

**Общество с ограниченной ответственностью
Исследовательский центр «Единое мнение»**

ИНН 7724398290 КПП 772401001
Москва, ул. Маршала Тухачевского, д. 37/21
Тел.: +7 (977) 622 56 88
E-mail: edmnenie@gmail.com

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ООО «Единое мнение»
_____ В. В. Зданевич
«__» _____ 2018 г.

**ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ**

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА
ТЕРРИТОРИИ ЗЕЛЕНОГРАДСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Книга 2. Разработка мероприятий на прогнозные периоды в рамках комплексной схемы
организации дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа
Калининградской области

Руководитель НИР,
генеральный директор

_____ В. В. Зданевич

Москва 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Руководитель НИР,
генеральный директор

(подпись, дата)

В. В. Зданевич
(.....)

Отв. исполнитель, зам.
генерального директора

(подпись, дата)

В. К. Давтян
(.....)

Нормоконтроль

(подпись, дата)

В. В. Зданевич
(.....)

РЕФЕРАТ

Отчет 80 с., 2 рис., 16 табл., 16 источн.

РАЗВИТИЕ УДС, ОРГАНИЗАЦИЯ ВЕЛОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ, ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА, ПОВЫШЕНИЕ БДД, ОПТИМИЗАЦИЯ ПАРКОВОЧНОГО ПРАСТРАНСТВА, ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ.

Объектом исследования является транспортная система Зеленоградского городского округа Калининградской области.

Цель работы – разработка Программы мероприятий, направленных на снижение аварийности и повышение удобства пешеходных и велосипедных перемещений, а также повышение связности территории и предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей округа.

В рамках заключительного этапа проекта были разработаны мероприятия по:

- оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа;
- оптимизации работы системы автомобильного пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Зеленоградского городского округа;
- оптимизация и развитие пешеходного движения;
- развитие сети велосипедных дорожек и парковочного пространства для велотранспорта;
- повышению транспортной доступности Зеленоградского городского округа и развитию транспортных связей с другими между населенными пунктами округа.

На основании разработанных мероприятий составлена программа. Разработана система показателей и проведена прогнозная оценка программы мероприятий по выбранным критериям.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕФЕРАТ	3
СОДЕРЖАНИЕ	4
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	7
ВВЕДЕНИЕ	9
ГЛАВА I. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям КСОДД.....	11
ГЛАВА II. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям КСОДД для каждого из таких вариантов.....	20
ГЛАВА III. Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта проектирования.....	22
3.1 <i>Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий</i>	22
3.2 <i>Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству</i>	25
3.3 <i>Распределение транспортных потоков по сети дорог</i>	26
3.4 <i>Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функции и внедрения</i>	27
3.5 <i>Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации</i>	28
3.6 <i>Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения</i>	33
3.7 <i>Применение реверсивного движения</i>	36
3.8 <i>Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения</i>	36
3.9 <i>Организация пропуска транзитных транспортных потоков</i>	39
3.10 <i>Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств</i>	40

3.11	<i>Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории</i>	40
3.12	<i>Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</i>	41
3.13	<i>Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</i>	43
3.14	<i>Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках</i>	48
3.15	<i>Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования</i>	48
3.16	<i>Режим работы светофорного регулирования</i>	49
3.17	<i>Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</i>	51
3.18	<i>Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования</i>	52
3.19	<i>Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов</i>	53
3.20	<i>Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям</i>	57
3.21	<i>Организация велосипедного движения</i>	61
3.21	<i>Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</i>	62
3.22	<i>Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</i>	65
3.23	<i>Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств</i>	67
ГЛАВА IV. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием		
очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных		
территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого		
эффекта от внедрения		
68		
ГЛАВА V. Формирование предложения по институциональным		
преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-		
технического, методического и информационного обеспечения деятельности в		

сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка	
КСОДД	76
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	78
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	79

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о НИР применяют следующие обозначения и сокращения:

а/д –	автомобильная дорога
АТП –	автотранспортное предприятие
ВУЗ –	высшее учебное заведение
вх. поток –	входной транспортный поток
ГАТП –	городское автотранспортное предприятие
ГИБДД –	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГК –	гостиничный комплекс
ГП –	городское поселение
ГПТОП –	городской пассажирский транспорт общего пользования
ГСК –	гаражно-строительный кооператив
ГТК –	гостинично-торговый комплекс
д/с –	детский сад
ДОО –	дочернее открытое акционерное общество
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИЖС –	индивидуальное жилищное строительство
ИП –	индивидуальный предприниматель
ИФНС –	инспекция федеральной налоговой службы
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МВД –	министерство внутренних дел
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ОБР –	обратное направление движения маршрутного транспортного средства
ОДД –	организация дорожного движения
ОМВД –	отдел МВД
ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ООТ –	остановка общественного транспорта
ОП –	остановочный пункт
ОТ –	общественный транспорт
пасс. –	пассажиры
ПКРТИ –	программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

ПО –	программное обеспечение
ПОДД –	проект организации дорожного движения
ПР –	прямое направление движения маршрутного транспортного средства
р-н –	район
СНТ –	садоводческое некоммерческое товарищество
СО –	светофорный объект
СП –	сельское поселение
ТД –	торговый дом
ТП –	транспортный поток
тр-т –	транспорт
ТС –	транспортное средство
ТСОДД –	технические средства организации дорожного движения
УДС –	улично-дорожная сеть

ВВЕДЕНИЕ

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

Целью данного проекта является разработка комплексной схемы организации дорожного движения и, в частности, Программы взаимоувязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения Зеленоградского городского округа Калининградской области.

Для достижения поставленной цели на втором этапе необходимо решить следующие задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Зеленоградского городского округа и в межмуниципальном и в региональном сообщении;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий;
- разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности Программы мероприятий (общих и локальных) по выбранным критериям, в том числе, с использованием методов компьютерного моделирования.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Зеленоградского городского округа наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

ГЛАВА I. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям КСОДД

С учетом того, что территория Зеленоградского городского округа момент разработки настоящей НИР является привлекательной для инвесторов (высокий уровень туристической и социальной инфраструктуры, формирование высокотехнологичных инвестиционных площадок и др.), то перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным дальнейшим развитием инвестиционной привлекательности. С учетом сложившихся тенденций развития и позитивных факторов, способствующих привлечению инвесторов в округе на период до 2033 года и размещения организаций в черте Зеленоградского городского округа возникает необходимость развитие транспортной инфраструктуры.

Грузовой транспорт играет основную роль при строительстве жилищных и туристических объектов, а также организации новых производств. Помимо грузового транспорта, немаловажно заметить, что при организации новых видов производства и появлении новых рабочих мест вырастет уровень автомобилизации населения. Зачастую роль данного фактора не воспринимается достаточно весомо, что приводит к возникновению перегрузки транспортной сети и возникновению заторов.

Анализ состояния транспортной системы Зеленоградского городского округа не показал необходимость повышения уровня развитости улично-дорожной сети в приоритетном порядке. Таким образом, при развитии транспортной инфраструктуры акцент должен быть сделан, в первую очередь, на реализацию мероприятий, повышающих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения, и лишь при наличии дополнительной возможности – на уровень развития дорожной сети.

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков округа комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития городов. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- внедрение передовых средств и технологий ОДД;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий городского поселения.

Большое внимание в Зеленоградском городском округе стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта в округе на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения паразитного транспортного потока;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей;
- укрепления здоровья населения округа.

В настоящей КСОДД предлагается 6 вариантов реализации организации дорожного движения со смежными велодорожками:

I вариант – односторонние велодорожки;

II вариант – смежные велосипедные и пешеходные дорожки с разделением;

III вариант – односторонняя велосипедная полоса;

IV вариант – односторонняя велосипедная полоса с буферной зоной (с уличной парковкой);

V вариант – движение по улицам без выделенной велосипедной инфраструктуры;

VI вариант – движение по дорожкам и территориям совместного использования с пешеходами, велопешеходные дорожки без разделения.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

Согласно материалам Схемы территориального планирования Калининградской области, приоритетными направлениями развития территорий Зеленоградского городского округа являются:

- портовая инфраструктура;
- туристско-рекреационный комплекс;
- агропромышленный комплекс (АПК);
- промышленное производство, включая создание индустриального (промышленного) парка «Храброво».

По демографическому прогнозу на расчетный срок ожидается увеличение численности населения округа на 37,3 %. Согласно прогнозу уровня автомобилизации, ожидается рост данного показателя на 37 % к 2033 г. На расчетный срок выполнения данной КСОДД следует ожидать увеличения интенсивности дорожного движения в среднем на 35-40 %.

Зеленоградский городской округ рассматривается как перспективный для

притяжения трудовой миграции. Инвестиционная политика, проводимая в округе, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению в город дополнительных ресурсов.

Изменение численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеется, а также от уровня миграционного притока населения в городской округ.

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД в увязке с документами территориального и стратегического планирования определяют варианты проектирования КСОДД в соответствии со сценариями социально-экономического развития. В рамках КСОДД рассматриваются только мероприятия в отношении автомобильного транспорта. Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования Зеленоградского городского округа, как местного, так и регионального уровня, показал фактически наличие одного сценария социально-экономического развития города, который можно охарактеризовать как базовый. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно базовый вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития округа.

При таком подходе продолжается активное развитие функционала УДС округа, ориентированное на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения).

В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей округа, предполагается создание парковочного пространства, закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа.

Развитие УДС предполагается за счет строительства федеральной и региональных автомобильных дорог, новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства. В дополнении к мероприятиям по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных документами стратегического и территориального планирования, документацией по планировке территории,

рассматриваются основные мероприятия по ОДД, реализуемые в рамках данной КСОДД.

Реализация варианта способствует повышению эффективности имеющегося социально-экономического потенциала и является рациональным направлением развития транспортной и экономической систем округа.

В Таблице 1 приведен перечень мероприятий, выполняемых в рамках Базового варианта проектирования КСОДД.

