

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

АДМИНИСТРАЦИИ АХТЫРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ АБИНСКОГО РАЙОНА

от 18.01.2018 г.

№ 27

пос. Ахтырский

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения Ахтырского городского поселения Абинского района

В соответствии с Федеральным законом от 23 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» уставом Ахтырского городского поселения Абинского района, администрация Ахтырского городского поселения Абинского района **п о с т а н о в л я е т**:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения Ахтырского городского поселения Абинского района, согласно приложению.
2. Постановление вступает с силу со дня его подписания.

Глава Ахтырского городского поселения
Воинков

подпись

И.Е.

Приложение
к постановлению администрации
Ахтырского городского поселения
Абинского района
от 18.01.2018 г. № 27

**Комплексная схема
организации дорожного движения Ахтырского городского поселения
Абинского района**

Ахтырское городское поселение Абинского района расположено в юго-западной части Краснодарского края. Административный центр Ахтырского городского поселения - поселок городского типа Ахтырский (далее - пгт. Ахтырский) расположен в 14 км от административного центра Абинского района - г. Абинск и 73 км от административного центра Краснодарского края - г. Краснодар.

Поселок городского типа Ахтырский - сложившийся населенный пункт, представляющий собой компактное территориальное планировочное образование, расположенное в центральной части Ахтырского городского поселения, по территории которого протекают две реки: Ахтырь и Глубокий Яр. С севера территория поселка ограничена железной дорогой «Краснодар-Новороссийск».

Граница Ахтырского городского поселения установлена законом Краснодарского края от 5 мая 2004 г. № 700-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Абинский район, наделии его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - городских и сельских поселений». Площадь поселения составляет 17436.0 га, что составляет 11 % от площади района, в том числе сельскохозяйственные угодья - 5054.0 га, земли лесного фонда - 9226.0 га, земли населенных пунктов - 2408.0 га.

Численность постоянного населения Ахтырского городского поселения на 01 января 2016 г. составляет 20853 человек, что составляет 22 % от численности населения района, в том числе мужчин - 7793, женщин - 13161.

На данный момент численность проживающих в многоквартирных домах Ахтырского городского поселения составляет 4170 чел, при этом уровень автомобилизации - 287 единиц на 1,0 тыс. чел., а необходимая численность парка машин индивидуального пользования составляет 1196 машиномест. Количество же машиномест в гаражах - 579 единиц, на стоянках - 1306 единиц.

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования состоит из дорог общего пользования местного значения общей протяженностью 164,01 километра.

В настоящее время пассажирская транспортная сеть муниципального образования состоит из 1 городского и 1 пригородного маршрутов регулярных перевозок.

Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети Ахтырского городского поселения и организации движения легкового и грузового транспорта на долгосрочную перспективу до 2032 года, с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу до 2022 года и среднесрочную перспективу до 2027 года.

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

Реконструктивно-планировочные мероприятия.

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

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

- уширение имеющихся улиц и дорог;
- строительство новых улиц и дорог;
- переход от пресечения конфликтующих транспортных и пешеходных потоков в одном уровне к пересечению конфликтующих транспортных и пешеходных потоков в разных уровнях.

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

На основании анализа прогнозируемой дорожно-транспортной ситуации в Ахтырском городском поселении были выявлены ключевые наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети:

участок улицы Советская от улицы Центральная до улицы Колхозная в обоих направлениях;

участок улицы Ахтырская от Ерочной улицы до улицы Котовского в направлении в сторону Абинска.

Данные участки относятся к дороге федерального значения «Краснодар-Новороссийск». На данных участках основные транспортные проблемы образуются из-за несопоставимо низкой пропускной способности дорог и высокого транспортного спроса. Ширина проезжей части на данных участках достаточна для увеличения количества полос движения с помощью перенанесения дорожной разметки. При условии реализации планов по строительству альтернативной автомобильной дороги федерального значения «Краснодар-Абинск-Кабардинка» на данных участках в рамках КСОДД предлагается внести изменения в организацию дорожного движения с целью увеличения пропускной способности.

На остальных элементах УДС на перспективу до 2022, 2027 и 2032 года с учетом прогнозного увеличения транспортных потоков ситуация существенно не ухудшится при условии реализации разработанных в рамках КСОДД мероприятий, а также при условии содержания существующих дорог в нормативном состоянии.

При дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусматривать строительство дорог с твердым покрытием с целью обеспечения транспортной доступности новых районов и повышения уровня комфорта населения при перемещениях. Также новые дороги позволят выбирать альтернативные маршруты движения и увеличат связность существующей улично-дорожной сети.

