры.

Перевозки пассажиров общественным транспортом, преимущественно сохраняться на текущем уровне, для поддержания и сохранения качественных параметров оказания услуг необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На расчетный срок внешние связи городских и сельских поселений будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом. Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать: Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения. Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий. Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Прогноз развития дорожной сети

На территории муниципального образования г.Сорочинск (до 2036 г.) предлагается: – реконструкция дорог с твердым покрытием, позволит улучшить качество жизни населения; – текущее содержание дорог.

Прогноз негативного воздействия на окружающую среду

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах в первую очередь необходимо уделять внимание решению следующих задач:

- повышение экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- мотивация перехода на экологически безопасные виды транспортных средств для уменьшения вредного воздействия транспорта на воздушную, водную среду и здоровье человека;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автодорог для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий;

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов.

При любом планировании транспортной инфраструктуры необходим тщательный экологический анализ, независимо от того, касается ли проект нового строительства или усовершенствования существующей транспортной сети. Этот анализ должен учитывать все возможные технологические решения для предотвращения возможных экологических проблем.

Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий

В результате реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД, ожидается следующий эффект (таблица 26):

увеличение протяженности улично-дорожной сети района;

увеличение доли автомобильных дорог, удовлетворяющих нормативным требованиям;

увеличение доли пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения;

улучшение показателей безопасности дорожного движения, в т.ч. сокращение количества ДТП, пострадавших

Оценка эффективности мероприятий

Таблица №26

№	Группа мероприятий	Ожидаемый эффект от мероприятий
1	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути - снижение вероятности ДТП - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
2	Совершенствование организации дорожного движения на дорогах общего пользования в соответствии с проектом организации дорожного движения на улично-дорожную сеть	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий ,
3	Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на участках улично-дорожной сети	-увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
4	Организация движения пешеходов,	- увеличение скорости движения

	строительство пешеходных тротуаров	<ul style="list-style-type: none"> - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
6	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение скорости движения, - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - улучшение качества обслуживания территорий
7	Формирование единого парковочного пространства	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий

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.