Таблица 1 – Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в рамках Базового варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
Автомобильные дороги федерального значения					
1	А-217 «Приморское кольцо» (7 и 9 очередь)	С	I	38,9	2019-2023
Автомобильные дороги регионального значения					
2	27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»	Р	III	48,5	2024-2028
3	27 ОП РЗ 27А-032 «Романово – Калининград»	Р	III	19,8	2021-2023
4	27 ОП РЗ 27А-013 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск»	Р	III	68,5	2024-2033
5	Восточный обход города Зеленоградска по трассе автомобильной дороги регионального значения «Калининград – Зеленоградск – Куршская коса – госграница»	С	III	2,5	2024-2025

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
6	Южный обход города Зеленоградска по трассе автомобильной дороги межмуниципального значения «Светлогорск – Зеленоградск – Полесск», проходящей по границе новой перспективной застройки	С	III	4,2	2024-2025
Автомобильные дороги местного значения					
7	Автомобильная дорога, соединяющая населенные пункты: пос. Рогачево, пос. Калиново, пос. Ольшанка, пос. Светлово, пос. Сальское (через туннель под трассой кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны)	С	V	5	2029-2033
8	пос. Обухово – пос. Александровка	С	V	1,25	2021-2023
9	пос. Сокольники – садоводческое товарищество «Роцино»	С	V	1,08	2021-2023
10	пос. Молочное – пос. Зеленый Гай – пос. Геройское	С	V	6,7	2029-2033
11	пос. Васильково – пос. Роцино – пос. Родники	С	V	3,6	2024-2028
12	пос. Звягинцево – пос. Вершинино – пос. Сиренево	С	V	2,8	2024-2028
13	пос. Федорово – пос. Кудринка – пос. Корчагино – пос. Мельниково – пос. Озерово	С	V	8,3	2029-2033

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
14	пос. Надеждино – пос. Широкополье – пос. Луговское	С	V	2,6	2020-2023
15	пос. Иркутское – пос. Привольное – пос. Дачное	С	V	4,7	2029-2033
16	Автоподъезд к пос. Осокино	Р	V	0,5	2019-2023
17	Автоподъезд к пос. Морозовка	Р	V	0,3	2019-2023
18	Автоподъезд к пос. Путилово	Р	V	1	2019-2023
19	Автоподъезд к пос. Гусевка	Р	V	0,6	2024-2028
20	Автоподъезд к пос. Майскому	Р	V	0,4	2019-2023
21	Автоподъезд к пос. Кленовое и пос. Сараево	Р	V	1	2024-2028
22	Автоподъезд к пос. Сычево	Р	V	0,66	2024-2028
23	Автоподъезд к хуторам пос. Путилово	Р	V	1,8	2024-2028
24	Автоподъезд к пос. Круглово	Р	V	0,2	2019-2023
25	пос. Ольховое – пос. Красновка	Р	V	0,2	2019-2023
26	пос. Дворики – пос. Дружба (участок от пос. Дворики до а/д «Шатрово – Логвино»)	Р	V	2	2019-2023
27	пос. Грачевка – пос. Ракитное	Р	V	0,9	2024-2028
28	Автодорога местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от пос. Поваровка в сторону рекреационной зоны с игорным сегментом по трассе существующего проезда с обустройством переезда с автоматической сигнализацией через железную дорогу	С	IV	1	2019-2023

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
29	Автодорога местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от пос. Поваровка до пос. Сычево	С	IV	1,8	2024-2028
Улично-дорожная сеть Зеленоградского городского округа					
30	Широтная магистральная улица общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина)	С	V	4,5 (I очередь)	2019-2023
31	Меридиональная улица районного значения, проходящая от ул. Ленина в район Вишневое	С	V	3	2019-2028
32	Меридиональная улица районного значения, проходящая от района Клинцовка в район Малиновка	С	V	1,5 (I очередь)	2019-2023
33	Магистральная улица районного значения, проходящая вдоль железнодорожной линии в районе Малиновка	С	V	2,5 (I очередь)	2024-2028
34	Улицы местного значения в районе нового строительства Малиновка – Вишневое	С	V	7,5 (I очередь)	2024-2028
35	Улицы местного значения в районе нового строительства Клинцовка	С	V	6,5	2019-2028
36	Улица Садовая, пос. Горбатовка	С	V	0,8	2019-2023
37	Улица Ленина, г. Зеленоградск	Р	III	1,1	2019-2023

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
38	Улица Тургенева, г. Зеленоградск	Р	III	1,8	2024-2028
39	Улица Окружная, г. Зеленоградск	Р	III	1,5	2024-2028
40	пос. Куликово	Р	V	1,15	2019-2023
41	Улица Пограничная, пос. Рыбачий	Р	V	0,68	2019-2023
42	Улица Прибрежная, пос. Заостровье	Р	V	0,15	2019-2023
43	пос. Дружное	Р	V	1,15	2019-2023
44	Улица Школьная, пос. Грачевка	Р	V	0,6	2019-2023
45	пос. Охотное	Р	V	0,7	2024-2028
46	пос. Баркасово – пос. Сторожевое	Р	V	1,8	2024-2028
47	пос. Сосновка – пос. Вербное (автобусный маршрут)	Р	V	1	2019-2023
48	Улица Школьная, пос. Красноторовка	Р	V	0,6	2019-2023
49	Улица Енисейская, пос. Мельниково	Р	V	0,2	2019-2023
50	Улица Победы, пос. Рыбачий	Р	V	0,9	2024-2028
51	пос. Морское	Р	V	1	2024-2028
52	Улица Молодежная, пос. Кумачево	Р	V	0,48	2024-2028
53	Улица Центральная 2-6, пос. Муромское	Р	V	0,2	2019-2023
54	Улица Озерная, пос. Васильково	Р	V	1	2024-2028
55	Улица Первомайская, пос. Рыбачий	Р	V	0,6	2019-2023
56	Улица Полевая, пос. Мельниково	Р	V	0,27	2019-2023
57	Улица Лесная, пос. Куликово	Р	V	0,2	2024-2028
58	Улица Взморье, пос. Лесной	Р	V	0,93	2024-2028
59	Переулок Каштановый, пос. Поваровка	Р	V	0,5	2019-2023
60	Улицы Зеленая и Прохладная, пос. Откосово	Р	V	1,05	2024-2028
61	Улица Лесная, пос. Куликово	Р	V	0,5	2019-2023
62	пос. Низовка	Р	V	0,7	2024-2028

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
Мероприятия по ОДД					
63	Мероприятия по развитию дорожной сети городского округа, включая повышение эффективности ее использования				В полном объеме
64	Мероприятия по организации информационных систем в сфере ОДД				В полном объеме
65	Мероприятия по организации парковочного пространства				В полном объеме
66	Мероприятия по организации пешеходного движения, включая обеспечение благоприятных условий для передвижения инвалидов				В полном объеме
67	Мероприятия по организации велосипедного движения				В полном объеме
68	Мероприятия по организации транспортного обслуживания населения				В полном объеме
69	Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения				В полном объеме

При Базовом варианте проектирования КСОДД на территории Зеленоградского городского округа будет построено 38,9 км автомобильных дорог федерального значения, 6,7 км автомобильных дорог регионального значения и 65,1 км автомобильных дорог местного значения.

ГЛАВА II. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям КСОДД для каждого из таких вариантов

По итогам первого этапа разработки КСОДД МО «Зеленоградский городской округ» были сформулированы предложения по вариантам дальнейшего проектирования. По результатам укрупненной оценки был предложен один вариант изменения транспортной инфраструктуры – базовый. Укрупненная оценка предлагаемого варианта проектирования КСОДД проведена на основе сравнения целевых показателей, характеризующих состояние ОДД на транспортной сети Зеленоградского ГО с текущими показателями. Результаты оценки отражены в Таблице 2.

Таблица 2 – Результаты укрупненной оценки предлагаемого варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Показатель	Текущее состояние	Базовый вариант
1	Протяженность улиц и дорог, км	621,2	731,9
2	Протяженность улиц и дорог местного значения с твердым покрытием, км	120,6	212,65
3	Плотность УДС, км/кв. км	0,31	0,36
4	Количество парковочных мест (бесплатные парковки), м/м	1284	2765
5	Количество парковочных мест (платные парковки), м/м	265	302
6	Увеличение дохода от внедрения платных парковок, %	--	4,5
7	Протяженность пешеходных дорожек и тротуаров, км	28,3	61,7
8	Протяженность велодорожек и велополос, км	2,9	71,4
9	Количество участков дорожной сети, перегруженных движением, ед.	4	0

№ п/п	Показатель	Текущее состояние	Базовый вариант
10	Среднее время реализации корреспонденций, мин	15-45	10-35
11	Социальный риск	8,2	Значительно уменьшится

Развитие транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения Зеленоградского городского округа согласно базовому сценарию приведет к увеличению протяженности дорог и плотности улично-дорожной сети, что положительно скажется на транспортной доступности (снижение времени реализации перемещений в пределах города) и связности различных районов города. В свою очередь, увеличится протяженность велополос в районах, недоступных для автомобилей. На основе концептуальных решений современного проектирования УДС городов предлагается применить ряд вариантов организации дорожного движения на улицах города Зеленоградска, реконструировать и расширить существующую сеть пешеходного движения, внедрить велосипедное движение в улично-дорожную сеть города, организовать новые парковочные места.

ГЛАВА III. Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта проектирования

3.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть округа должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и федеральной сетей. Кроме того, высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития туризма, промышленности и бизнеса, что способствует развитию экономики округа и повышению общего благосостояния населения.

Повышение транспортной связности территории путем развития сети дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

- уменьшение перепробега транспортных средств;
- снижение нагрузки на федеральные и региональные автомобильные дороги при осуществлении местных корреспонденций;
- создание новых маршрутов движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения;
- повысит безопасность дорожного движения при совершении местных корреспонденций.

Согласно выбранному варианту проектирования КСОДД, предусматриваются следующие мероприятия по строительству автомобильных дорог регионального и местного значения, направленные на повышение транспортной и пешеходной связности территорий, которые представлены в Таблице 3.

Таблица 3 – Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории в рамках выбранного варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, год
Автомобильные дороги регионального значения				
1	Восточный обход города Зеленоградска по трассе автомобильной дороги регионального значения «Калининград – Зеленоградск – Куршская коса – госграница»	III	2,5	2024-2025
2	Южный обход города Зеленоградска по трассе автомобильной дороги межмуниципального значения «Светлогорск – Зеленоградск – Полесск», проходящей по границе новой перспективной застройки	III	4,2	2024-2025
Автомобильные дороги местного значения				
3	Автомобильная дорога, соединяющая населенные пункты: пос. Рогачево, пос. Калиново, пос. Ольшанка, пос. Светлово, пос. Сальское (через туннель под трассой кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны)	V	5	2029-2033
4	пос. Обухово – пос. Александровка	V	1,25	2021-2023
5	пос. Сокольники – садоводческое товарищество «Рощино»	V	1,08	2021-2023
6	пос. Молочное – пос. Зеленый Гай – пос. Геройское	V	6,7	2029-2033
7	пос. Васильково – пос. Рощино – пос. Родники	V	3,6	2024-2028
8	пос. Звягинцево – пос. Вершинино – пос. Сиренево	V	2,8	2024-2028

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, год
9	пос. Федорово – пос. Кудринка – пос. Корчагино – пос. Мельниково – пос. Озерово	V	8,3	2029-2033
10	пос. Надеждино – пос. Широкополье – пос. Луговское	V	2,6	2020-2023
11	пос. Иркутское – пос. Привольное – пос. Дачное	V	4,7	2029-2033
12	Автодорога местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от пос. Поваровка в сторону рекреационной зоны с игорным сегментом по трассе существующего проезда с обустройством переезда с автоматической сигнализацией через железную дорогу	IV	1	2019-2023
13	Автодорога местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от пос. Поваровка до пос. Сычево	IV	1,8	2024-2028
Улично-дорожная сеть Зеленоградского городского округа				
14	Широтная магистральная улица общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина)	V	4,5 (I очередь)	2019-2023
15	Меридиональная улица районного значения, проходящая от ул. Ленина в район Вишневое	V	3	2019-2028
16	Меридиональная улица районного значения, проходящая от района Клинцовка в район Малиновка	V	1,5 (I очередь)	2019-2023

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, год
17	Магистральная улица районного значения, проходящая вдоль железнодорожной линии в районе Малиновка	V	2,5 (I очередь)	2024-2028
18	Улицы местного значения в районе нового строительства Малиновка – Вишнево	V	7,5 (I очередь)	2024-2028
19	Улицы местного значения в районе нового строительства Клиновка	V	6,5	2019-2028
20	Улица Садовая, пос. Горбатовка	V	0,8	2019-2023

Строительство новых автомобильных дорог регионального значения позволит разгрузить движение автомобилей внутри города Зеленоградска (восточный и южный автодорожные обходы города). Строительство автомобильных дорог местного значения и развитие улично-дорожной сети будет способствовать улучшению транспортной связанности соседних населенных пунктов в Зеленоградском городском округе. Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения участков.