Мероприятия по организации движения грузового транспорта по территории Ахтырского городского поселения.

Для оптимизации проезда большегрузного транспорта и транспорта, осуществляющего перевозку опасных и крупногабаритных грузов по территории Ахтырского городского поселения и минимизации шумового загрязнения, в т.ч. мест жилой застройки, разработана перспективная схема движения большегрузного транспорта.

Для запрещения движения транзитного большегрузного транспорта по УДС Ахтырского городского поселения и одновременно разрешения въезда в черту города обслуживающего предприятия торговли и промышленности грузового транспорта, располагающихся в городской черте, требуется замена существующих дорожных знаков «Движение грузового транспорта запрещено» на группу дорожных знаков 3.2 «Въезд запрещен» и 8.4.1. «Грузовой транспорт». На улицах и дорогах с полным запрещением движения грузового транспорта, существующие дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» сохраняются.

Одним из основных мероприятий в рамках реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ахтырского городского поселения Абинского района является строительство стоянок для хранения грузового автотранспорта в следующих территориальных зонах, в

соответствии с действующими правилами землепользования и застройки Ахтырского городского поселения:

- 1-ПЗ-05 (пер. Камышовый) (на расчетный срок и перспективу);
- 1-ПЗ-07 (пересечение ул. Дзержинского и ул. Победы) (первая очередь);
- 1-ПЗ-08 (пересечение ул. Дзержинского и ул. Победы) (первая очередь);
- 1-ПЗ-13 (ул. Свободы) (первая очередь).

В рамках КСОДД на перспективу предлагается размещение логистического центра на территории между проектируемой альтернативной автомобильной дорогой федерального значения «Краснодар-Абинск-Кабардинка» и железной дорогой «Краснодар-Новороссийск» в пределах транспортной доступности от развязки в сторону пгт. Ахтырский. Реализация данных мероприятий позволит исключить необходимость въезда большей части большегрузного транспорта на территорию населенного пункта.

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения в черте Ахтырского городского поселения предлагается произвести установку на въездах в населенный пункт и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения транзитного большегрузного транспорта.

2 Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Ахтырского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу до 2022 и среднесрочную перспективу до 2027 года.

Мероприятия по повышению качества работы пассажирского транспорта.

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

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

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

- осуществление контроля технического состояния ТС, выпускаемых на маршруты;

- осуществление контроля за выполнением маршрутного расписания движения автобусов общего пользования;

- ведение оперативного учета полноты и регулярности рейсов, анализ процесса перевозок пассажиров (транспортного обслуживания населения) автобусным транспортом общего пользования;

- обеспечение оперативного сопровождения перевозок пассажиров, включая учет дорожных и погодных факторов, поступающих по информации, поступающей от водителей и видеокамер, установленных в автобусах;

- выполнение работ по регулированию работы транспорта на маршрутах, в том числе при отклонении автобусов от расписания, по предупреждению и ликвидации сбоев работы транспорта на маршрутах на территории Ахтырского городского поселения;

- контроль качества обслуживания населения на муниципальных и межмуниципальных маршрутах на основе показателей, установленных в действующих нормативных документах, муниципальном заказе и договорах с коммерческими организациями, обслуживающими маршруты;

- подготовку отчетных и итоговых данных о выполнении транспортной работы и их анализ на соответствие требованиям муниципального заказа или заключенного контракта (договора).

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

- разработку и применение технологических карт типовых ситуаций;

- внедрение других мероприятий, способствующих повышению надежности диспетчерского управления и надежности транспортного обслуживания населения в соответствии с установленным расписанием движения пассажирского транспорта общего пользования.

Рекомендуемый срок реализации предлагаемых мероприятий - до 2027 года.

Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта

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

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, на территории Ахтырского городского поселения целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств - Введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 декабря 2005 г. № 360-ст.;

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для

маломобильных групп населения, согласно ОДМ 218.2.007-2011, ГОСТ Р 51671-2015, СП 136.13330.2012);

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

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

Для развития объектов инфраструктуры пассажирского транспорта планируется оптимизация пассажирской транспортной маршрутной сети перевозок пассажиров и багажа автобусами по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, которая включает в себя следующие мероприятия:

- устройство новых маршрутов кольцевого и маятникового типа по мере введения в эксплуатацию проектируемых улиц либо реконструкции существующих;

- увеличение количества муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа для микрорайонов активной жилой застройки Ахтырского городского поселения посредством корректировки наименее востребованных существующих маршрутов;

- в рамках КСОДД предлагается ввод двух новых городских маршрутов кольцевого типа с целью увеличения обслуживаемой территории, в том числе охвата проектируемых остановочных пунктов;

- при реконструкции существующих и строительстве новых улиц необходимо предусматривать устройство остановочных пунктов на стадии разработки документации по планировке территории;

- на городских маршрутах с высокой степенью заполненности транспортных средств рекомендуется обеспечить выход на линию автобуса большей вместимости в часы максимальной нагрузки на пассажирскую сеть, либо уменьшить интервал движения до 15 минут в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки.

