



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ «ОХИНСКИЙ»

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 04.02.2019

№ 76

г. Оха

Об утверждении комплексной  
схемы организации дорожного  
движения на территории  
муниципального образования  
городской округ «Охинский»

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса на территории муниципального образования городской округ «Охинский», в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь статьей 42 Устава муниципального образования городской округ «Охинский»,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования городской округ «Охинский» (прилагается).
2. Разместить на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Охинский» [www.adm-okha.ru](http://www.adm-okha.ru).
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы муниципального образования городской округ «Охинский», первого заместителя главы администрации муниципального образования городской округ «Охинский» Рычкову Н.А.

**И.о. главы муниципального образования  
городской округ «Охинский»**

**Н.А. Рычкова**

Приложение  
к постановлению администрации  
муниципального образования  
городской округ «Охинский»  
от 04.02.2019 № 76

**Комплексная схема организации дорожного движения муниципального  
образования городской округ «Охинский»**

## Содержание.

1.	Введение	4
1.1.1.	Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта.....	6
1.1	Общие сведения, демографические сведения, трудовая миграция.....	6
1.2	Анализ программных документов и документов территориального планирования..	16
2	Подготовка и проведение натурных транспортных обследований на территории МО ГО «Охинский».....	20
	Акты натурного обследования перекрёстков	24
3	Анализ полученных данных и результатов обследований и оценка существующих параметров автодорог вне границ населённых пунктов и УДС и схемы организации дорожного движения МО ГО «Охинский».....	38
4	Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения ДТП.....	40
5	Анализ организации парковочного пространства на территории МО ГО «Охинский».....	42
6	Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО ГО «Охинский».....	43
7	Оценка уровня транспортной доступности МО ГО «Охинский».....	52
8	Итоги натурного обследования .....	54
9	Определение аварийности на ключевых транспортных узлах.....	56
	Данные об аварийности перекрёстка .....	57
10	Разработка мероприятий в рамках КСОДД на территории МО ГО «Охинский».....	71
10.1	Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения легкового и грузового транспорта.....	71
10.1.1	Реконструктивно планировочные мероприятия.....	71
	Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрёстке .....	73
10.1.2	Организационные мероприятия.....	87
10.1.3	Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории МО ГО «Охинский».....	87
10.2	Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок .....	88
10.3	Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения.	89
10.4	Разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения.....	97
10.5	Реконструкция и капитальный ремонт улиц и дорог .....	104
10.6	Обустройство улично-дорожной сети.....	105
10.7	Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.....	107
10.7.1	Мероприятия по оптимизации парковочного пространства на улично - дорожной сети и развитию внеуличного парковочного пространства .....	107
10.8	Разработка Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения .....	108
10.9	Актуализация КСОДД.....	108
	Заключение.....	109

## **Введение**

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) МО городского округа "Охинский" Сахалинской области, организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

Цель Комплексной схемы организации дорожного движения в МО ГО "Охинский" (далее – КСОДД) – разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС в МО ГО "Охинский", предупреждения заторных ситуаций с учётом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

### **Задачи КСОДД:**

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

### **На первом этапе выполнены следующие работы:**

- сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных;
- подготовка и проведение натурных транспортных и пассажирских обследований на территории МО ГО "Охинский" с целью установления параметров транспортного потока (далее ТП) в ключевых транспортных узлах;
- оценка существующих параметров УДС и схемы ОДД на территории МО ГО "Охинский" на основании анализа документарных данных и данных натурных обследований;
- анализ статистики аварийности в МО ГО "Охинский" с выявлением причин дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), наличия резервов по снижению

количества и тяжести последствий;

- анализ существующей системы автомобильного пассажирского транспорта на территории МО ГО “Охинский” района с учётом характера пассажиропотоков;
- оценка уровня транспортной доступности территории МО ГО “Охинский” с учётом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

**На втором этапе выполнены следующие работы:**

- транспортное обследование с целью установления параметров транспортных потоков (ТП) в ключевых транспортных узлах;
- разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов на основании результатов проведённых транспортных обследований;
- расчёт перераспределения (ТП) в ключевых транспортных узлах на основании планов развития УДС;
- расчёт времени в пути, а также распределение средней скорости (ТП) в ключевых транспортных узлах;
- анализ полученных результатов с определением оптимального варианта ОДД в транспортных узлах.

Решение задач второго этапа основывается на результатах сбора исходных данных, проведения транспортных замеров и анализа ситуации, полученных в рамках проведения работ первого этапа. Для решения задач второго этапа было проведено моделирование с использованием программного обеспечения. Результаты решения задач первого и второго этапа позволяют разработать третий этап в рамках которого формируются мероприятия по оптимизации схем ОДД в узлах и УДС в целом.

**На третьем этапе выполнены следующие работы:**

- разработка мероприятий по развитию УДС МО ГО “Охинский” и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории МО ГО “Охинский”;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения (далее – БДД) на территории МО ГО “Охинский”;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.

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

## 1.1 Общие сведения, демографические сведения, трудовая миграция.

МО ГО "Охинский" расположен в Северной части острова Сахалин. На западе границей МО городской округ "Охинский" Сахалинской области служит побережье пролива Невельского, Амурского лимана, Сахалинского залива, залива Помрь, на севере побережье залива Северный и Охотского моря, на востоке побережье Охотского моря и залива Пильтун. На юге МО городской округ "Охинский" Сахалинской области граничит с муниципальными образованиями городской округ "Александровск-Сахалинский район" Сахалинской области и "Городской округ Ногликский". Остров Уш входит в состав территории МО городской округ "Охинский" Сахалинской области. Площадь МО городского округа "Охинский" составляет 14 815 км<sup>2</sup>. В настоящее время на территории МО городского округа "Охинский" проживает 23 266 человек, из них

- трудоспособное население – 14 231 чел.;
- моложе трудоспособного возраста – 4 113 чел.;
- старше трудоспособного возраста – 4 922 чел.

Плотность населения – 1,57 чел./км<sup>2</sup>

В состав территории МО городской округ "Охинский" Сахалинской области входят 11 населенных пунктов. В (таблице 1) представлен перечень сельских поселений городского округа с численностью населения проживающего в них и занимаемой территорией (Рисунок 1).