3.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Категорирование автомобильных дорог в Российской Федерации определяется согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

Отнесение эксплуатируемых автомобильных дорог к категориям осуществляется в соответствии с основными показателями транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог:

- общего числа полос движения;
- ширины полосы движения;
- ширины обочины;
- наличия и ширины разделительной полосы;
- типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к автомобильной дороге.

Повышение категории дороги необходимо в случаях, когда уровень ее загрузки превышает установленные для данной категории дорог требования или ожидается дальнейшее увеличение нагрузки, а также когда обеспеченные автомобильной дорогой скорость, безопасность или допустимая осевая нагрузка не отвечают возросшим требованиям.

В рамках выбранного варианта проектирования КСОДД на краткосрочную и среднесрочную перспективу планируется реконструкция автомобильных дорог общего пользования регионального значения и участков УДС с повышением категории:

- 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»;
- ул. Ленина, г. Зеленоградск;
- ул. Тургенева, г. Зеленоградск;
- ул. Окружная, г. Зеленоградск.

3.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки улично-дорожной сети путем изменения параметров действующей транспортной сети, что, в свою очередь, вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Анализ параметров дорожного движения показал относительно высокую загрузку дорожной сети Зеленоградского городского, максимальный уровень составил – 42 %. Наиболее интенсивные транспортные потоки отмечены на УДС г. Зеленоградска на следующих участках: ул. Тургенева, ул. Ленина и ул. Окружная. Также повышенная интенсивность движения наблюдается на автомобильной дороге 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское».

На распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

- изменение во внешних транспортных связях;
- разрешение или запрет парковки автомобилей в транспортной сети города;
- введение новых элементов сети: радиальных или кольцевых автомагистралей;
- строительство нового жилого района или емкого центра тяготения транспорта;
- временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы.

В результате реализации запланированных мероприятий по повышению

связности дорожной сети, подробно описанных в разделе 3.1, произойдет локальное перераспределение транспортных потоков. В Зеленоградском городском округе запланированы мероприятия по развитию дорожной сети, подробнее рассмотренные в разделах 3.1, 3.9, 3.22, которые помимо прямых решаемых задач, приведут к более равномерному распределению транспортных потоков, уменьшению количества участков, перегруженных дорожным движением. Дополнительных мероприятий, направленных на перераспределение транспортных потоков, на территории Зеленоградского городского округа не требуется.

Анализ данных, полученных в результате проведения моделирования, также позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность улиц и дорог Зеленоградского городского округа далека от исчерпания, а планируемые в расчетные сроки мероприятия по строительству и реконструкции дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

3.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функции и внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков (ТП) в поселении с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В Зеленоградском городском округе в рамках выбранного варианта проектирования КСОДД на долгосрочную перспективу планируется установка двух светофорных объектов:

- на пересечении ул. Ленина и ул. Железнодорожная (после осуществления реконструкции ул. Ленина);
- на пересечении широтной магистральной улицы общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина) с ул. Железнодорожная.

3.5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения ТС на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах УДС всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по организации и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения

транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков, которые подразделяются на три основных вида: автоматический; полуавтоматический; ручной.

Применяя автоматический способ сбора информации об интенсивности транспортных потоков, используют транспортные детекторы. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме того, детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

При сборе информации о состоянии дорожного движения полуавтоматическим способом широко используется видеосъемка дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов.

Ручной способ сбора информации основан на замерах интенсивности транспортного потока вручную учетчиками.

После сбора всю полученную информацию о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории округа необходимо систематизировать и сформировать массив данных.

Для достижения высокого уровня мониторинга дорожной ситуации, все работы по сбору информации о параметрах транспортных потоков необходимо проводить регулярно с учетом динамически меняющейся ситуации на УДС. Для каждого показателя должна быть разработана структура базы данных хранения информации, условия доступа к ней. Такой подход позволяет создать компактную базу по хранению основных параметров транспортных потоков и с минимальными затратами производить ее актуализацию на любой расчетный период. В качестве оптимального варианта организации базы данных о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории округа может быть предложен положительно зарекомендовавший себя на практике Программный комплекс «Титул-2005».

В административном центре Зеленоградского городского округа – городе Зеленоградске – для мониторинга ситуации на автодорогах используется система «Безопасный город». Работа системы «Безопасный город» направлена на аналитическую и интеллектуальную обработку поступающих данных, направленную на то, чтобы свести роль человека лишь к принятию взвешенных окончательных решений. Работа данной системы позволяет осуществлять следующие задачи:

- создание высокоинформативного ситуационного центра с возможностью получения видео/аудио информации, получения приоритета на управление камерами и устройствами, включенными в систему;
- круглосуточное централизованное и территориальное наблюдение, регистрация и автоматический анализ видеoinформации от камер;
- контроль въезда и выезда автотранспорта (идентификация транспортных средств по государственным регистрационным знакам);
- автоматический контроль за нарушением ПДД;
- осуществление прямой связи жителей с экстренными службами города через систему «Гражданин-Полиция».

Полученную систематизированную информацию далее можно использовать для отслеживания динамики изменения интенсивности транспортных потоков, прогнозирования времени движения транспортных средств и оптимизации управления транспортными потоками.

В целях обеспечения соответствия уровня организации дорожного движения дорожным условиям транспортной сети мероприятия по текущему учету и анализу дорожного движения рекомендуется осуществлять регулярно с периодичностью не реже 1 раза в год. Практика подобных мероприятий в РФ показывает, что они должны проходить в периоды май-июнь или сентябрь-октябрь. Время проведения замеров должно осуществляться один раз в будний и один раз в выходной день.

В целях дальнейшего развития системы мониторинга рекомендуется в будущем осуществить ряд задач:

- в связи с расширением селитебных территорий и большим объемом жилищного строительства, рекомендуется расширить применение системы «Безопасный город» (установка камер в новых жилых районах, дорожных пересечениях по усмотрению администрации Зеленоградского городского округа);
- создание системы «Единый реестр парковок».

В целях определения необходимости внесения существенных изменений в схемы ОДД, рекомендуется периодическое проведение комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения с периодичностью не реже одного раза в 3 года, либо по результатам завершения крупных проектов по строительству объектов транспортной инфраструктуры. Эти работы должны выполняться очень тщательно и качественно, так как неточная информация может привести к грубым ошибкам. Обследования особенно важны в условиях ограниченного финансирования, так как позволяют наметить наиболее экономичную и эффективную программу работ по улучшению условий движения и

очередность этих работ. Работы могут быть направлены как на выбор простейших мероприятий по повышению безопасности движения, так и на разработку рекомендаций по полной реконструкции автомобильной дороги.

При проведении комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения повышенные требования предъявляются к подготовительному этапу работ, где кроме организационных мероприятий (уточнение программы обследования, объемов и сроков проведения работ; комплектование состава экспедиции, подготовка оборудования и т.д.) необходимы сбор и анализ значительного объема основной исходной информации о социально-экономической характеристике муниципального образования и направлениях муниципальной политики в сфере транспорта и дорожной деятельности, в том числе данные о дорожно-транспортных происшествиях за последние 3-5 лет с привязкой к километражу и выделением количества происшествий по дорожным условиям. В результате подготовительных работ формируется программа второго (полевого) этапа работ, составляется перечень ключевых транспортных узлов, который может корректироваться в процессе согласования с администрацией муниципального образования.

Условия и порядок проведения указанных мероприятий устанавливаются нормативно-правовым актом местного самоуправления.

Как указывалось ранее, информация о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории округа является основой для разработки документации по организации дорожного движения, которую Минтранс РФ определяет, как документацию, содержащую инженерно-технические, технологические, конструктивные, экономические, финансовые и иные решения (мероприятия) по организации дорожного движения, разрабатываемую с учетом документов территориального планирования и планировки территорий.

Статья 21 Федерального Закона № 196-ФЗ устанавливает, что мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог (пункт 1 статьи 21). Кроме того, пункт 2 указанной статьи определяет, что разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в

установленном порядке.

Таким образом, к документации по ОДД относятся КСОДД и ПОДД. Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения утверждены Приказом Минтранса РФ № 43 от 17.03.2015.

Согласно пункту 7 раздела 1 Приказа, в целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД разрабатываются проекты организации дорожного движения – ПОДД. Приказ также устанавливает периодичность корректировки КСОДД – не реже чем один раз в пять лет. В соответствии с Техническим заданием, после разработки все отчетные материалы передаются исполнителем Заказчику для утверждения и последующего хранения согласно внутренним нормативам хранения документации. В случае необходимости выполнения работ по актуализации и корректировке КСОДД, документация передается Исполнителю в установленном регламентом порядке для выполнения работ согласно заключенному договору (контракту).

Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России совместно с Федеральным дорожным агентством был создан «Порядок разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах», который для практического применения был оформлен в виде совместного Письма Департамента (от 02.08.2006 № 13/6–3853) и Агентства (от 07.08.2006 № 01-29/5313). Пункт 7 Порядка обязывает Заказчика ПОДД после получения документации от разработчика своевременно вносить в нее изменения, связанные с введением в действие новых нормативных документов. Пункт 8 этого документа устанавливает, что внесение изменений в утвержденные ПОДД производится и переутверждается не реже, чем один раз в три года. Предыдущие ПОДД должны храниться у Заказчика и в подразделениях ГИБДД в соответствии с внутренними нормативами хранения документации.

На момент разработки КСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Зеленоградского городского округа не проведена паспортизация в соответствии с «Типовой инструкцией по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования» (ВСН 1-83) и правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог ОДН 218.0.006-2002. Проекты ОДД не разрабатывались в полном объеме.