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

Необходимо обустройство новых районов застройки остановочными пунктами в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007.

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

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

Группа I. Существующие павильоны, закрепленные за собственником.

Подгруппа А. Павильоны с хорошим внешним видом.

Достаточно провести несущественные работы по улучшению внешнего состояния с применением материалов, соответствующих обновленной городской среде, также предусмотреть наружное уличное освещение.

Подгруппа Б. Павильоны с примитивными формами и неприглядным внешним видом.

Произвести реконструкцию или перестроить по современному проекту.

Группа II. Места, формирующие пространство городской среды.

Подгруппа А. Большие акцентированные павильоны.

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

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

Группа III. Простые, социальные остановочные павильоны.

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

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

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

Примечание:

- на большинстве остановочных павильонов предусмотреть в достаточном количестве места для размещения объявлений;

- обеспечить освещение по принципу "островок безопасности"; в особо значимых местах фрагментарно применить тактильные технологии; не реже раз в 2 - 3 года надлежит проводить ремонт павильонов, а также раз в 4 - 5 лет - обновлять их.

Разработка мероприятий по созданию условий для развития и совершенствования велосипедного и пешеходного движения на территории Ахтырского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу до 2022 и среднесрочную перспективу до 2027 года.

Развитие и доступность велоинфраструктуры во взаимосвязи с дорожно-транспортным комплексом и пешеходным движением.

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

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично-дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

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

Предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к местам массового отдыха и развлечений, к автовокзалам и железнодорожным станциям.

Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования велосипедистами и пешеходами.

Согласно СП 42.13330.2016 - "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", проектирование велосипедных дорожек следует осуществлять в соответствии с характеристиками, приведенными ниже в таблицах:

Категория дорог и улиц		Основное назначение дорог и улиц			
Велосипедные дорожки: в составе поперечного профиля УДС на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.		Специально выделенная полоса, предназначенная для движения велосипедного транспорта. Может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов районного значения и жилых улицах Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах			
Категория улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус в плане, м	Наибольший продольный уклон, %

Велосипедные дорожки:					
попечечного УДС		1,50*	1-2	25	70
-на территориях жилых зонах и т.п.	20	1.00*	2		
		1.50*	1-2	25	70
		1,00*	2		
* При движении в одном направлении.					
** При движении в двух направлениях.					

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

Учитывая зарубежный опыт, в частности исследования Лондонского Департамента транспорта при совмещении пешеходных и велосипедных маршрутов показали, что конфликты между данными участниками редки даже на участках, где разделение пешеходных и велосипедных потоков не предусмотрено. Однако наличие велосипедного маршрута на тротуаре и пешеходной дорожке воспринимается пешеходами, в частности пожилыми людьми и маломобильными участниками движения, как фактор, снижающий их безопасность и удобство перемещения. Практическое решение этой проблемы предполагает отделение пешеходной зоны от велосипедного маршрута посредством специальной разметки или обустройства специального покрытия. Пример такого разделения показан на рисунке.



Рекомендуемые характеристики велосипедных дорожек:

- ширина совмещенной велопешеходной дорожки от 2,5 до 4 м (допускается 2 м в стесненных условиях), при существующей или планируемой интенсивности движения не более 30 вел/час и 50 пеш/час;
- для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2 м (минимум 1,2 м), двусторонней от 2,5 до 4 м (минимум 2 м, допускается 1,5 м при интенсивностях до 60 вел/час);
- для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
- ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 м;
- покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки). При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водоустойчивых материалов, например, каменных материалов низкой прочности, крупной гранитной высевки и др.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004:

- обособленная велодорожка оборудуется дорожными знаками 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» и 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы»;
- велопешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения»;
- совмещенная велопешеходная дорожка оборудуется дорожными знаками «Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением» и 4.5.4 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением»
- пешеходная дорожка оборудуется дорожным знаком 4.5.1 «Пешеходная дорожка».