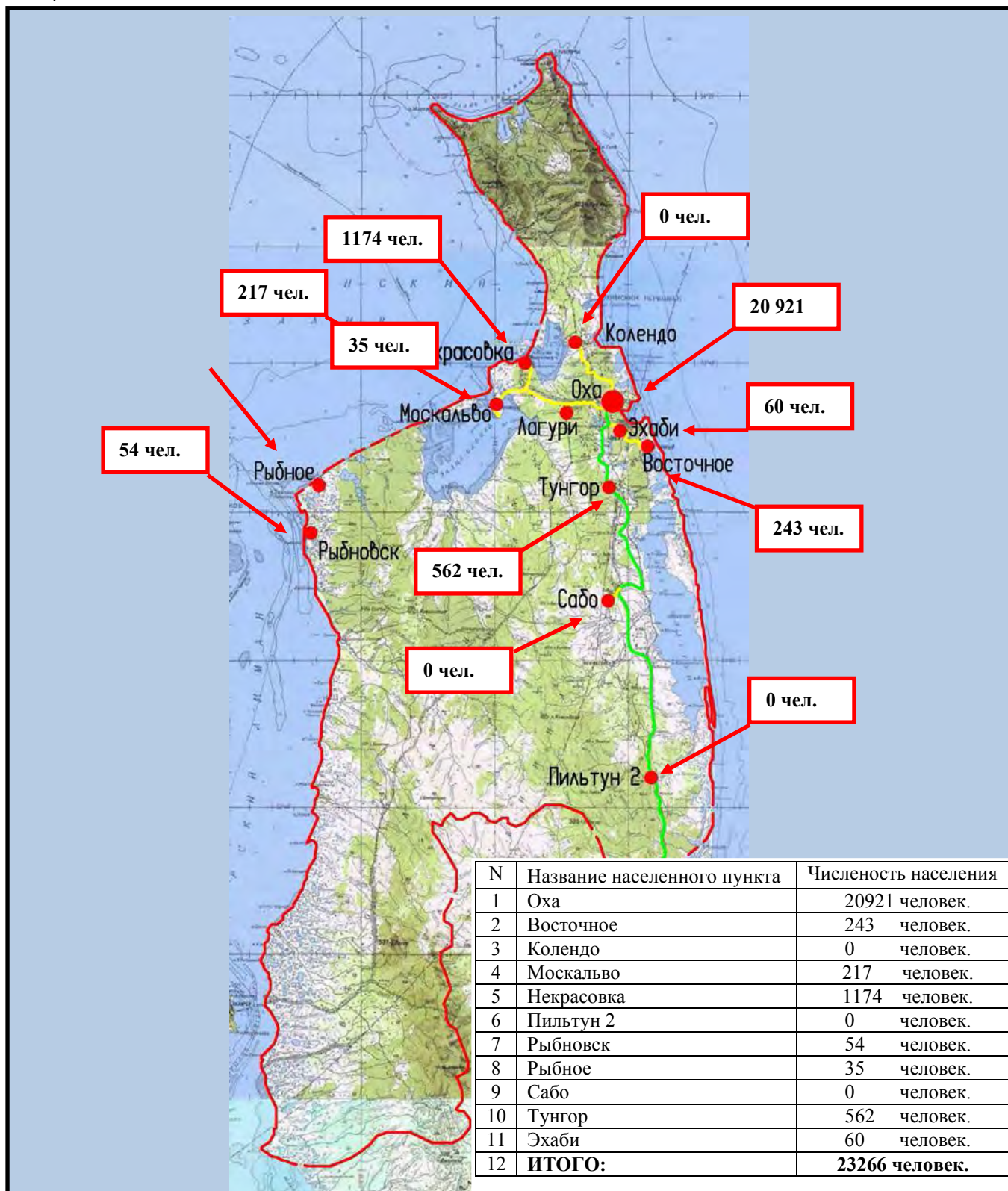
**Таблица 1.**

*Перечень населённых пунктов с численностью жителей в них и занимаемой территорией.*

№ п/п	Населенный пункт	Тип населенного пункта	Кол-во населенных пунктов	Население, чел.	Площадь, км <sup>2</sup>	Плотность населения, чел/км <sup>2</sup>
1	Оха	Административный центр	1	20 921	20,98	997,18
2	Восточное	Село	1	243	1,03	235,92
3	Колендо	Село	1	0	0,65	0
4	Москальво	Село	1	217	1,14	190,35
5	Некрасовка	Село	1	1174	1,37	856,93
6	Пильтун 2	Село	1	0	0,08	0
7	Рыбновск	Село	1	54	0,64	84,35
8	Рыбное	Село	1	35	0,13	269,23
9	Сабо	Село	1	0	0,69	0
10	Тунгор	Село	1	562	1,40	401,42
11	Эхаби	Село	1	60	1,15	52,17

**Рисунок 1.**

*Распределение населения по поселениям МО ГО “Охинский”.*



Основная часть населения МО ГО “Охинский” проживает в городе Оха и в населённых пунктах расположенных вблизи административного центра.

Прогноз численности населения предполагает его снижение, депопуляция населения в перспективе сохранится.

Общая численность рабочих мест на МО ГО “Охинский” в 2017 году составляет 8 000 мест.

Подавляющая доля рабочих мест расположена в административном центре городе Оха.

Основные планируемые показатели социального развития МО ГО “Охинский”, представлены в (таблице 2.)

**Таблица 2.**

*Основные планируемые показатели социального развития ГО МО “Охинский”.*

Наименование показателей	Единица измерения	Существующее положение (2018 г.)	Расчётный период (2028 год)	Расчётный период (2038 год)
Численность населения в том числе:	тыс. чел.	23,26	22,39	21,99
-в трудоспособном возрасте	тыс. чел.	14,23	14,00	13,41
- занято в экономике	тыс. чел.	12,04	12,03	12,00
Сальдо маятниковой миграции	тыс. чел.	0,7	0,8	0,9

По данным Отделения ОГИБДД ОМВД России по городскому округу Охинский уровень автомобилизации МО ГО “Охинский”, Сахалинской области составляет порядка 390 автомобилей на 1000 жителей (ежегодный рост уровня автомобилизации составляет 8%)

Число зарегистрированных автомобилей на территории МО ГО “Охинский” составляет 7760 единиц, из них:

-легковых автомобилей – 7178 единицы;

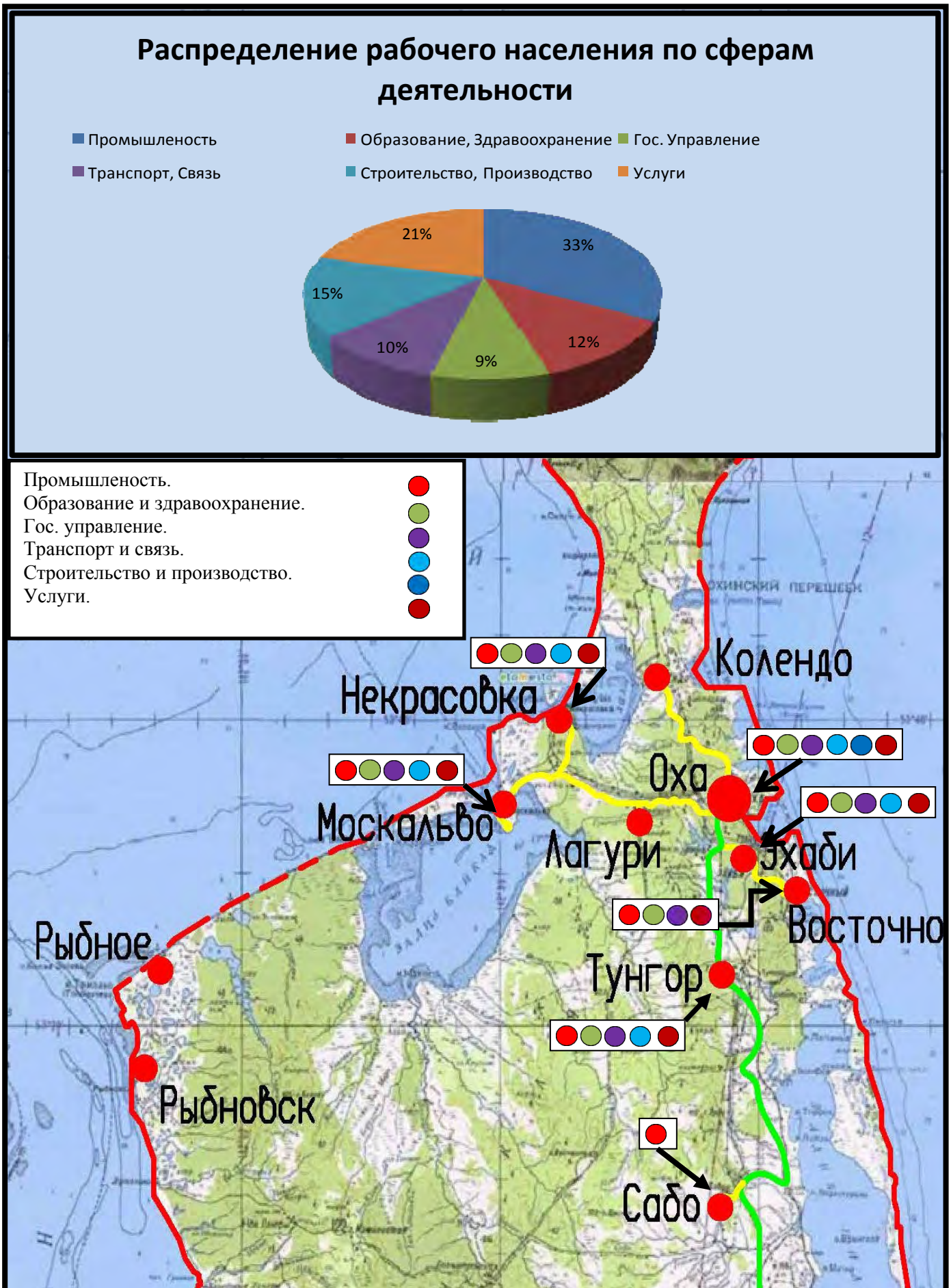
-грузовых автомобилей и спецтехники – 582 единиц.