Таким образом, в части разработки, корректировки и актуализации документации по ОДД для Зеленоградского городского округа предлагается запланировать следующие мероприятия:

- корректировку КСОДД ориентировочно в 2023 и 2028 годах;
- разработку ПОДД на дороги местного значения Зеленоградского городского округа в течение 2018 – 2029 годов;
- корректировку ПОДД на дороги местного значения Зеленоградского городского округа в 2023, 2026, 2029, 2032 годах.

В Таблице 4 указаны мероприятия по организации системы мониторинга.

Таблица 4 – Мероприятия по организации системы мониторинга

Мероприятия	Периодичность
Корректировка КСОДД в 2023 и 2028 годах	1 раз в 5 лет
Разработка ПОДД на дороги местного значения	1 раз
Корректировка ПОДД в 2023, 2026, 2029, 2032 годах	1 раз в 3 года
Проведения учета транспортных средств ручным способом в 6 точках	Каждый год
Проведение комплексных мероприятий по анализу дорожного движения в 6 точках	1 раз в 3 года

3.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения дает возможность водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично-дорожную сеть. Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе, таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;

- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- быстрый и эффективный проезд транзитного транспорта (по кратчайшему маршруту);
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;
- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на транспортной сети территории.

Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» наделяет полномочиями по информационному обеспечению пользователей автомобильными дорогами общего пользования властные органы всех уровней – от федерального до местного.

Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в РФ техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Технический Регламент Таможенного Союза № ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» к требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации относит мероприятия, направленные на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автодорогам, в том числе, путем:

- организации дорожного движения с использованием технических средств;
- своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения.

Регламент устанавливает в качестве одного из основных требований безопасности для технических средств организации дорожного движения: местоположение соответствующих дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей транспортных средств и пешеходов об изменениях дорожных условий и допустимых режимах движения.

ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» в разделе 4 «Требования к техническим средствам организации дорожного движения и оборудованию дорог и улиц» в части дорожных знаков устанавливает, что автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками в соответствии с

утвержденной в установленном порядке дислокацией. Дорожные знаки должны быть изготовлены по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», и размещены по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Принципы размещения знаков маршрутного ориентирования определяются согласно категориям дорог и улиц населенных пунктов. Необходимость дифференцированного подхода к информационному обеспечению на улично-дорожной сети, исходя из категории, диктуется особенностями планировочных условий прохождения дорог и улиц, а также интенсивности транспортных потоков.

Одним из основных требований к знакам маршрутного ориентирования является необходимость и достаточность сообщаемых ими сведений, так как их недостаточность влечет за собой ошибки в выборе маршрутов движения, а избыточность – к лишним экономическим затратам и информационной перегрузке. Информационное обеспечение охватывает направления и объекты всех уровней. Состав дорожной информации на знаках маршрутного ориентирования определяется соответственно типу направления в целом, типу рассматриваемого пересечения и типу знака маршрутного ориентирования.

Информация, размещаемая на знаках маршрутного ориентирования, должна иметь два иерархических уровня:

- 1 уровень – предоставляет информацию о направлениях федерального и регионального значения, для транзитного движения транспорта;
- 2 уровень – предоставляет информацию о направлениях местного значения.

При проведении натурных обследований интенсивности движения и состава транспортного потока было выявлено отсутствие около 7 % информационных знаков от необходимого количества на УДС города Зеленоградска и отсутствие порядка 30 % информационных знаков на дорожной сети округа. Для более точной и детальной информации необходима разработка ПОДД в каждом планировочном районе городского округа.

С целью повышения уровня информированности граждан предлагается на официальном сайте Зеленоградского городского округа более активно развивать раздел, посвященный транспорту и дорогам.

Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения отображены в Таблице 5.

Таблица 5 – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения

Мероприятие	Мощность
Развитие на официальном сайте Зеленоградского городского округа раздела, посвященного транспорту и дорогам	1 единица

3.7 Применение реверсивного движения

Реверсивное движение – движение транспортных средств по одной или нескольким полосам, на которых направление движения может изменяться на противоположное.

Организация реверсивного движения необходима на крупных городских магистралях и пригородных дорогах, где транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения. Это делается для пропуска явно преобладающих транспортных потоков и вызвано необходимостью повышения пропускной способности дороги. Примером являются магистрали, ведущие в административные центры городов, по которым в утренний час-пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

Согласно исследованиям, при грамотном введении реверсивного движения в час-пик время проезда сложного участка сокращается на 30 %, а общая скорость потока увеличивается на 10 км/ч.

Однако следует отметить, что наряду с положительным воздействием на пропускную способность дорог, участки дорог с реверсивным движением характеризуются повышенным риском возникновения аварийной ситуации, поэтому при организации данного метода ОДД необходимо уделять особое внимание безопасности дорожного движения.

В Зеленоградском городском округе по результатам натурного обследования интенсивности транспортного потока не выявлена необходимость в организации реверсивного движения. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в городе Зеленоградске не перегружена. Отсутствуют «маятниковые потоки» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям.

3.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

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. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения. Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: исправные пассажирские транспортные средства, соответствующие дорожным условиям и объему перевозок; высокая квалификация и дисциплинированность водителей и всего служебного персонала; дороги, отвечающие нормативным требованиям; техническая оснащённость остановок общественного транспорта; рациональная организация движения с предоставлением в необходимых случаях приоритета общественному маршрутному транспорту.

В Зеленоградском городском округе применяется комбинированный режим движения маршрутного транспорта, доказывающий свою эффективность. Такой режим движения предполагает рациональное использование подвижного состава и труда водителей, снижение затрат времени пассажирами на перевозки и предусматривает изменения в расписании движения маршрутных транспортных средств в зависимости от дня недели (рабочие или выходные) и в различные периоды суток.

В связи с имеющимся резервом пропускной способности дорожной сети Зеленоградского городского округа на большей части дорог и улиц, по которым проходят маршруты общественного транспорта, организация приоритета проезда ОТ не требуется.

Подвижной состав МПТ Зеленоградского городского округа состоит из ТС, относящихся к транспортным средствам категории М. К транспортным средствам категории М относятся автобусы большого, среднего, малого класса и маршрутные такси. В соответствии с действующими требованиями, необходимо провести реконструкцию автомобильных дорог регионального значения, по которым осуществляются регулярные пассажирские перевозки, с доведением их параметров до нормативных.

При анализе данных, полученных при проведении натурных обследований, была выявлена недостаточная оснащённость остановочных пунктов общественного транспорта в пределах 30 %.

Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние в Зеленоградском городском округе представлен в Таблице 6.

Таблица 6 – Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние

№ п/п	Мероприятие	Количество
1	Установка автобусного павильона	28
2	Строительство посадочной площадки	6
3	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса»	7
4	Устройство линий наружного электроосвещения	16
5	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	10

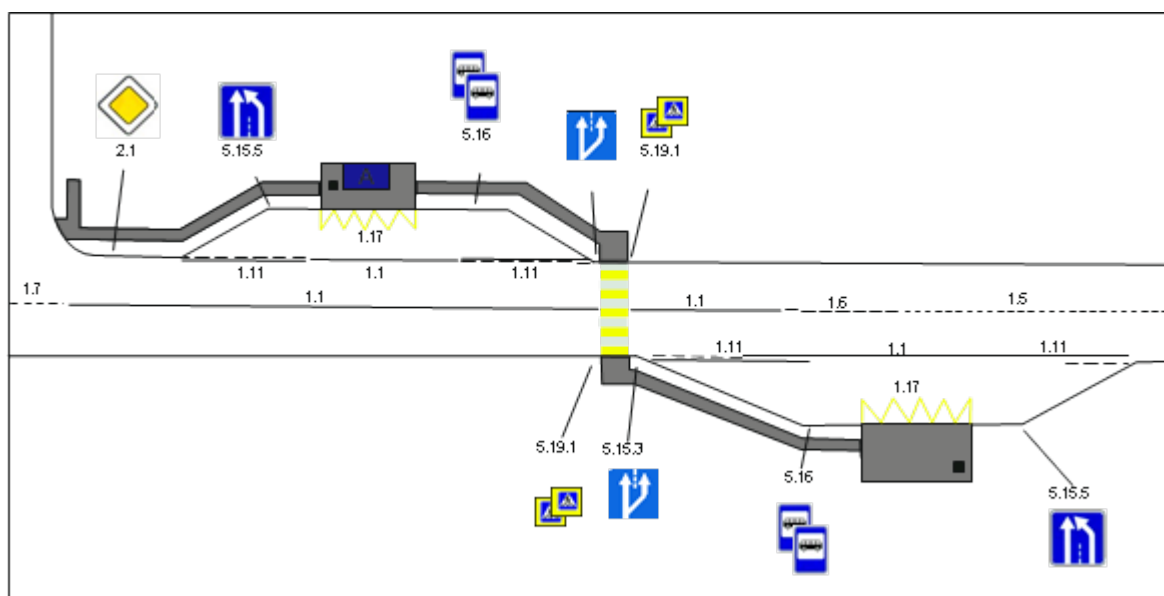
Также на остановочных пунктах общественного транспорта, расположенных на дорогах регионального значения, необходимо провести мероприятия по обустройству подходов основных потоков пассажиров к остановочным пунктам в пределах боковой видимости.

По базовому сценарию КСОДД также планируется ряд мероприятий по развитию организации движения маршрутных транспортных средств в Зеленоградском городском округе:

- резервирование территорий для функционирования автобусного транспорта – для автостанции, конечных оборотных пунктов пассажирского автотранспортного предприятия: в районах нового строительства Малиновка, Моховое, Вишневое, в восточной части ул. Окружная, в районе железнодорожного вокзала с организацией подъездов от ул. Тургенева и от проектируемой широтной магистрали;
- организация дополнительного автобусного маршрута: «г. Зеленоградск – пос. Храброво» с заездом в пос. Вербное, Надеждино, Широкополье, Луговское;
- организация дополнительных автобусных маршрутов: г. Калининград – пос. Переславское – г. Светлогорск (не менее 6 рейсов, часть рейсов с заездом в пос. Дворики);
- Калининград – Переславское – Круглово – Поваровка – Русское – Красноторовка – Донское (не менее 4 рейсов);
- Светлогорск – Сальское – Грачевка – Водное – Ольховое – Красновка – Дворики – Шатрово – Клюквенное – Грачевка – Сальское – Светлогорск (не менее 2-х рейсов ежедневно).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на Рисунке 1.

Рисунок 1 – Схема размещения автобусного остановочного объекта



3.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Прохождение транзитного транспорта по территории населенных пунктов создает дополнительную нагрузку на УДС, что, в свою очередь, сказывается на качестве покрытия проезжей части дорог и экологической ситуации. К важнейшим факторам среды обитания человека, характеризующим санитарно-эпидемиологическое благополучие населения, относится атмосферный воздух. Значительное место в загрязнении атмосферного воздуха Зеленоградского городского округа занимает автомобильный транспорт. Выбросы выхлопных газов автотранспорта ухудшают условия проживания населения и оказывают неблагоприятное воздействие на здоровье людей. Наиболее подвержены загрязнению атмосферного воздуха территории, расположенные вблизи автомагистралей регионального значения, что влечет за собой прохождение значительного потока транзитных транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов

В пункте 3.1 под номерами 5 и 6 обозначены мероприятия, выполнение которых будет способствовать организации транзитных транспортных потоков за пределы города Зеленоградска.