Предлагается организовать велопарковки, расположенные у мест массового отдыха и развлечений, у мест работы, возле магазинов и торговых центров, у автовокзала и железнодорожной станции.

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству.

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

Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения на территории Ахтырского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу до 2022 и среднесрочную перспективу до 2027 года.

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

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

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

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

Для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения.

Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке:



Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

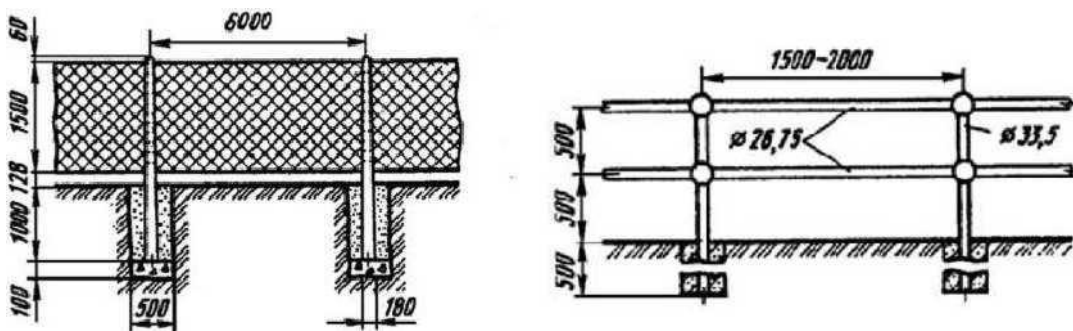
- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;

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

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке. Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня.

Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода.

Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте



а)

б)

Типы пешеходных ограждений (а - сетка, б - перильного типа)

Ниже приведена схема установки пешеходных ограждений на подходах к наземному пешеходному переходу (поперечный профиль).

0.3

0.3

Места установки пешеходных ограждений согласно Проектам организации дорожного движения, предоставленным Заказчиком:

ул. Мельничная;

ул. Коммунаров;
ул. Свободы;
ул. Горького;
ул. Ленина;
ул. Красная;
ул. Мира.

Общая протяженность проектируемых пешеходных ограждений - 1596

п.м.

Также планируется устройство тротуаров для комфортного и безопасного движения пешеходов:

ул. Колхозная;
ул. Шоссейная;
ул. Ахтырская;
ул. Центральная;
ул. Коммунаров;
ул. Западная;
ул. Горького;
ул. Мира;
ул. Железнодорожная;
ул. Победы;
ул. Свободы;
ул. Красная.

Общая протяженность проектируемых тротуаров - 11739 м.

Также Проектами организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

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

Согласно данным статистики ДТП, на территории Ахтырского городского поселения порядка 39% от всех ДТП составляет наезд на пешехода, в том числе на пешеходных переходах. Зачастую это происходит из-за недостаточной визуализации зоны пешеходного перехода.

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

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

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

- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью

пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

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

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

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

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

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

Обеспечение доступности объектов для маломобильных групп населения

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

ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по

обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

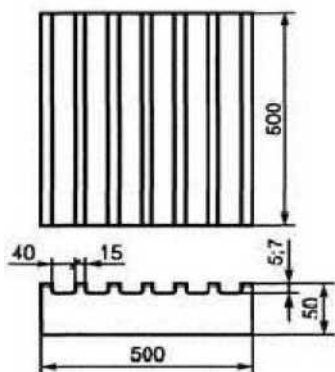
Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально. Формы рифления поверхности указаны на рисунках.