На территории МО ГО “Охинский” работает около 34,38% населения. Основные миграционные потоки внутри городского округа обусловлены концентрацией объектов притяжения и распределяются в пределах сельских поселений и г. Оха (Рисунок 2).



Рисунок 2.

Потоки трудовых миграций МО ГО "Охинский".



Распределение внутренних трудовых миграций по видам транспорта следующее:

- На общественном автомобильном транспорте – 15%;
- На личном автомобильном транспорте – 85%.

Внешние трудовые миграции в МО ГО “Охинский” представлены в направлении пгт. Ноглики, а также в соседние районы (в общей сложности около 5% работающих).

Распределение внешних трудовых миграций по видам транспорта следующее:

- на общественном автомобильном транспорте – 90%;
- на личном автомобильном транспорте – 10%.

Перечень объектов притяжения на территории МО ГО “Охинский” представлен в (таблице 3) и на (рисунке 2).

**Таблица 3.**

*Список объектов притяжения на территории МО ГО “Охинский”.*

№ п/п	Наименование объекта	Адрес
<b>Объекты промышленности</b>		
1.	ООО «Аури»	г. Оха ул. Дзержинского, 39
2.	ООО «Станица»	г. Оха ул. Дзержинского, 30/1
3.	ООО «Урал»	г. Оха ул. Ленина, 46/2
4.	ООО «Карибу»	г. Оха ул. Ленина, 46/2
5.	КФХ Нуркенова В.Ж.	г. Оха ул. Фрунзе, 24
6.	ООО Национальная рыбопромышленная компания «Красная заря»	г. Оха участок 2-й
7.	Охинский отдел ихтиологии, рыболовства, мониторинга водных биоресурсов и среды их обитания ФГБУ «Сахалинрыбвод»	г. Оха участок 2-й
8.	ООО «Восток»	г. Оха ул. Карла Маркса, 41
9.	Сахалинский филиал ООО «РНБурение»	г. Оха ул. Дзержинского, 41
10.	ООО «Морской Дракон Востока»	г. Оха участок 2-й
11.	ООО «Оха»	г. Оха участок 2-й
12.	ООО «КФХ «Сельхозпродукт ПР»	г. Оха участок 2-й, 18
13.	ООО «Нептун»	г. Оха ул. Спортивная, 15
14.	ООО «Национальный Рыбновский рыбзавод»	г. Оха ул. Спортивная, 15
15.	ООО «Урал»	г. Оха ул. Невельского, 17/1
16.	ПБОЮЛ «Ефимов»	г. Оха ул. Советская, 2
17.	ЗАО «Берёзка»	г. Оха ул. Карла Маркса, 27А
18.	МУП «Охаинвест» МО городской округ «Охинский»	г. Оха ул. Невельского, 22
19.	ОАО «Охинский хлебокомбинат»	г. Оха ул. Чехова, 10
20.	ООО «Северный кристалл»	г. Оха ул. Карла Маркса, 41
21.	ООО «Охинский механический завод»	г. Оха ул. Школьная
22.	ООО «Купец»	г. Оха ул. Ленина, 16/4
23.	ООО «Норд»	г. Оха ул. Дзержинского, 36
24.	ООО «Инвест-Ком»	г. Оха ул. Ленина, 16/4
25.	ООО «Техстройконтракт»	г. Оха ул. Советская, 31/1
26.	ООО «Трансстрой ДВ»	г. Оха ул. Дзержинского, 27

27.	ООО «СМК Сахалин»	г. Оха ул. Дзержинского, 36
28.	ООО «Стройтрасс»	г. Оха ул. Лазо, 3/3
29.	ООО «Филиал Альянстрой»	г. Оха ул. Лазо, 3/9
30.	ООО «Трансстрой»	г. Оха ул. Ленина, 2-Б
31.	ООО «Компания Стройсервис»	г. Оха ул. Ленина, 2-Б
32.	ООО «Ремонтно-строительная компания»	г. Оха участок 2-й, строение 18
33.	ОАО «Сахалинморнефтемонтаж»	г. Оха ул. Советская, 26
34.	ООО «Регион»	г. Оха ул. Спортивная, 2
35.	ООО «Импульс»	г. Оха участок 2-й, 20
36.	Охинский филиал АО «Труд»	г. Оха ул. Промысловая, 6
37.	ООО «Спец монтаж сигнализация»	г. Оха ул. Дзержинского, 30/1
38.	ООО «Возрождение»	г. Оха ул. Дзержинского, 30/1
39.	ООО «Жилстройэлектросервис»	г. Оха ул. Дзержинского, 39
40.	ООО «Виста»	г. Оха ул. Ленина, 37
41.	ООО «Внутридомовое обслуживание – 2»	г. Оха ул. Советская, 19/1
42.	ООО «Ремонт и техническое обслуживание инженерных систем»	г. Оха ул. Дзержинского, 39
43.	ООО «Север-Ком»	г. Оха. Дзержинского, 17/1
44.	ООО «Профессионал» участок	г. Оха ул. Партизанский 1
45.	ООО «Вест-Терра»	г. Оха ул. Блюхера, 2
46.	ЗАО «Норд-Ост»	г. Оха ул. Блюхера, 2
47.	ООО «Сахлидер»	г. Оха ул. Карла Маркса, 18 к 409
<b>Объекты здравоохранения</b>		
48.	Отделение переливания крови	г. Оха, ул. Ленина, д. 19
49.	Психиатрическое отделение, отделение	г. Оха, ул. Комсомольская, д. 24/1 (сестринского ухода ОСУ)
50.	Патологоанатомическое отделение	г. Оха, ул. Карла Маркса, 56/5
51.	Стоматологическое отделение	г. Оха, ул. Ленина, д. 11
52.	Противотуберкулезное отделение, наркологическое отделение	г. Оха, ул. Карла Маркса, 56/5
53.	Амбулатория с. Восточное	с. Восточное, ул. Школьная, д. 3
54.	Амбулатория с. Некрасовка	с. Некрасовка, ул. Лесная, 1
55.	Дермато-венерологическая служба	г. Оха, ул. Карла Маркса, д. 50/2
56.	Инфекционное отделение	г. Оха, ул. Советская, 25
57.	Хозблок ЦРБ	г. Оха, ул. Карла Маркса, 54
<b>Объекты образования</b>		
58.	Здание МБДОУ Центр развития ребенка-детский сад №8 "Буратино" г. Охи	г. Оха, ул. Советская, д. 1а
59.	Здание МБДОУ детский сад №2 "Солнышко" г. Охи	г. Оха, ул. Ленина, д. 31 а
60.	Здание МБДОУ детский сад №5 "Звездочка" г. Охи	г. Оха, ул. Блюхера, д. 7/1
61.	Здание МБДОУ детский сад №10 "Золушка" г. Охи	г. Оха, ул. 60 лет СССР, д. 30/3
62.	Здание МБДОУ детский сад №7 "Журавушка" г. Охи	г. Оха, ул. 60 лет СССР, д. 15/1
63.	МБВ(С)ОУ ЦО г. Охи здание центра образования	г. Оха, ул. Карла Маркса, 26/1
64.	Административное здание управления	г. Оха, ул. Ленина, 8