3.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Грузовой автомобильный транспорт является неотъемлемой частью экономики Зеленоградского городского округа, с его помощью осуществляется основная часть грузоперевозок, связанных с деятельностью предприятий.

По данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, автомобильным транспортом (АТ) в России перевозится около 80 % общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта, т. е. подавляющая часть грузов не может быть доставлена потребителям без АТ. Однако, грузовой АТ обладает рядом недостатков, таких как загрязнение окружающей среды, высокий уровень вибро- и шумонагрузки, повышенная нагрузка на дорожные одежды, приводящая к образованию колеиности и иных видов дефектов, которые, в свою очередь, приводят к росту уровня аварийности на дорогах.

Движение грузовых транспортных средств, в основном, наблюдается на а/д «Зеленоградск – Морское», «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск», «Романово – Калининград», ул. Окружная, г. Зеленоградск, А-217 «Приморское кольцо» (в пределах 15 % от общего ТП). По территории города Зеленоградска, грузовые транспортные средства наиболее интенсивно осуществляют движение по ул. Окружная. В будущем планируется строительство объездной дороги на Куршскую косу, что существенно сократит транзит грузовых транспортных средств по ул. Окружная.

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом определяются в соответствии приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. № 73 и регламентируют основные условия перевозки опасных веществ автомобильным транспортом, а также общие требования по обеспечению безопасности при их транспортировке. Маршруты движения ТС, перевозящих опасные грузы, осуществляются по автомобильным дорогам регионального значения.

3.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В Зеленоградском городском округе целесообразно ввести ограничение доступа грузовых транспортных средств на территории города Зеленоградска: ул. Тургенева и ул. Ленина. В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения. Также целесообразным и необходимым является ограничение доступа ТС на определенные территории при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не планируется.

3.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Выбор скоростного режима движения транспортных средств должен решать оптимальным образом две основные задачи: с одной стороны, обеспечение безопасности дорожного движения, с другой – минимизация времени транспортных корреспонденций. Таким образом, эффективная организация скоростного режима подразумевает, во-первых, ограничение скорости (до 40 или 20 км/ч) на улицах с интенсивным пешеходным движением, в особенности вблизи детских спортивных площадок и образовательных учреждений, во-вторых – на протяженных улицах, спроектированных по параметрам автомобильных дорог, где присутствие пешеходов сведено к минимуму, повышение скоростного режима до 80 и более км/ч.

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц согласно нормативов и анализе расположения мест притяжения, повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков.

Превышение установленного скоростного режима и несоответствие скорости транспортного средства конкретным условиям движения практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на число, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Стоит отметить, что тормозной путь транспортного средства при экстренном торможении водителя будет тем больше, чем выше скорость. Особую актуальность данная проблема приобретает в густонаселенных центральных районах города, характеризующихся большими объемами пешеходных корреспонденций, отсутствием разделителей на дорогах и высокой интенсивностью транспортных потоков.

На территории Зеленоградского городского округа расположены множество мелких населенных пунктов – деревни, села, поселки, компактные размеры которых обеспечивают высокий уровень транспортной доступности в своих границах. В такой ситуации главными проблемами становятся:

- контроль соблюдения скоростного режима в черте населенных пунктов для транзитного транспортного потока (в случае прохождения по территории автомобильных дорог, обеспечивающих возможность транзитного проезда);
- контроль соблюдения скоростного режима на автомобильных дорогах вне населенных пунктов.

Выбор оптимального скоростного режима в подобной ситуации не представляет сложной задачи, поскольку на большинстве участков дорожной сети следует придерживаться законодательно установленных ограничений максимальной скорости: для движения по автомобильным дорогам вне населенных пунктов – не более 90 км/ч, в населенных пунктах – не более 60 км/ч. На отдельных участках дорог и улиц должно быть введено понижение скоростного режима:

- на аварийно-опасных участках;
- вблизи детских образовательных учреждений;
- на опасных участках дорог возле крупных мест притяжения (мест массового отдыха, стадионов, вокзалов, магазинов и других объектов массовой концентрации пешеходов);
- опасных участках, обусловленных геометрическими параметрами автомобильной дороги (крутые повороты, необеспеченная видимость встречного автомобиля, сужение дороги и т.п.).

В настоящее время в Зеленоградском городском округе ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходима установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

В Зеленоградском городском округе за последние годы не было выявлено очагов аварийности и мест концентрации ДТП, поэтому ограничение скоростных режимов на дополнительных участках не планируется.

3.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

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.

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований. По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств, проведенного на первом этапе данной НИР выявлен недостаток парковочных мест для временного хранения ТС. Дефицит парковочных мест для временного хранения составил 1518 машино-мест. В Таблице 7 приведены объекты притяжения, у которых необходимо организовать дополнительные машино-места.

Таблица 7 – Объекты притяжения, у которых необходимо организовать парковочные места

№	Местонахождение	Мероприятие	Дефицит машино-мест
1	МАУ ДО Детско-юношеская спортивная школа «Янтарь»	Расширение	28
2	Бесплатная парковка (возле Информационного туристского центра)	Расширение	30
3	Зеленоградская центральная районная больница	Расширение	20

№	Местонахождение	Мероприятие	Дефицит машино-мест
4	Бесплатная парковка (в районе въезда в Национальный парк Куршская коса), ул. Окружная	Расширение	60
5	Платная парковка (в районе кладбища)	Расширение	25
6	Платная парковка (в районе входа в городской парк)	Расширение	12
7	Бесплатная парковка (в районе автовокзала)	Расширение	5
8	Парковка на ул. Железнодорожная возле строящегося магазина «SPAR»	Строительство	40
9	Парковка на пересечении ул. Гагарина и ул. Приморская	Строительство	70
10	Парковка у ЖК «Прибалтийская ривьера»	Строительство	80
11	Автостоянка в м-не Байконур – п. Вишневое	Строительство	90
12	Автостоянка в районе «Сокольники Делюкс»	Строительство	150
13	Автостоянка в п. Малиновка, ул. Прусская	Строительство	200
14	Автостоянка на ул. Железнодорожная	Строительство	200
15	Автостоянка на ул. Подлесная	Строительство	50
Всего:			1518

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Данный факт является одной из причин хаотичной парковки вдоль УДС в центральной части города Зеленоградска. Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50 %. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП, порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

В рамках формирования единого парковочного пространства должны быть предусмотрены мероприятия, направленные на устранение выявленного дефицита.

Организация дополнительного парковочного пространства позволит создать рациональную систему размещения парковочных мест, снизить количество нарушений правил парковки и повысить безопасность дорожного движения.

Также по результатам исследований выявлен дефицит парковочного пространства вблизи крупных организаций и предприятий, данную проблему возможно решить за счет собственных финансовых средств предприятий, так и посредством привлечения инвестиций.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества городского пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;
- в текущей ситуации недопустимо увеличивать предложение бесплатных парковочных мест, так как это приведет к ускорению роста автомобилизации и не приведет к сокращению автомобилепользования;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;
- единственный и главный способ воздействия на спрос – это регулирование стоимости парковочных лотов;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля за нарушением правил парковки;
- невозможно навести порядок с парковкой по всему городу сразу, поэтому целесообразно начать с пилотного проекта платной парковки в местах с наибольшим спросом (исторический центр города).

В результате исследования парковочного пространства Зеленоградского городского округа и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;

- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей как в центре города, так и в спальных районах;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;
- большое количество индивидуальных транспортных средств, находящихся в неисправном состоянии и занимающих парковочное машино-место длительные периоды.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах;
- создание новых платных парковочных мест;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля за нарушениями дворовой парковки:
 - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
 - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
 - в) борьба с автохламом;
- формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций;
- проведение инвентаризации платных стоянок, расположенных в шаговой доступности от мест проживания;
- размещение на официальном сайте администрации и в социальных сетях информации о существующих платных стоянках с указанием расположения, числа мест, контактов и цен;
- увеличение числа стоянок либо путем создания платных муниципальных, либо стимулированием бизнеса к созданию таких стоянок;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (ведение нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе Зеленоградского городского округа.

Инвентаризация парковочной сети и приведение ее к текущим реалиям:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- установка запретов парковки перед/после перекрестков для увеличения пропускной способности перекрестков;

- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- использование желтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- минимизация парковок на магистральных улицах;
- нанесение разметки для параллельной парковки.

Развитие системы общественного транспорта: создание привлекательной среды городских пассажироперевозок (создание перспективной альтернативы передвижениям на индивидуальном транспорте).

Формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций:

- создание дополнительных внеуличных платных паркингов в центре города на малоиспользуемых территориях;
- организация платных парковочных пространств шаговой доступности в спальных микрорайонах.

Введение участков платной парковки в центре:

- выбрать улицу для пилотной зоны платной парковки;
- подумать над способом оплаты и сбора средств;
- определить наиболее оптимальный тариф одного часа.

Усиление контроля за нарушением правил парковки:

- выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;
- закупка новых устройств типа «Паркон» и интенсификация их использования;
- оптимизация процесса эвакуации;
- использование блокираторов (там, где предыдущие два варианта применить невозможно);
- искоренение любой парковки на тротуаре, остановках ОТ и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.

Полный перечень мероприятий по организации парковочного пространства представлен в Таблице 8.

Таблица 8 – Мероприятия по формированию единого парковочного пространства

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество машино-мест
1	Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств у объектов притяжения	1518

3.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос.

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения можно отнести: перепробег автомобилей, увеличение транспортной нагрузки на городские магистрали и объездные дороги, значительное осложнение при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных переходов, затруднение проезда в первое время после введения одностороннего движения.

Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах с развитой улично-дорожной сетью, на параллельных улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и города в целом, а также на узких улицах с большим количеством паркующихся вдоль тротуаров автомобилей.

На территории города Зеленоградска следует рассмотреть возможность реализации одностороннего движения на ул. Гагарина (в сторону центра) и на участке ул. Ленина от ул. Пионерская до ул. Пушкина (от центра).

3.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения

качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Установка светофорных объектов на территории Зеленоградского ГО планируется:

- на пересечении ул. Ленина и ул. Железнодорожная (после осуществления реконструкции ул. Ленина);
- на пересечении широтной магистральной улицы общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина) и ул. Железнодорожная.

Однако с учетом геометрических параметров пересечений и ряда преимуществ кругового движения перед светофорным регулированием, в частности, с точки зрения большей безопасности дорожного движения и пропускной способности пересечения, следует рассмотреть возможность организации саморегулируемых кольцевых пересечений на этих пересечениях.