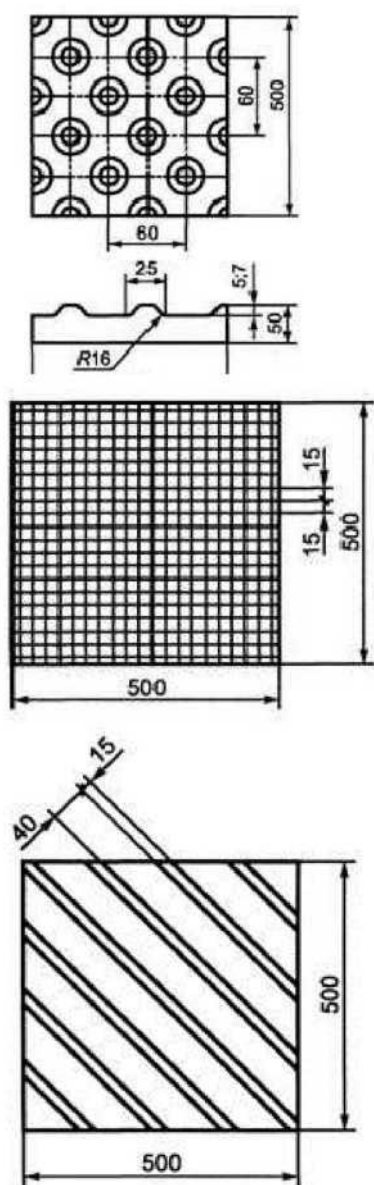
Форма рифления с продольными рифами

Форма рифления с конусообразными рифами

Форма рифления с квадратными рифами

Форма рифления с рифами, расположенными по диагонали (левая диагональ)





Основные размеры, цвет, формы рифления, назначение, правила применения, требования к поверхности указателей должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52875-2007, требованиям документации планировки территории населенных пунктов, проектной документации на строительство общественных зданий и сооружений и нормативным правовым актам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

На основании СП 59.13330.2016 Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м.

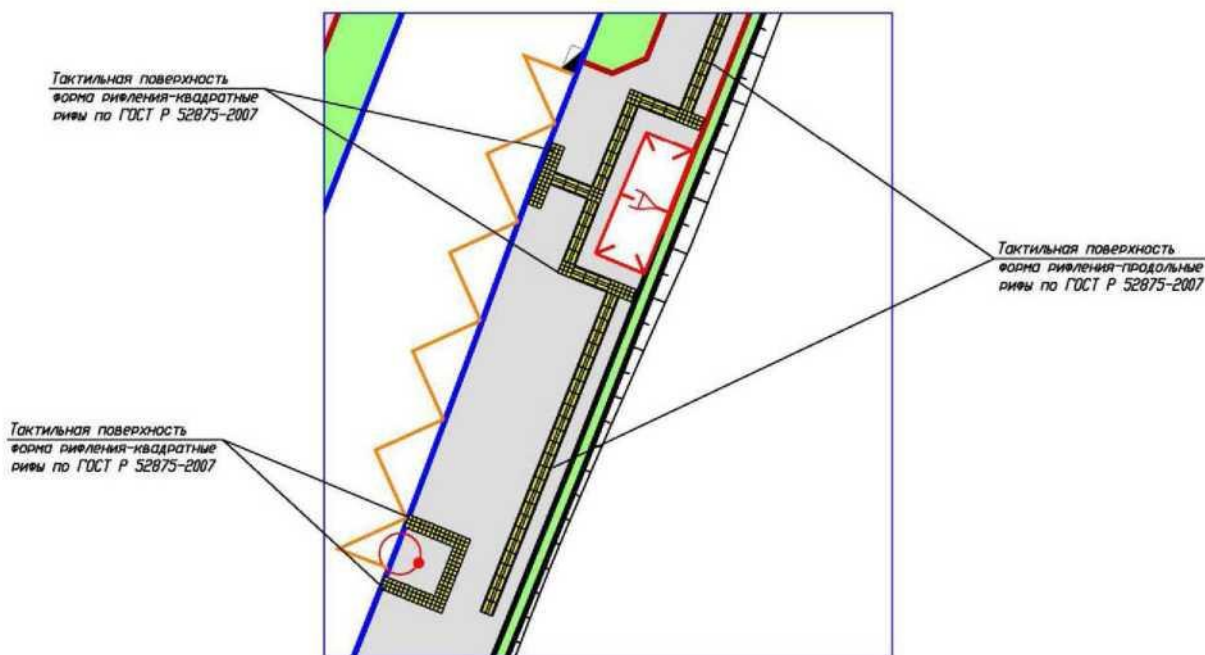
Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.

В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустривают съездами.

При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м.

Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

На основании вышеизложенных требований нормативных документов разработаны типовые схемы установки тактильных указателей.



Типовая схема укладки тактильных плит на посадочных площадных остановках общественного транспорта

Данные мероприятия позволят инвалидам по зрению безопасно и независимо передвигаться в Ахтырском городском поселении и получать информацию о путях движения.

4 Разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения Ахтырского городского поселения

Мероприятия по организации и безопасности дорожного движения разрабатывались с целью оптимизировать организацию и обеспечить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети с учётом, определённых среди его участников, приоритетов и повысить комфортность пользования инфраструктурой Ахтырского городского поселения. Предлагаемые мероприятия представлены в приложении 3.4.