	образования	
65.	Здание МБДОУ детский сад №20 «Снегурочка» г. Охи	г. Оха, ул. Дзержинского, 25/2
66.	Здание МБОУ СОШ с. Тунгор	с. Тунгор, ул. Комсомольская, д. 1
67.	Здание МБОУ ИИ школа-интернат с. Некрасовка	с. Некрасовка, ул. Парковая, 1
68.	Здание МКОУ ООШ с. Восточное	с. Восточное, ул. Школьная, 11 а
69.	Здание МКОУ НОШ с. Москальво	с. Москальво, ул. Советская, 3
70.	Помещения МБОУ ДОД ДЮСШ г. Охи	г. Оха, ул. Советская, 1
71.	Здание МБОУ Межшкольного учебного комбината г. Охи	г. Оха, ул. Ленина, 24/1
<b>Объекты культуры</b>		
72.	Здание Районного Дворца культуры	г. Оха, ул. Советская, 30
73.	Здание Охинского краеведческого музея	г. Оха, ул. Ленина, 19 А
74.	Здание клуба с. Некрасовка	с. Некрасовка, ул. Школьная, 9
75.	Библиотека-филиал № 7	с. Некрасовка, ул. Клубная, 4
<b>Объекты торговли</b>		
76.	Магазин «Мария» (социальный)	г. Оха, ул. Карла Маркса, 31
77.	Магазин «Эконом»	г. Оха ул. Советская, 3Б
78.	Отдел на «МУП «Рынок центральный»	г. Оха, ул. Карла Маркса, 25
79.	Магазин «Лиана» (социальный)	г. Оха, ул. Советская, 18А
80.	Магазин «Оптовик» (социальный)	г. Оха, ул. Советская, 60
81.	Магазин «Первый»	г. Оха, ул. Дзержинского, 26
82.	Магазин «Второй»	г. Оха, ул. 60 лет СССР, 13
83.	Магазин «Пионер»	г. Оха, ул. Дзержинского, 23Б
84.	Магазин «Продтовары»	г. Оха, ул. Цапко, 28/2
85.	Магазин «Рублик»	г. Оха, ул. Комсомольская, 39А
86.	Магазин «Гатьяна»	г. Оха, ул. Советская, 22/1
87.	Магазин «№ 34»	г. Оха, ул. 60 лет СССР, 34А, 16
88.	Магазин «Продукты»	с. Тунгор, ул. Ленина, 1Б
89.	Магазин «Продукты»	с. Тунгор, ул. Нефтяников
90.	Магазин «№ 16»	г. Оха, ул. 50 лет Октября, 30
91.	Магазин «24 часа»	г. Оха, ул. Ленина, 12А
92.	Магазин «У Федоровича»	г. Оха, ул. Ленина, 44/1
93.	Магазин «Перекресток-5»	г. Оха, ул. Комсомольская, 37/2
94.	Магазин «Перекресток-2»	г. Оха, ул. 60 лет СССР, 32Б
95.	Торговый дом «Нефтяник»	г. Оха, ул. Комсомольская, 10
96.	Магазин «Еда»	г. Оха, ул. Карла Маркса, 22
97.	Магазин «Уют»	г. Оха, ул. 60 лет СССР, 21/1
98.	Магазин «Гурман»	г. Оха, ул. Ленина, 38/1
99.	Магазин «Кушать хочется»	г. Оха, ул. Карла Маркса, 62
100.	Магазин «Эфа»	г. Оха, ул. 60 лет СССР, 26А
101.	Магазин «Катюша»	г. Оха, ул. Цапко, 28/2
102.	Магазин «Абсолют»	г. Оха, ул. Красных партизан, 20А
103.	Магазин «Сахалинский фермер»	г. Оха, ул. Блюхера, 14

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории МО ГО “Охинский” в не границ населённых пунктов составляет 171,8 км. в том числе:

- дорог областного значения. – 108,80 км;
- дорог местного значения (вне населенных пунктах). – 63,00 км.

УДС МО ГО “Охинский” представлена улицами и дорогами местного значения, а именно улицами в жилой застройке (основные), общая протяженность сети составляет 58,48 км (Таблица 4).