3.16 Режим работы светофорного регулирования

При введении светофорного регулирования на пересечении, а также в процессе роста уровня автомобилизации, перераспределении транспортных потоков и изменении динамики загрузки дорожной сети возникает необходимость реализовывать мероприятия по выбору или изменению режима работы светофорного регулирования. Необходимость оптимизации режима работы существующего светофорного объекта выявляется путем анализа транспортных задержек на пересечении и средней длины затора на подъездах к пересечению. В зависимости от транспортной ситуации на пересечении и характера изменения интенсивности транспортных потоков необходимо вводить различные типы регулирования:

- жесткое регулирование (постоянное по времени независимо от интенсивности движения) вводится при постоянных и прогнозируемых интенсивностях транспортных потоков;
- адаптивное регулирование (программы зависят от интенсивности движения, используются транспортные детекторы) вводится при изменчивой и малопрогнозируемой интенсивности транспортных потоков в течение дня.

Наблюдаемое в течение суток изменение интенсивности движения требует соответствующего изменения длительности цикла и разрешающих сигналов. В противном случае задержка транспортных средств неоправданно возрастает. Многопрограммное жесткое управление способствует снижению задержки, однако не является оптимальным.

Оно не способно учитывать кратковременные случайные колебания в числе автомобилей, подходящих к перекрестку.

Параметры управления должны учитывать, как суточное изменение интенсивности, так и ее колебания в один и тот же период времени (случайное прибытие транспортных средств к перекрестку). Это возможно при использовании адаптивного управления, имеющего обратную связь с транспортным потоком. Она реализуется с помощью детекторов транспорта, расположенных в зоне перекрестка и обеспечивающих непрерывную информацию о параметрах потока.

На магистральной ул. Железнодорожная в г. Зеленоградске предлагается введение координированной системы управления движением после установки СО на ул. Ленина и ее дублере. Рекомендуется, чтобы любой светофорный объект, входящий в систему координированного управления движением, имел возможность работать в индивидуальном (резервном) автоматическом режиме, независимо от работы других светофорных объектов. Режим работы светофоров, регулирующих движение пешеходов и установленных на магистрали, оборудованной системой координированного регулирования, должен быть согласован с графиком координации сигналов для данной магистрали и с работой транспортных светофоров, установленных на том же светофорном объекте.

Также для светофорных объектов, расположенных на ул. Железнодорожная необходимо разработать оптимальную программу работы с последующей разработкой ПОДД. Проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования при организации светофорного регулирования на перекрестке, примыкании или пешеходном переходе включают:

- предложения и варианты схемы движения транспортных средств и пешеходов на перекрестке;
- расчет режимов работы светофорных объектов, в том числе с учетом параметров АСУДД, с которыми светофорный объект интегрируются (при возможности);
- проект энергоснабжения светофорного объекта;
- предложения по расстановке оборудования и прокладке кабелей на подоснове (топосъемке или ортофотоплане высокого разрешения) в масштабе 1:500 или 1:200 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД;
- таблицы коммутации кабелей;
- предложения по временному выносу светофоров и контроллера, попадающих в зону строительства, для каждой очереди работ (при этом возможно полное переоборудование светофорного объекта с временным изменением организации движения

на перекрестке, примыкании, пешеходном переходе и изменением режима работы светофоров);

- предложения о временной установке светофорных объектов на период строительства.

Перечень мероприятий по режимам работы светофорных объектов приведен в Таблице 9.

Таблица 9 – Мероприятия по режимам работы светофорных объектов

№ п/п	Наименование мероприятия	Мощность, шт.
1	Организация в г. Зеленоградске на ул. Железнодорожная координированной системы управления движением	Для 2 СО
2	Разработка ПОДД для СО на ул. Железнодорожная	1 ПОДД

3.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Каждый год во всем мире в ДТП погибает около 1,2 млн человек (3300 человек в день). От 20 до 50 млн получают не смертельные травмы. Поэтому в настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на дорожной сети Зеленоградского городского округа. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, строительство развязок в разных уровнях, строительство путепроводов, организация переходно-скоростных полос, уширений и прочее.

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается реализации следующих мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности: установка светофоров Т-7 над нерегулируемыми пешеходными переходами. Установку искусственных неровностей следует осуществлять в соответствии с разработанными ПОДД.

По результатам анализа статистики аварийности не было выявлено мест концентрации ДТП и очагов аварийности, вследствие чего существенные мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций),

создаваемых дорожными условиями на территории Зеленоградского городского округа не планируются.

3.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

Пешеходные корреспонденции являются одним из основных и наиболее распространенных видов передвижения. Любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС муниципального образования;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- повышение видимости переходов посредством оборудования;
- оборудование пешеходных переходов островками безопасности и другие мероприятия по обеспечению безопасности пешеходного движения;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд следующих мероприятий, направленных как на увеличение безопасности движения пешеходов, так и на общее улучшение условий движения пешеходов. Мероприятия по строительству пешеходных дорожек и тротуаров на территории Зеленоградского городского округа представлены в Таблице 10.

Таблица 10 – Перечень мероприятий по строительству пешеходных дорожек и тротуаров на территории Зеленоградского городского округа

№ п/п	Наименование улицы	Населенный пункт	Протяженность, м	Расположение	Ширина пешеходной части тротуаров
1	Строительство пешеходной дороги, проходящей вдоль берега Балтийского моря с организацией международной велотрассы	г. Зеленоградск, пос. Малиновка, пос. Сокольники	6	--	4,5
2	Пешеходная дорожка по Куршской косе	Планировочный район «Куршская коса»	17,5	--	3,5
3	Пешеходная дорожка вдоль берега моря, параллельно ул. Гагарина	г. Зеленоградск	1,16	--	4,5
4	Пешеходная дорожка по ул. Горького	г. Зеленоградск	0,25	--	3,0
5	Продолжение променада на запад до Куршской косы	г. Зеленоградск	0,8	--	3,0
6	ул. Заречная	пос. Вишневое	500	с одной стороны	2,0
7	ул. Лазаревская	пос. Вишневое	440	с одной стороны	2,0
8	ул. Бровцева	г. Зеленоградск	450	с одной стороны	1,5
9	ул. Окружная	г. Зеленоградск	770	с одной стороны	1,5
10	ул. Луговая	СНТ Сосновка	2750	с двух сторон	1,5

3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов,

принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды, может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» устанавливает целью государственной политики Российской Федерации в области социальной защиты инвалидов обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Российское законодательство о защите прав инвалидов на федеральном уровне включает в себя следующие основные документы:

3.19.1 Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;

3.19.2 Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;

3.19.3 Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах государственной поддержки инвалидов»;

3.19.4 Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов»;

3.19.5 Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011-2020 годы».

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая

инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Планировка и застройка городов, других населенных пунктов, формирование жилых и рекреационных зон, разработка проектных решений на новое строительство и реконструкцию зданий, сооружений и их комплексов, а также разработка и производство транспортных средств общего пользования, средств связи и информации без приспособления указанных объектов для доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами не допускаются.

Государственные и муниципальные расходы на разработку и производство транспортных средств с учетом нужд инвалидов, приспособление транспортных средств, средств связи и информации для беспрепятственного доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами, создание условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур осуществляются в пределах ассигнований, ежегодно предусматриваемых на эти цели в бюджетах всех уровней. Расходы на проведение указанных мероприятий, не относящиеся к государственным и муниципальным расходам, осуществляются за счет других источников, не запрещенных законодательством Российской Федерации.

В целях реализации Федерального закона от 1 декабря 2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов», Постановления Правительства Российской Федерации от 17.06.2015 № 599 «О порядке и сроках разработки федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в установленных сферах деятельности».

Для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (в особенности передвигающихся на креслах-колясках) в местах жительства и на подходах к местам притяжения инвалидов, следует предусмотреть мероприятия по обустройству пандусов в

местах его сопряжения с проезжей частью автомобильной дороги, а также устройство пандусов по краю тротуаров и пешеходных дорожек.

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ Р 52766–2007, СП 42.13330.2011, а также ОДМ 218.2.007–2011. 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 необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Оборудование ступенями и лестницами пешеходных путей при резких перепадах высот следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011.

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

К первой группе относятся люди, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор (кроме опор на колесах), беременные женщины, люди с малолетними детьми, а также не имеющие физических ограничений; для них рекомендуется обустройство границы тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом из бортового камня высотой не более 0,04 м.

Ко второй группе относятся пешеходы, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор на колесах, в креслах-колясках, с детскими колясками и тележками; для них рекомендуется применение на границе тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом пандуса или исполнение всего пешеходного перехода либо его отдельных полос в одном уровне с тротуаром.

Для третьей группы людей с различными заболеваниями по зрению и (или) нарушениями ориентации, координации движений, отклонениями правильного восприятия окружающей их ситуации по причине психических расстройств, а также для пожилых людей рекомендуется обустройство пешеходных переходов, аналогичное для первой группы с дополнительным информационным обеспечением (тактильными указателями, цветовым, световым и контрастным выделением опасных участков, осязательным, в том числе звуковым и тактильным выделением зон повышенной опасности, использованием доступных для восприятия указателей, знаков и символов).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует разместить направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007.

Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для транспортных средств, управляемых водителем-инвалидом или используемых для перевозки инвалидов, а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2012, СП 35–105–2002 и с учетом ОДМ 218.2.007–2011.

На уличных и внеуличных стоянках (парковках) машино-место для транспортного средства инвалида следует обозначать дорожным знаком 6.4 «Место стоянки» совместно со знаком дополнительной информации 8.17 «Инвалиды». При наличии нескольких машино-мест дополнительно применяют таблички 8.2.2 – 8.2.6, указывающие зону действия знаков 6.4 и 8.17.

Исходя из изложенного, в целях устойчивого развития доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения предлагается ряд мероприятий оснащение тактильной плиткой улиц с повышенной интенсивностью пешеходных потоков на ул. Тургенева, ул. Ленина, ул. Железнодорожная, ул. Московская и ул. Ткаченко (таб. 11).

Таблица 11 – Мероприятия для создания безбарьерной среды для передвижения инвалидов

№ п/п	Мероприятие	Ед. изм.	Мощность
1	Устройство тактильной плитки на тротуарах и пешеходных дорожках	км	15

3.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), 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 на участках УДС, обозначенных в Паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения;
- 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 1.23 «Дети»;
- установка средств фото- и видеofиксации.