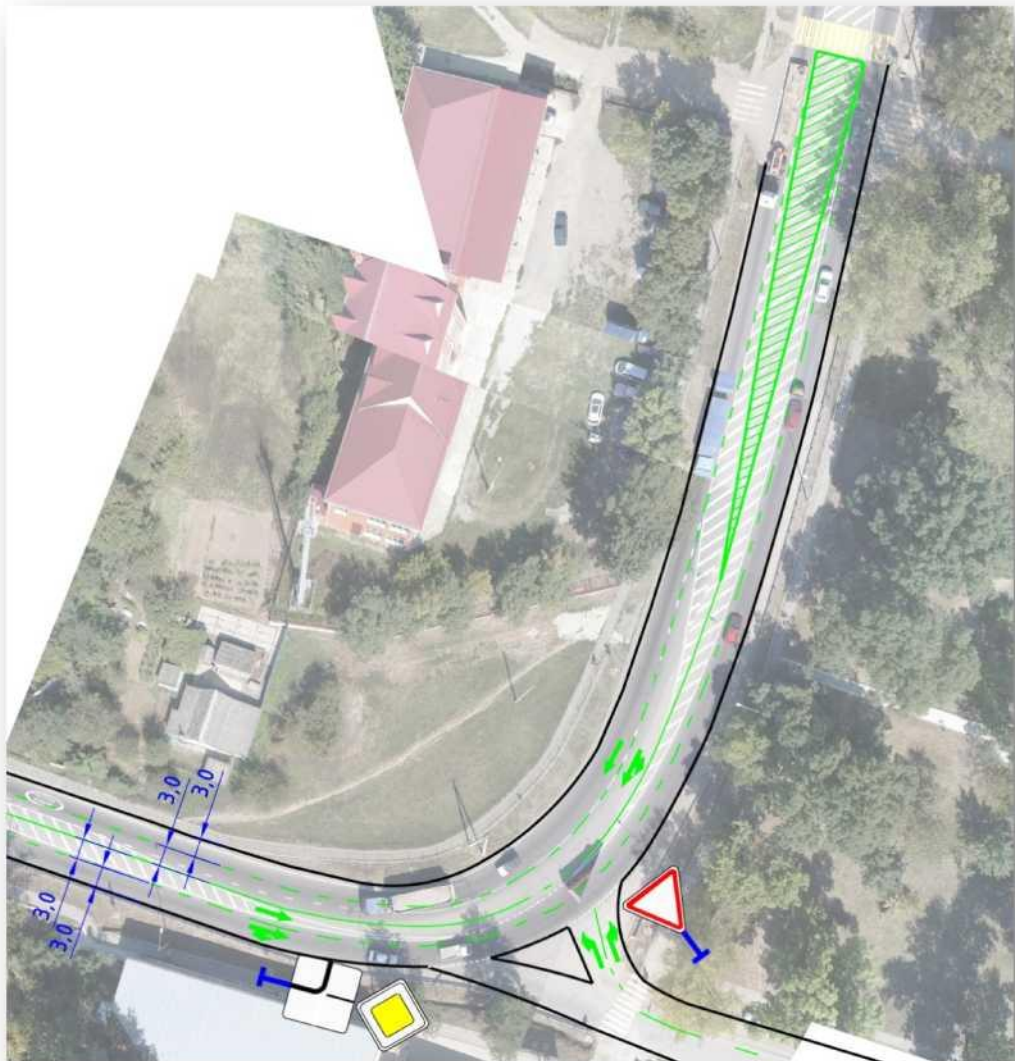
Устройство дополнительных полос

Для уменьшения транспортных задержек транспортного потока при приближении к перекрестку, рекомендуется обустройство выделенной полосы для правого поворота (на примыкании) и выделенной полосы для левого поворота (на основном ходу дороги) за счет уширения проезжей части или переразметки улицы.

Дополнительные полосы движения для правых поворотов и зоны накопления для левоповоротных потоков следует устраивать шириной, равной ширине полосы движения данной магистральной улицы и дороги протяженностью, определяемой интенсивностью движения, но не менее 30 м до стоп-линий. Отгоны устраиваются на улицах и дорогах общегородского значения не менее 30 м, на улицах районного значения - не менее 20 м.

По результатам проведенного анализа существующих и прогнозных транспортных потоков предлагаются следующие мероприятия:

На участке улицы Советская от улицы Центральная до улицы Колхозная в обоих направлениях предлагается устройство дополнительных полос для движения транспорта с целью увеличения пропускной способности данного участка.