**Таблица 4.**

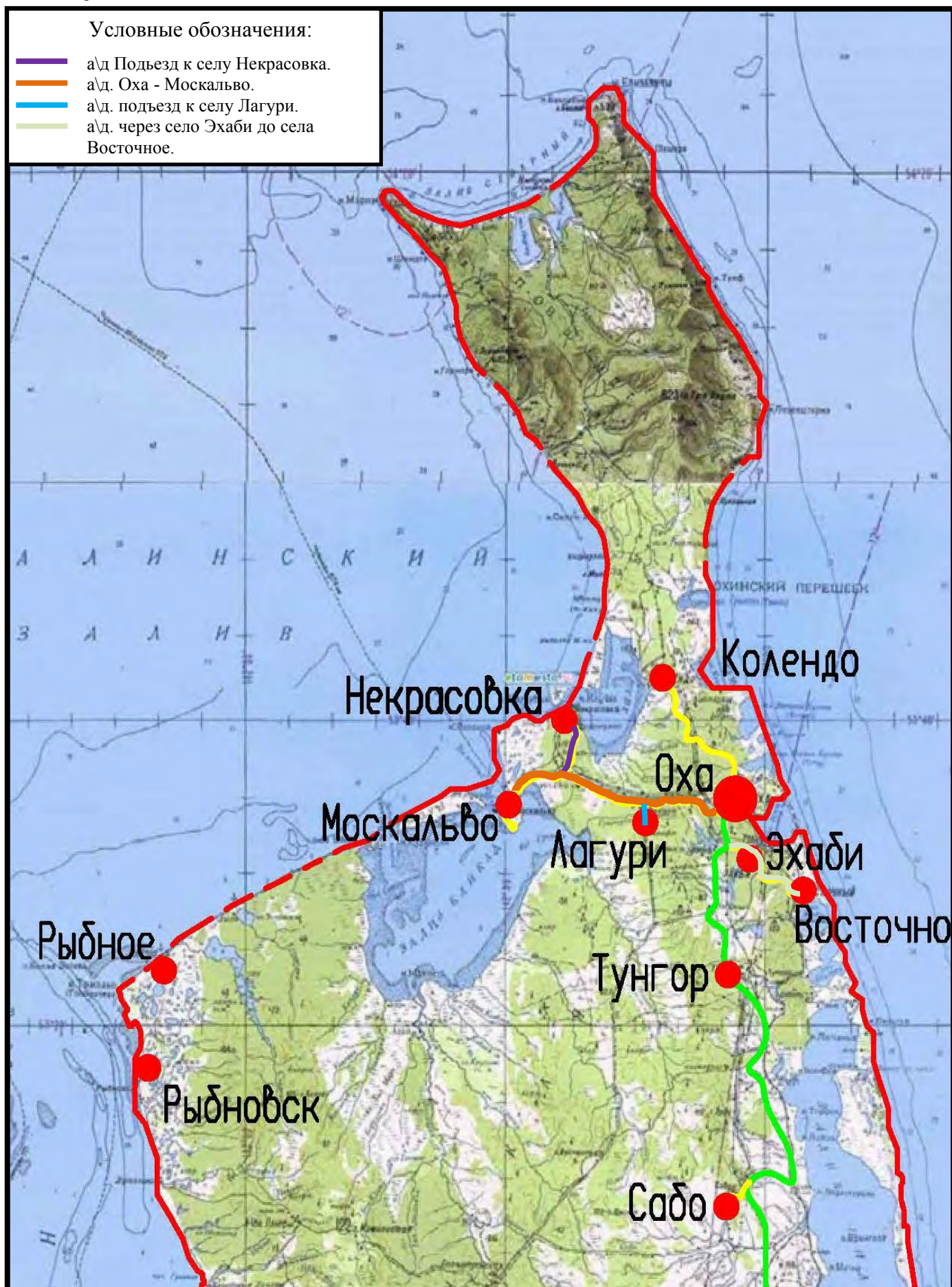
*Протяжённость УДС в границах населённых пунктов МО ГО “Охинский”.*

№ п/п	Наименование сельского поселения	Протяженность УДС, км	Дороги с твердым покрытием, км		
			Асфальт	Щебень	Грунт
1	Оха	44,13	29,33	14,8	-
2	Восточное	1,65	-	-	1,65
3	Лагури	0,9	-	-	0,9
4	Москальво	3,0	-	-	3,0
5	Некрасовка	5,6	-	-	5,6
6	Тунгор	3,2	1,3	1,9	-

Протяжённость автомобильных дорог МО ГО “Охинский” вне границ населённых пунктов 171,80 км, из них:

На территории всего МО ГО “Охинский” преобладают дороги с переходным (щебёночным) и грунтовым покрытием, дороги с усовершенствованным (асфальтобетонным) покрытием составляют около 13% от общей протяжённости автомобильных дорог района. Схема основных дорог МО ГО “Охинский”, представлена на (рисунке 3).

Рисунок 3.  
Схема дорог МО ГО "Охинский".



Общая протяжённость автомобильных дорог МО ГО “Охинский” составляет:

- дороги вне населённых пунктов – 171,80 км;
- дороги уличной дорожной сети – 58,48 км;
- **Итого:** – **230,28 км.**

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям – 212,0 км, что составляет 92,0% от общей протяжённости дорог проходящих по территории района.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования **0,007 км/км<sup>2</sup>**.

Все автомобильные дороги, расположенные на территории МО ГО “Охинский” являются автодорогами общего пользования, то есть, предназначены для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

На территории района отсутствуют автомагистрали и скоростные дороги. По условиям проезда и доступа все автомобильные дороги являются обычными. Структура покрытия автодорог представлена на (рисунке 4).

**Рисунок 4.**

*Структура покрытия автомобильных дорог МО ГО “Охинский”.*



На территории МО ГО “Охинский” нормативным требованиям не соответствует около 18,0 км автомобильных дорог общего пользования, что составляет 8,0 % от их общей протяжённости.

## 1.2 Анализ программных документов и документов территориального планирования.

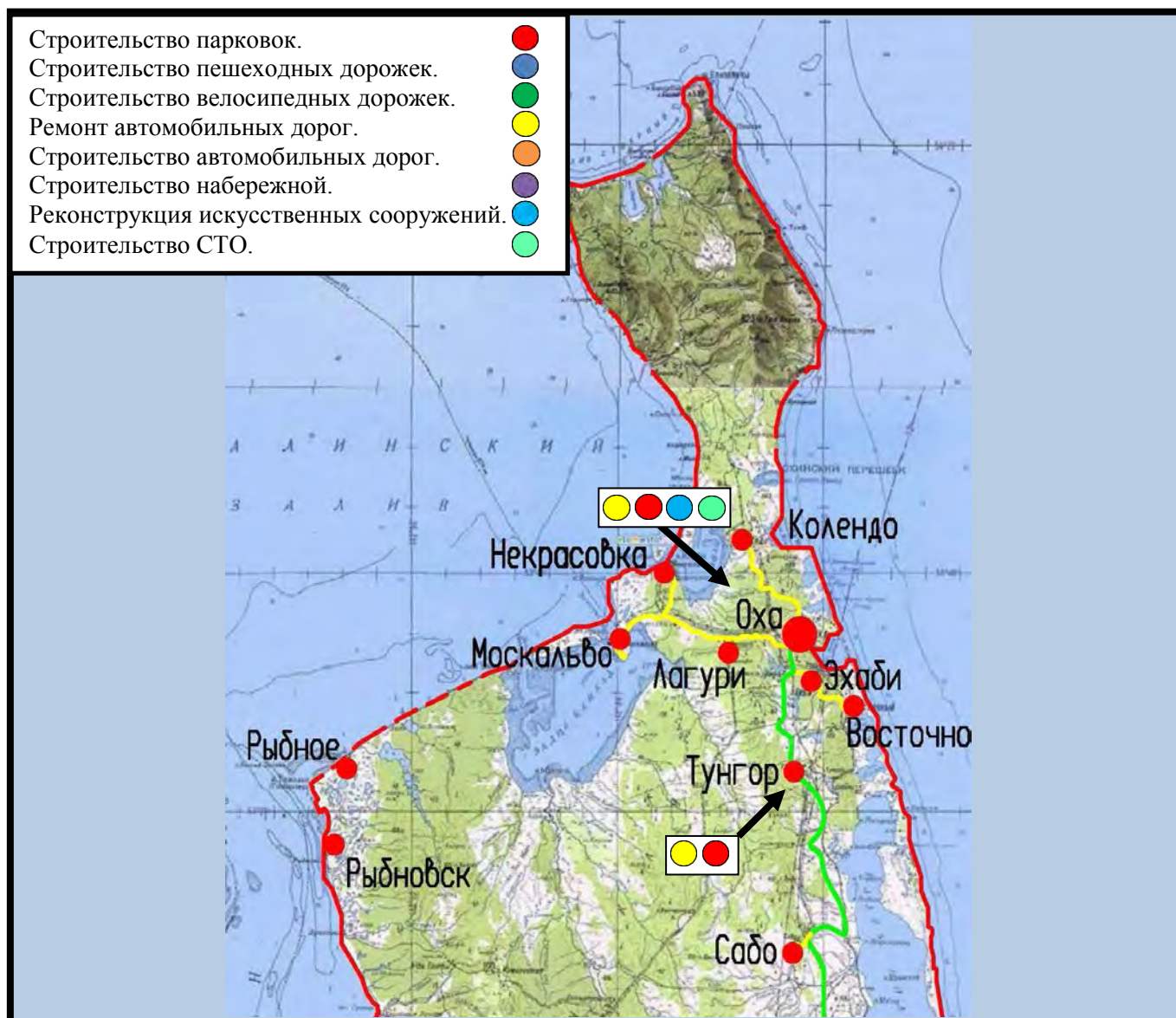
В ходе работы были проанализированы следующие документы:

- Схема территориального планирования г. Оха;
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»;
- Государственная программа Сахалинской области "Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014 - 2022 годы"
- Стратегия социально – экономического развития МО ГО Городской округ «Охинский» на 2009-2020 годы.
- Генеральные планы сельских поселений МО ГО «Охинский»;
- другие документы.