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:

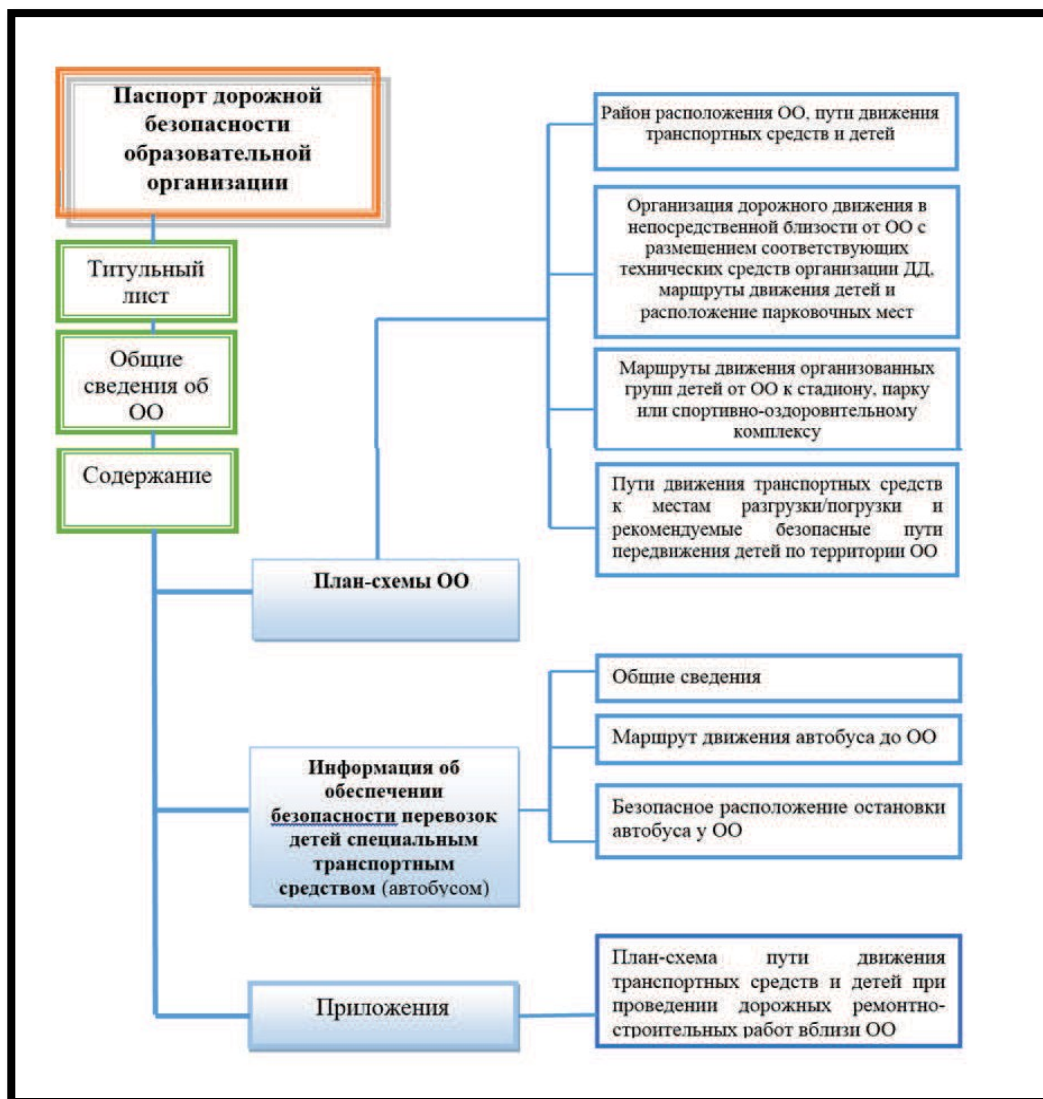
- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог;
- пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в / из образовательную (-ой) организацию (-и);
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);
- наземные (регулируемые/нерегулируемые) и подземные (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.

Внедрение Паспорта дорожной безопасности образовательных организаций было предложено ГУОБДД МВД России на IV Международном Конгрессе «Безопасность на дорогах – ради безопасности жизни» в сентябре 2012 года. Паспорт дорожной безопасности образовательной организации призван решить проблему привлечения внимания общественности к состоянию улично-дорожной сети в местах притяжения детей и активного участия в деятельности по устранению существующих недостатков. Паспорт должен отражать реальный уровень безопасности дорожного движения в пределах образовательных организаций определенных территориальных образований. Требования к содержанию Паспорта дорожной безопасности образовательной организации и методические указания по его разработке и оформлению содержатся в Указании ГУОБДД МВД России №13/ц-6-154 от 18.05.2014 г. Структура Паспорта дорожной безопасности ОО изображена на Рисунке 2.

Рисунок 2 – Структура Паспорта дорожной безопасности ОО



На основании данных раздела 5 первого этапа была выявлена необходимость дооснастить пешеходные переходы, находящиеся непосредственной близости от детских образовательных учреждений (таб. 12).

Таблица 12 – Перечень мероприятий вблизи детских и юношеских образовательных организаций

Образовательная организация	Мероприятия
МАОУ СОШ пос. Переславское	Приведение в нормативное состояние

Образовательная организация	Мероприятия
МАОУ «Основная общеобразовательная школа пос. Грачевка	Приведение в нормативное состояние
Основная общеобразовательная школа пос. Красноторовка	Приведение в нормативное состояние
МАОУ ООШ пос. Мельниково	Приведение в нормативное состояние
МАДОУ д/с пос. Муромское	Приведение в нормативное состояние
МАДОУ д/с пос. Кумачево	Приведение в нормативное состояние
МАОУ СОШ пос. Рыбачий	Приведение в нормативное состояние
МАДОУ д/с пос. Романово	Приведение в нормативное состояние
МАДОУ д/с пос. Коврово «Солнышко»	Приведение в нормативное состояние

3.21 Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения на небольшие расстояния и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что сделает город более удобным и комфортным для жизни, а также повысит привлекательность города для туристов.

Организация велосипедного движения позволяет решить несколько задач:

- снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта;
- повысить мобильность населения округа, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта.

На территории Зеленоградского городского округа за первое полугодие 2018 года было зарегистрировано только 1 ДТП с участием велосипедиста.

На территории Зеленоградского ГО планируется ряд мероприятий по развитию велосипедного движения:

- создание велосипедной дорожки «от косы до косы», 51 км по Зеленоградскому ГО;
- создание велосипедной дорожки по Куршской косе, 17,5 км по Зеленоградскому ГО;
- создание велополос и новых велопарковок на территории города Зеленоградска (ул. Железнодорожная, ул. Тургенева, ул. Ленина).

3.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

К мероприятиям, описываемым в данном подразделе, относится как строительство дорог и их участков, существенно повышающих эффективность функционирования улично-дорожной сети в целом, так и проведение локально-реконструкционных мероприятий на пересечениях и примыканиях улиц и дорог, повышающих их пропускную способность.

Ниже в Таблице 13 представлен список мероприятий по развитию дорожной сети (локально-реконструкционные мероприятия) Зеленоградского ГО.

Таблица 13 – Мероприятия по развитию дорожной сети (локально-реконструкционные мероприятия) Зеленоградского ГО

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
Автомобильные дороги местного значения					
1	Автоподъезд к пос. Осокино	Р	V	0,5	2019-2023
2	Автоподъезд к пос. Морозовка	Р	V	0,3	2019-2023
3	Автоподъезд к пос. Путилово	Р	V	1	2019-2023
4	Автоподъезд к пос. Гусевка	Р	V	0,6	2024-2028
5	Автоподъезд к пос. Майскому	Р	V	0,4	2019-2023

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
6	Автоподъезд к пос. Кленовое и пос. Сараево	Р	V	1	2024-2028
7	Автоподъезд к пос. Сычево	Р	V	0,66	2024-2028
8	Автоподъезд к хуторам пос. Путилово	Р	V	1,8	2024-2028
9	Автоподъезд к пос. Круглово	Р	V	0,2	2019-2023
10	пос. Ольховое – пос. Красновка	Р	V	0,2	2019-2023
11	пос. Дворики – пос. Дружба (участок от пос. Дворики до а/д «Шатрово – Логвино»)	Р	V	2	2019-2023
12	пос. Грачевка – пос. Ракитное	Р	V	0,9	2024-2028
Улично-дорожная сеть Зеленоградского городского округа					
13	Широтная магистральная улица общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина)	С	V	4,5 (I очередь)	2019-2023
14	Меридиональная улица районного значения, проходящая от ул. Ленина в район Вишневое	С	V	3	2019-2028
15	Меридиональная улица районного значения, проходящая от района Клинцовка в район Малиновка	С	V	1,5 (I очередь)	2019-2023
16	Магистральная улица районного значения, проходящая вдоль железнодорожной линии в районе Малиновка	С	V	2,5 (I очередь)	2024-2028
17	Улицы местного значения в районе нового строительства Малиновка –	С	V	7,5 (I очередь)	2024-2028

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
	Вишневое				
18	Улицы местного значения в районе нового строительства Клинецовка	С	V	6,5	2019-2028
19	Улица Садовая, пос. Горбатовка	С	V	0,8	2019-2023
20	Улица Ленина, г. Зеленоградск	Р	V	1,1	2019-2023
21	пос. Куликово	Р	V	1,15	2019-2023
22	Улица Пограничная, пос. Рыбачий	Р	V	0,68	2019-2023
23	Улица Прибрежная, пос. Заостровье	Р	V	0,15	2019-2023
24	пос. Дружное	Р	V	1,15	2019-2023
25	Улица Школьная, пос. Грачевка	Р	V	0,6	2019-2023
26	пос. Охотное	Р	V	0,7	2024-2028
27	пос. Баркасово – пос. Сторожевое	Р	V	1,8	2024-2028
28	пос. Сосновка – пос. Вербное (автобусный маршрут)	Р	V	1	2019-2023
29	Улица Школьная, пос. Красноторовка	Р	V	0,6	2019-2023
30	Улица Енисейская, пос. Мельниково	Р	V	0,2	2019-2023
31	Улица Победы, пос. Рыбачий	Р	V	0,9	2024-2028
32	пос. Морское	Р	V	1	2024-2028
33	Улица Молодежная, пос. Кумачево	Р	V	0,48	2024-2028
34	Улица Центральная 2-6, пос. Муромское	Р	V	0,2	2019-2023
35	Улица Озерная, пос. Васильково	Р	V	1	2024-2028
36	Улица Первомайская, пос. Рыбачий	Р	V	0,6	2019-2023
37	Улица Полевая, пос. Мельниково	Р	V	0,27	2019-2023
38	Улица Лесная, пос. Куликово	Р	V	0,2	2024-2028
39	Улица Взморье, пос. Лесной	Р	V	0,93	2024-2028
40	Переулок Каштановый, пос. Поваровка	Р	V	0,5	2019-2023
41	Улицы Зеленая и Прохладная, пос. Откосово	Р	V	1,05	2024-2028

№ п/п	Наименование объекта мероприятия	Вид работ: С – строительство; Р – реконструкция;	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, период
42	Улица Лесная, пос. Куликово	Р	V	0,5	2019-2023
43	пос. Низовка	Р	V	0,7	2024-2028

3.22 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Исходными данными для организации мероприятий по расстановке средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения послужили результаты проведенного в первом модуле настоящей НИР анализа статистики аварийности.

Как показывает практика, данный вид мероприятий позволяет значительно снизить количество нарушений в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения.

Камеры автоматической фиксации нарушений ПДД делятся на переносные, стационарные и мобильные.