На участке улицы Ахтырская от Ерочной улицы до улицы Котовского в направлении в сторону Абинска предлагается ликвидация существующего пешеходного перехода, не отвечающего нормативным требованиям, а также устройство дополнительных полос для движения транспорта с целью увеличения пропускной способности данного участка.



При реализации данных мероприятий, на подходах к пересечениям рекомендуется временно устанавливать предупреждающие щиты для информирования водителей об изменении схемы проезда на пересечении.

Организационные мероприятия

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

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

Новые пешеходные переходы устраиваются на пересечении улиц и в створе основных пешеходных маршрутов. В рамках данной работы предлагается устройство 120 новых наземных пешеходных переходов. Их местоположение указано в приложении 3.3.

Существующие улицы с односторонним движением:
участок ул. Шоферская.

Дополнительное введение одностороннего движения на улицах Ахтырского городского поселения не способствует снижению уровня загрузки УДС, а следовательно нецелесообразно и ведет лишь к большим перепробегам транспортных средств.

5 Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Ахтырского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу до 2022 и среднесрочную перспективу до 2027 года.

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

- создание дополнительных парковок в доступных местах;
- ограничение или полный отказ от возможности остановки и стоянки транспортных средств на наиболее загруженных участках улиц.

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

Мероприятия по запрету остановки и стоянки реализуются установкой дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» с табличками 8.2.4 «Зона действия» и 8.2.3 «Конец зоны действия». В дополнение к знакам наносится дорожная разметка 1.4 и 1.10. Парковки в карманах в зоне действия этих знаков остаются и оборудуются дорожным знаком 6.4 «Парковка (парковочное место)» с табличками 8.6.1 - 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».

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

В рамках реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ахтырского городского поселения предусматривается строительство парковок для легкового транспорта в социальных и общественных центрах обслуживания населения:

ул. Новороссийская (рядом с проектируемой школой), (на расчетный срок);

пересечение ул. Кирова и ул. Ленина (рядом с детским садом № 37) (первая очередь);

ул. Свободы (рядом с детским садом № 44) (первая очередь);

ул. Красная (рядом с детским садом № 9) (первая очередь);

ул. Красная (рядом с детским садом № 11) (первая очередь);

ул. Красная (рядом с детским садом № 10) (первая очередь);

ул. Мельничная (рядом с детским садом № 12) (первая очередь);

ул. Коммунаров (рядом с детским садом № 13) (первая очередь);

ул. Кавказская (рядом с детским садом № 36) (первая очередь);

пер. Механизаторов (рядом с детским садом № 35) (первая очередь);

ул. Школьная (рядом с общеобразовательной школой № 14) (первая очередь);

пересечение ул. Красная и ул. Ленина (рядом с общеобразовательной школой № 5) (первая очередь);

в границах ул. Богдана Хмельницкого, ул. Советской, ул. Ахтырская (рядом с общеобразовательной школой № 10) (первая очередь);

пересечение ул. Мира и пер. Приазовский (рядом с общеобразовательной школой № 30) (первая очередь);

пересечение ул. Железнодорожная и пер. Приазовский (рядом с Ахтырским детским домом) (первая очередь);

ул. Свободы (рядом с общеобразовательной школой № 42) (первая очередь);

ул. Победы (рядом с Ахтырским техникумом) (первая очередь);

ул. Мира (рядом с центральной районной больницей) (первая очередь);

ул. Ахтырская (рядом с кладбищем) (первая очередь);

ул. Крупской (рядом с кладбищем) (первая очередь);

ул. Горького (рядом с кладбищем) (первая очередь).

Ориентировочная вместимость устраиваемых парковок - 428 машиномест.

6. Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Ахтырского городского поселения с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий

Целевые показатели и индикаторы Программы

Система оценочных показателей характеризует конечные результаты развития транспортной системы на расчетный срок. В данной работе

рассматриваются три периода развития транспортной системы Ахтырского городского поселения: до 2022 г., от 2022 до 2027 гг., и от 2027 до 2032 гг.

Исходя из целей разработки КСОДД, а также для оценки эффективности предложенных мероприятий по ОДД были приняты следующие целевые показатели:

- протяжённость построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- сокращение средних затрат времени в пути по трудовым поездкам;
- снижение среднего времени ожидания пассажирского транспорта на остановках на ключевых маршрутах;
- регулярность движения транспорта на маршрутах пассажирского транспорта;
- увеличение количества машиномест на парковках общего пользования;
- увеличение количества обустроенных пешеходных переходов;
- протяженность установленных пешеходных ограждений;
- снижение социального (транспортного) риска (погибших на 100 тыс. человек населения городского округа).