Схема мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории МО ГО «Охинский» представлена на (рисунке 5), перечень мероприятий в (таблице 5).

**Рисунок 5.**

*Схема развития транспортной инфраструктуры МО ГО «Охинский».*





**Таблица 5.**

Перечень мероприятий по развитию объектов транспортной инфраструктуры МО ГО "Охинский" в соответствии с программными документами и документами территориального планирования.

№ п/п	Наименование Мероприятия	Срок Реализации
<b>Город Оха</b>		
1.1	Для приведения к нормативным требованиям в городской черте предлагается реконструировать: <ul style="list-style-type: none"><li>• магистральных улиц районного значения – 8,7км</li><li>• основных улиц в жилой застройке – 34,5 км;</li><li>• проездов – 3,7 км.</li><li>• На объездной дороге предлагаются к реконструкции два существующих моста</li><li>• Итого в общей сложности 46 километров улиц и дорог. Для обеспечения линейными объектами транспортной инфраструктуры проектируемой застройки и территорий, на которых отсутствует улично-дорожная сеть с твердым покрытием, предлагается размещение 21,5 км основных улиц в жилой застройке</li></ul>	2015-2020
1.2	<ul style="list-style-type: none"><li>• Предлагается размещение гаражей личного транспорта в восточной части населенного пункта общей мощностью 2500 машиномест.</li></ul>	2015-2020
1.3	Для выполнения нормативных требований в соответствии с общим количеством автомобилей предлагается размещение станций технического обслуживания: <ul style="list-style-type: none"><li>• две станции на 10 постов в северной и восточной частях населенного пункта в зонах транспортной инфраструктуры,</li><li>• одну станцию на 5 постов по улице Вокзальная</li><li>• одну станцию на 5 постов в восточной части улицы Карла Маркса.</li></ul>	2015-2020
<b>«село Тунгор»</b>		
2.1	Для приведения к нормативным требованиям в городской черте предлагается реконструировать: <ul style="list-style-type: none"><li>• основных улиц в жилой застройке – 3,7 км.</li></ul>	2015-2020
2.2	С учетом существующих мест хранения автомобилей, в с. Тунгор предлагается: <ul style="list-style-type: none"><li>• размещение гаражей для хранения личного автотранспорта на 40 машиномест в западной части населенного пункта.</li></ul>	2015-2020

Так же, в рамках Областной программы по развитию сети автомобильных дорог на срок 2018-2020 годы предполагается:

- реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участке км 756+950 - км 771+500;
- выполнение работ по обследованию моста через р. Сабо на км 788+651 автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха;
- реконструкция автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участке км 660 - км 665+071;
- выполнение работ по объекту "Ремонт автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участке км 853+689 - км 854+701;

- выполнение работ по объекту "Ремонт автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха на участке км 584 - км 695.

На территории МО ГО Охинский основное развитие получают населенные пункты территории, которые расположены в районе прохождения автомобильной дороги «Южно-Сахалинск – Оха».

Мероприятия по перспективному развитию и преобразованию пространственной организации территории, а также объектам капитального строительства, предусмотренные программными документами МО ГО Охинский, представлены в (таблице 6.)

**Таблица 6.**

*Мероприятия по развитию и преобразованию пространственной организации на территории района с распределением по населённым пунктам.*

№ п/п	Мероприятие	Очередь реализации
МО городской округ «Охинский»		
1.1	Схемой территориального планирования Сахалинской области предусмотрено размещение объект регионального значения в области образования – учебный корпус для ГБОУ СПО «Сахалинский индустриальный техникум» на 250 мест	2015-2020
1.2	Предусмотрено строительство детского сада на 200 мест и школы на 800 мест	2015-2020
2.1	Предусмотрена реконструкция стадиона площадью 3072 кв. м	2015-2020
2.2	В 2017 году была разработана проектно-сметная документация по объектам капитального ремонта дворовых территорий, содержащая мероприятия по благоустройству территорий, в том числе по строительству детских и спортивных площадок во дворах по улицам Цапко, 50 лет Октября, 60 лет СССР, Военный городок, Ленина, Советская. Благодаря реализации данных мероприятий будет организовано более 10 спортивных площадок общей площадью около 2600 кв. м.	2017-2020
2.3	К концу расчетного срока в проекте генерального плана запланированы решения в части строительства (размещения) дополнительных объектов местного значения: <ul style="list-style-type: none"> <li>- строительство дошкольной образовательной организации на 240мест</li> <li>- строительство образовательной организации на 1000мест</li> <li>- строительство дома детского творчества на 300 мест</li> <li>- строительство детско-юношеской спортивной школы на 100 мест</li> <li>- строительство детской школы искусств на 200 мест</li> </ul>	2015-2020
2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- строительство клуба на 450 мест с киноустановкой</li> <li>- строительство музея с выставочным залом</li> <li>- строительство центральной и детской библиотеки</li> <li>- строительство футбольного поля на 5400 кв. м.</li> <li>- строительство универсальной спортивной площадки площадью 1326 кв. м</li> <li>- строительство спортивного комплекса с типовыми спортивными залами для занятия игровыми видами спорта (на 1188 кв. м площади пола). При этом проектируемом спортивном комплексе предлагается разместить бассейн на 275 кв. м зеркала воды</li> </ul>	2015-2020

село Тунгор		
3.1	- будет построена школа-детский сад для организации образовательного процесса в соответствии с требованиями СанПиН и ФГОС. Предусмотрен ввод школы-детского сада на 60 мест для школьников и 30 мест для дошкольников - при новом объекте «Школа-детский сад» предлагается размещение объекта спортивного назначения – комплексной спортивной площадки на 364 кв. м.	2015-2020
3.2	- предлагается построить клуб на 60 мест.	2015-2020

Данные перечисленные мероприятия повысят безопасности дорожного движения путём разгрузки проезжей части, снижение аварийности, а также, приведут к улучшению социальных и культурно бытовых условий населения.

Населённые пункты МО ГО «Охинский» расположены в основном в центральной части района, что обуславливает их тяготению к административному центру г. Оха. Основные мероприятия программных документов направлены на развитие этих населённых пунктов.

Распределение населения и рабочих мест на территории МО ГО «Охинский» обуславливает внутрирайонные потоки трудовой миграция стягивающиеся с окраин района к его центру. Также на трудовые миграции влияет Нефтедобывающая отрасль, в которой занята большая доля рабочего населения в связи, с которой трудовые миграция происходит внутри сельских поселений района или между ними. Проанализировав программные документы можно сделать ряд выводов:

- с целью повышения транспортной доступности сельских поселений и отдельных населённых пунктов документами планирования предполагается строительство новых и реконструкция старых участков УДСрайона;

- основное строительство и развитие территории будет происходить в центральной части города «Оха»;

- предполагается капитальный ремонт автомобильной дороги «Южно-Сахалинск – Оха», что приведёт к повышению доступности района, а также говорит о перспективном росте транзитных грузовых и пассажирских потоков.