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же месте дороги. Наиболее часто камеры используют для фиксации нарушений скоростного режима, но возможна фиксация и следующих нарушений ПДД:

- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- выезд за стоп-линию;
- выезд на встречную полосу движения;
- проезд под знак «Въезд запрещен»;
- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;
- выезд на тротуар;
- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;
- нарушение требований дорожной разметки;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Стационарные камеры могут контролировать движение одновременно по нескольким полосам движения, в том числе и по встречным.

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;

- на железнодорожных переездах;

- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа параметров и условий дорожного движения, предлагается установка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на «Зеленоградск – Морское» на въезде и выезде из пос. Рыбачье, на а/д «Романово – Калининград» на въезде и выезде из пос. Переславское, а также в городе

Зеленоградске: на ул. Тургенева и ул. Железнодорожная.

В Таблице 14 указаны мероприятия по расстановке средств фото- и видеофиксации.

Таблица 14 – Мероприятия по расстановке средств фото- и видеофиксации

Мероприятие	Мощность
Установка средств фото- и видеофиксации на дорогах регионального и местного значения	6 единиц

3.23 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Необходимость в организации специализированных (так называемых «штрафных») стоянок для задержанных транспортных средств в настоящее время стала актуальной для населенных пунктов со статусом административного центра, т.е. обладающих дефицитом мест для парковки и стоянки автотранспорта. Зачастую только принудительная эвакуация транспортного средства является наиболее эффективным приемом воспитательного значения для недисциплинированных водителей.

Места организации «штрафных» стоянок должны обеспечить равномерное распределение эвакуированных автомобилей по районам муниципального образования при условии, чтобы расстояние между местом эвакуации и специализированной стоянкой не превышало величины района.

Деятельность по перемещению транспортных средств на специализированные (штрафные) стоянки осуществляется согласно Закону Калининградской области от 18.03.2013 № 201 «О порядке перемещения задержанных транспортных средств на специализированные стоянки, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортных средств». На территории Зеленоградского округа существует специализированная автостоянка в городе Зеленоградске на ул. Железнодорожная.

Прогноз развития транспортной ситуации в Зеленоградского городского округа не предполагает значительных изменений условий дорожного движения, что, в свою очередь, не вызовет необходимости создания на муниципальном уровне специальной структуры для реализации мероприятия по принудительной эвакуации и последующего временного хранения транспортных средств, за счет средств местного бюджета. При необходимости могут быть внесены корректировки в существующую практику.

ГЛАВА IV. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа.

На этом этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы возникнет необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. При этом предусматривается разработка проектов организации дорожного движения (ПОДД), которые разрабатываются в следующих случаях:

- на период эксплуатации дорог или их участков;
- на период введения временных ограничений или при прекращении движения транспортных средств и пешеходов по дорогам;
- для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств.

ПОДД на период эксплуатации дорог или их участков разрабатывается в отношении существующих, реконструируемых или новых дорог, или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения до 10 тысяч жителей и (или) на период эксплуатации дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, по отдельным направлениям ОДД. ПОДД содержат информацию в текстовом и графическом формате,

включающую:

- анализ существующей дорожно-транспортной ситуации;
- варианты проектирования;
- проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования;
- расчет объемов строительно-монтажных работ;
- технико-экономические показатели проекта.

Оценка требуемых объемов финансирования проведена на основании аналогичных мероприятий и с учетом уровня инфляции.

Указанная Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа приведена в Таблице 15.

Таблица 15 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, период	Источники финансирования	Стоимость мероприятий, тыс. руб., в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 годы	2024-2028 годы	2029-2033 годы
			Всего	19719386	992100	440300
			Федеральный бюджет	17280000	--	--
			Региональный бюджет	2390336	930640	432700
			Местный бюджет	45050	57960	3400
			Внебюджетные источники	4000	3500	4200
Строительство и реконструкции автомобильных дорог и искусственных сооружений						
1	Строительство 7 и 9 очереди Кольцевого маршрута А-217 «Приморское кольцо» в районе Приморской рекреационной зоны	2019-2023	Федеральный бюджет	17280000	--	--
			Региональный бюджет	1920000		
2	Строительство автомобильных дорог местного значения	2019-2033	Региональный бюджет	30650	42500	118750
3	Реконструкция автомобильных дорог местного значения	2019-2028	Местный бюджет	13200	15880	--

Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
1	Строительство восточного автодорожного обхода по трассе дороги регионального значения «Калининград – Зеленоградск – Куршская коса – госграница»	2024-2025	Региональный бюджет	--	102000	--
2	Строительство южного автодорожного обхода по трассе автодороги межмуниципального значения «Светлогорск – Зеленоградск – Полесск», проходящего по границе новой перспективной застройки	2024-2025	Региональный бюджет	--	--	165000
Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству						
1	Реконструкция а/д «Зеленоградск – Морское»	2024-2028	Региональный бюджет	--	410000	--
2	Реконструкция а/д «Романово – Калининград»	2021-2023	Региональный бюджет	337000	--	--
3	Реконструкция а/д «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск»	2024-2033	Региональный бюджет	--	250000	65000
Мероприятия по развитию улично-дорожной сети населенных пунктов Зеленоградского ГО						
1	Строительство широтной магистральной улицы общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина)	2019-2023	Региональный бюджет	24900	--	--
2	Строительство меридиональной улицы районного значения, проходящая от ул. Ленина в район Вишневое	2019-2028	Региональный бюджет	7500	11000	--
3	Строительство меридиональной улица районного значения, проходящая от района Клинцовка в район Малиновка	2019-2023	Региональный бюджет	8500	--	--
4	Строительство магистральной улица районного значения, проходящая вдоль железнодорожной линии в районе Малиновка	2024-2028	Региональный бюджет	--	16200	--

5	Строительство улиц местного значения в населенных пунктах Зеленоградского ГО	2019-2028	Региональный бюджет	24640	43260	--
6	Реконструкция и ремонт улиц местного значения в населенных пунктах Зеленоградского ГО	2019-2028	Местный бюджет	27750	38680	--
Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации						
1	Корректировка КСОДД	2024-2033	Местный бюджет	--	1000	1000
	Разработка Проекта организации дорожного движения (ПОДД) на дороге местного значения	2019-2023	Местный бюджет	1400	--	--
2	Корректировка ПОДД	2019-2033	Местный бюджет	950	950	950
3	Проведения учета транспортных средств ручным способом	2019-2033	Местный бюджет	250	250	250
4	Проведение комплексных мероприятий по анализу дорожного движения	2019-2033	Местный бюджет	700	700	700
Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения						
1	Развитие на официальном сайте раздела, посвященный транспорту и дорогам	2019-2033	Местный бюджет	100	100	100
Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения						
1	Строительство и обустройство остановочных пунктов павильонами, площадками, знаками, переходами и освещением	2019-2028	Региональный бюджет	2250	1200	--
2	Организация дополнительных автобусных маршрутов на территории Зеленоградского ГО	2019-2028	Региональный бюджет	6000	5000	--
Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)						
1	Строительство плоскостных парковок для временного хранения ТС	2019-2033	Региональный бюджет	23000	28100	24300
			Внебюджетные источники	4000	3500	4200
Мероприятия по организации светофорного регулирования						

1	Организация в городе Зеленоградск на ул. Железнодорожная комбинированного светофорного регулирования	2019-2023	Региональный бюджет	3000	--	--
Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования						
1	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2019-2033	Региональный бюджет	2546	6880	16150
Мероприятия по организации велосипедного движения, строительство велодорог и велопарковок						
1	Создание велосипедной дорожки «от косы до косы»	2029-2033	Региональный бюджет	--	--	40000
2	Создание велосипедной дорожки по Куршской косе	2024-2033	Региональный бюджет	--	14500	3500
3	Создание новых велополос и велопарковок на территории города Зеленоградск	2019-2033	Местный бюджет	400	400	400
Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов						
1	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	2019-2023	Местный бюджет	50	--	--
Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям						
1	Устройство пешеходных переходов, знаков, ограждений, искусственных неровностей	2019-2023	Местный бюджет	250	--	--
Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения						
1	Установка средств фото- и видеofиксации (6 шт.)	2019-2023	Региональный бюджет	350	--	--

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращения социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение

смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций городского округа;
- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по ОДД приведена в Таблице 16.

Таблица 16 – Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по ОДД

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связности территории муниципального образования	Снижение времени в пути
2	Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	Совершенствование системы маршрутного ориентирования	Повышение качества обслуживания населения
3	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	Реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение времени в пути, Повышение качества обслуживания населения

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
4	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	Развитие общественного транспорта муниципального образования, улучшение качества транспортных услуг, предоставляемых населению муниципального образования	Повышение качества обслуживания населения
5	Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства
6	Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП
7	Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
8	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	Повышение качества условий проживания населения муниципального образования за счет восстановления и развития объектов внешнего благоустройства и обеспечения экологического благополучия, повышение безопасности пешеходов	Повышение качества обслуживания населения, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
9	Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования и реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
10	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП

ГЛАВА V. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД

В целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на исследуемой территории, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения первого этапа (модуля) настоящей КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования Зеленоградского городского округа Калининградской области.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории Зеленоградского городского округа фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет четко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления Зеленоградского городского округа в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования Зеленоградского городского округа, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на

уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД был выбран «базовый» вариант, как единственно возможный.

В рамках реализации настоящей КСОДД не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для КСОДД сформирована.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках второго этапа проекта по разработке комплексной схемы организации дорожного движения Зеленоградского городского округа были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории округа.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных и результатов моделирования.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание велотранспортной и пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- введение в эксплуатацию велотранспортной инфраструктуры, в том числе, участка международной велотрассы;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров.

Для реализации мероприятий программы необходимо финансирование в размере 21,2 млрд руб. (включая 19,2 млрд руб. на строительство участков федеральной автомобильной дороги А-217 «Приморское кольцо»).

Выявленные на I этапе настоящей КСОДД транспортные проблемы могут быть с успехом решены за счет реализации разработанной программы мероприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01- 89* (с Поправкой).
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 15 января 2014 г. N 7 г. Москва «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации».
3. ГОСТ Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения» (принят и введен в действие постановлением Госстандарта РФ от 7 мая 2003 г. N 139-ст.
4. ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования.
5. Региональные нормативы градостроительного проектирования Калининградской области.
6. Dawn P. Guegan, Peter T. Martin and Wayne D. Cottrell.: Prioritizing Traffic Calming Projects Using the Analytic Hierarchy Process. Murray, Utah 2000. 26p.
7. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность движения. – Москва, 2009. – 176 с.
8. Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения. М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. 279 с.
9. ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах.
10. Приказ Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. № 43.
11. СП 34.13330-2012. Автомобильные дороги.
12. ОДМ 218.2.071-2016 Методические рекомендации по проектированию кольцевых пересечений при строительстве и реконструкции автомобильных дорог.
13. ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.
14. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.

15. ГОСТ Р 57145-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения.

16. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17.03.2015 г. N 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».