Для количественной оценки приведенных целевых показателей предусмотрен ряд целевых индикаторов, прогнозные значения которых будут представлены далее по результатам детального рассмотрения мероприятий и их проработки на модели.

Показатели и их индикаторы на 2017 год, полученные в ходе комплексного обследования и анализа исходных данных, в том числе полученных от Заказчика, представлены в таблице.

Целевые показатели и индикаторы

Наименование показателя	Ед. измерения	Значение индикатора			
		Текущее значение 2017 год (на начало года)	До 2022 года	До 2027 года	До 2032 года
Задача 1 Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации движения легкового и грузового транспорта					
1 Протяжённость автомобильных дорог общего пользования Из них:	км	164,01			
реконструируемые:			8,83	10,31	4,64
проектируемые:			2,06	1,57	7,87
планируемые(щебень):				1	2,
Задача 2 Оптимизация системы пассажирских перевозок					

3 Среднее время ожидания пассажирского транспорта на остановках на ключевых маршрутах: муниципальные маршруты; межмуниципальные маршруты; межсубъектные маршруты	мин	18	16	12	10
3 Регулярность движения маршрутного транспорта	доля рейсов	н/д	85	90	95
Задача 3 Оптимизация парковочного пространства					
4 Количество (созданных) машиномест на парковках общего пользования	ед.	3563	40	1 403	1 483
Задача 4 Совершенствование условий велосипедного и пешеходного движения					
Количество обустроенных	ед	20			
демонтируемых:	ед		3		
проектируемых:	ед		8	2	1
Протяженность установленных пешеходных ограждений	п.м.	-	1146	450	
9 Социальный (транспортный) риск (погибших на 100 тыс.	чел./100 тыс. чел.	4,8	1	1	1
Примечание: - значение индикатора определяется на основе анализа очагов аварийности за предыдущий год;					

Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов.

Общий объем финансирования Программы на период до 2022 года составляет 1 190 395 тыс. рублей.

Общий объем финансирования Программы на период с 2022 по 2027 гг. составляет 833 030 тыс. рублей.

Общий объем финансирования Программы на период с 2027 по 2032 гг. составляет 1 199 550 тыс. рублей.

Ориентировочная стоимость реализации программных мероприятий и их ресурсное обеспечение до 2022 года, с 2022 до 2027 гг., и с 2027 до 2032 гг. представлены в таблице.

Наименование мероприятия	Источник финансирования	Оценка расходов, тыс. рублей		
		I очередь до 2022г	II очередь до 2027г	III очередь до 2032г
Текущее содержание дорог	Бюджет МО	700	700	700
Строительство мостов (12шт)	Бюджет МО	810 000	420 000	640 000
Строительство путепровода (1шт)	Бюджет КК	-	-	-
Строительство дорог - 11,5 км	Бюджет МО	103 030	78 310	393 360
Строительство дорог (щебень) - 25,5 км	Бюджет МО	1 050	2 870	21 620
Реконструкция дорог - 23,8 км	Бюджет МО	265 010	309 260	139 300
Реконструкция ж/д переезда - 1 шт.	Бюджет МО	-	15 000	-
Устройство наземных пешеходных	Бюджет МО	5 740	1 960	770
Установка	Бюджет МО	2 865	1 130	-
Строительство остановок	Бюджет МО	1 800	3 600	3 600
Реконструкция	Бюджет МО	200	200	200
ИТОГО:		1 190 395	833 030	1 199 550

Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения Ахтырского городского поселения

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

анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

Необходимо предусмотреть актуализацию КСОДД Ахтырского городского поселения в:

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

2027 г. - актуализация КСОДД на 2028 - 2032 гг.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан новый транспортный каркас Ахтырского городского поселения, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях и организовать отвод транзитного транспорта от Ахтырского городского поселения.

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

- применение методов управления дорожным движением для минимизации заторовых ситуаций;

- организация маршрутов движения грузового автотранспорта в обход жилых и центральных районов города.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: ввод новых городских маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах.

В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории Ахтырского городского поселения до 2032 года и создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения.

Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов. Реализация мероприятий позволит полностью устранить имеющиеся заторовые места, значение показателя социального риска составит 0 погибших на 100 тыс. человек в краткосрочной перспективе.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы Ахтырского городского поселения на период до 2032 года.

Начальник отдела ЖКХ
и градостроительства

подпись

Д.А. Годинов