## 2 Подготовка и проведение натуральных транспортных обследований на территории МО ГО “Охинский”.

Натурное обследование в рамках разработки КСОДД МО ГО “Охинский” проводилось ручным способом сбора данных по интенсивности транспортных потоков (далее – ТП).

Обследование проводилось по следующей методике:

- МО ГО “Охинский” разделяется на транспортные районы;
- определялись ключевые места движения ТП в этих транспортных районах;
- проводились натурные обследования интенсивности и состава ТП.

Для выполнения замеров ТП, определялись точки на транспортных узлах и характер изменения дорожного движения, на которых качественно отражается динамика ТП на УДС. В перечень исследования включались пересечения, через которые проходят внешние и внутрирайонные транзитные потоки, аварийные места, перекрёстки с постоянными нагрузками.

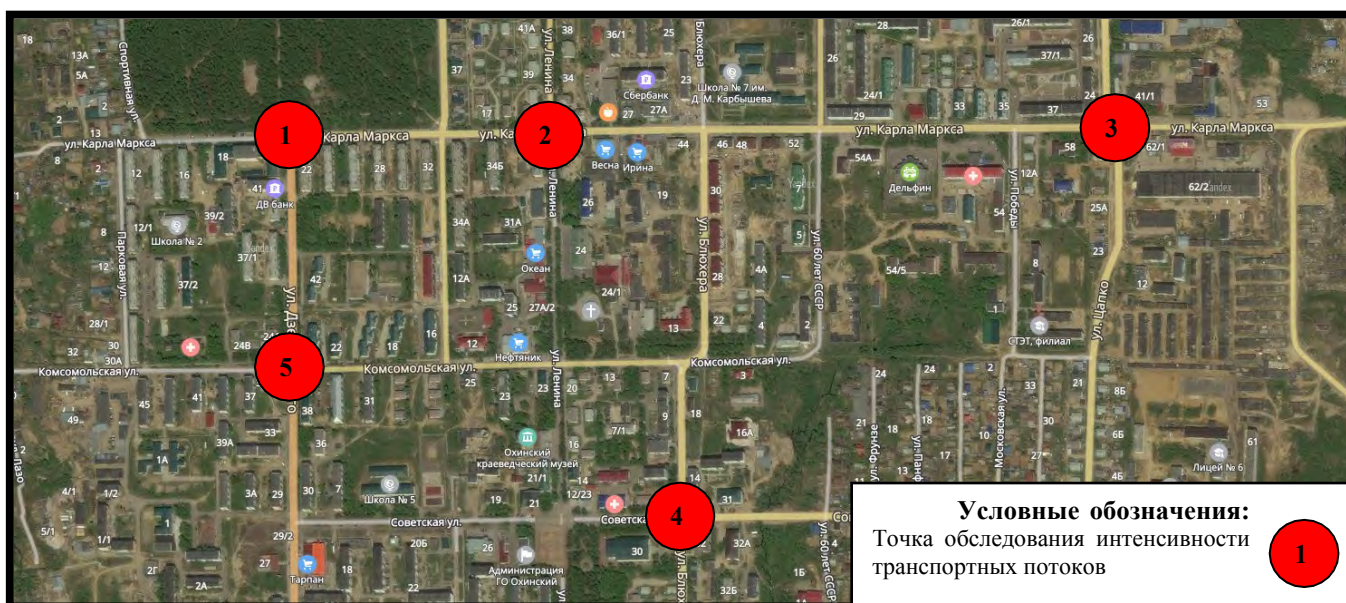
Время проведения замеров интенсивности транспортных потоков соответствовало пиковым и предшествующим им часам – с 7:00 до 9:00, с 12:00 до 15:00, с 17:00 до 19:00, данное время соответствовало наибольшей нагрузке на УДС.

Таким образом, были произведены замеры интенсивности транспортных потоков на следующих точках УДС МО ГО “Охинский” (Рисунки 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5.):

- точка 1 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского);
- точка 2 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Ленина);
- точка 3 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Цапко);
- точка 4 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Советская – ул. Блюхера);
- точка 5 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская);

**Рисунок 6.1.1**

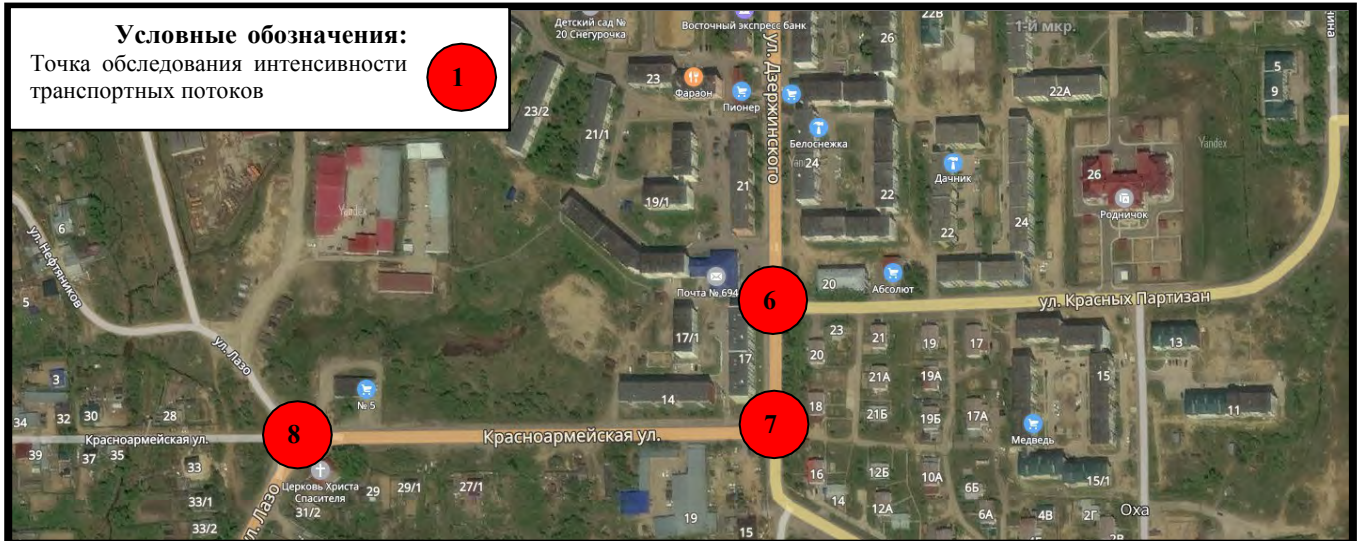
*Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский”.*



- точка 6 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан);
- точка 7 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская);
- точка 8 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная.);

**Рисунок 6.1.2**

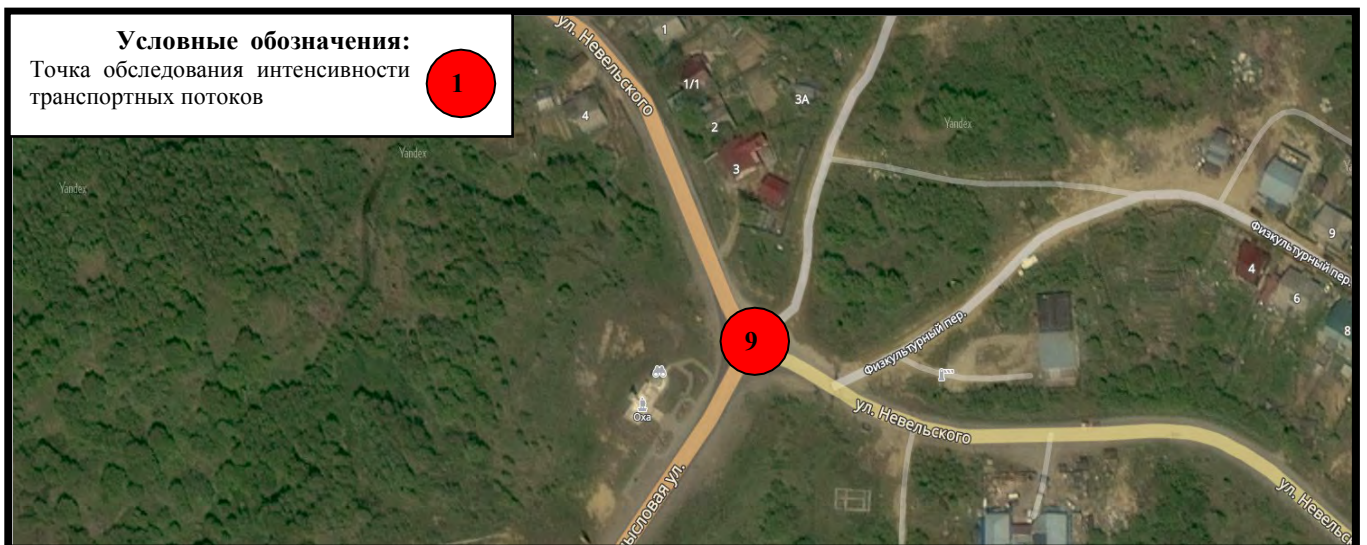
Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский”.



- точка 9 – МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского);

**Рисунок 6.1.3**

Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский”.



- точка 10 – МО ГО “Охинский” с. Некрасовка (пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская);

**Рисунок 6.2**

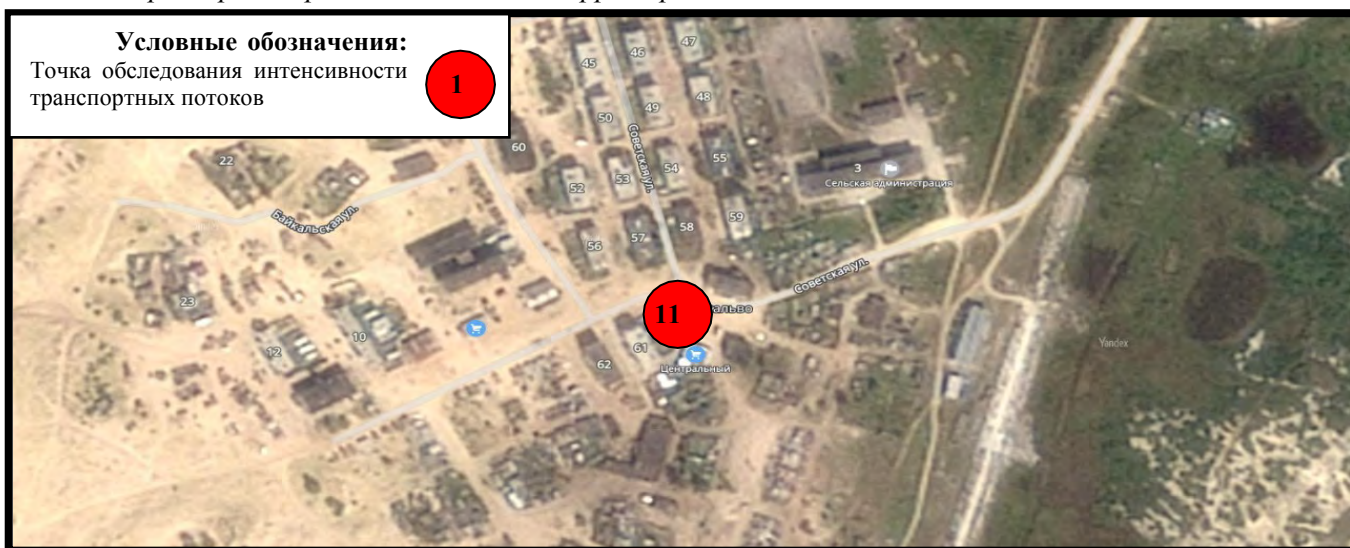
Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский” с. Некрасовка.



- точка 11 – МО ГО “Охинский” с. Москальво (пересечение ул. Советская – ул. Советская);

**Рисунок 6.3**

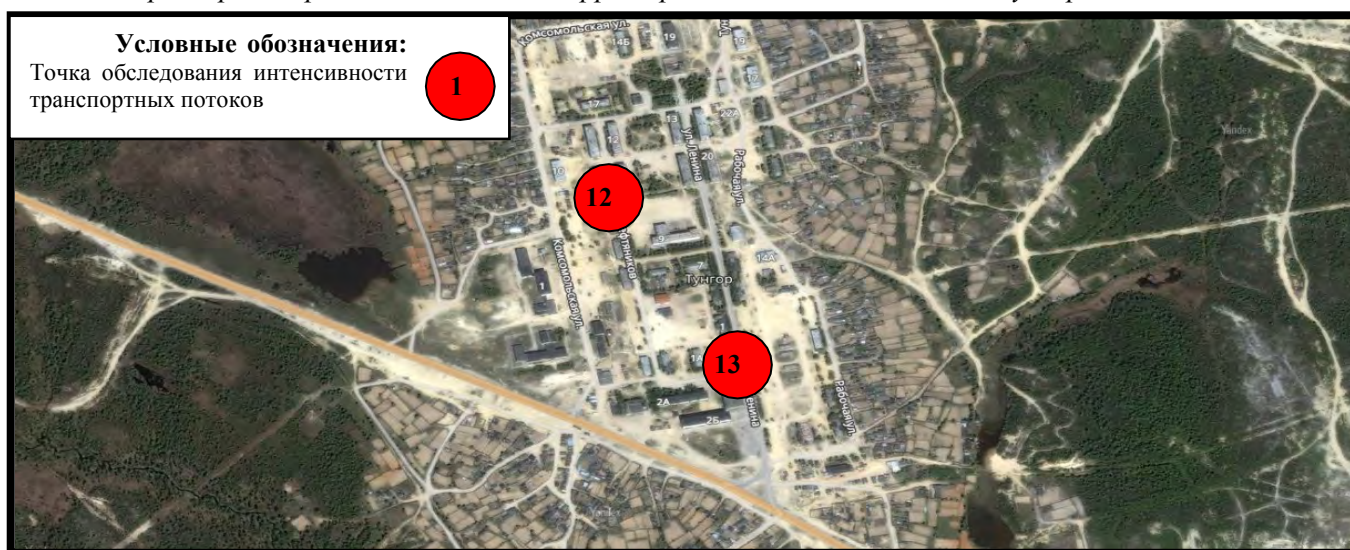
*Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский” с. Москальво.*



- точка 12 – МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников.);
- точка 13 – МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина.);

**Рисунок 6.4**

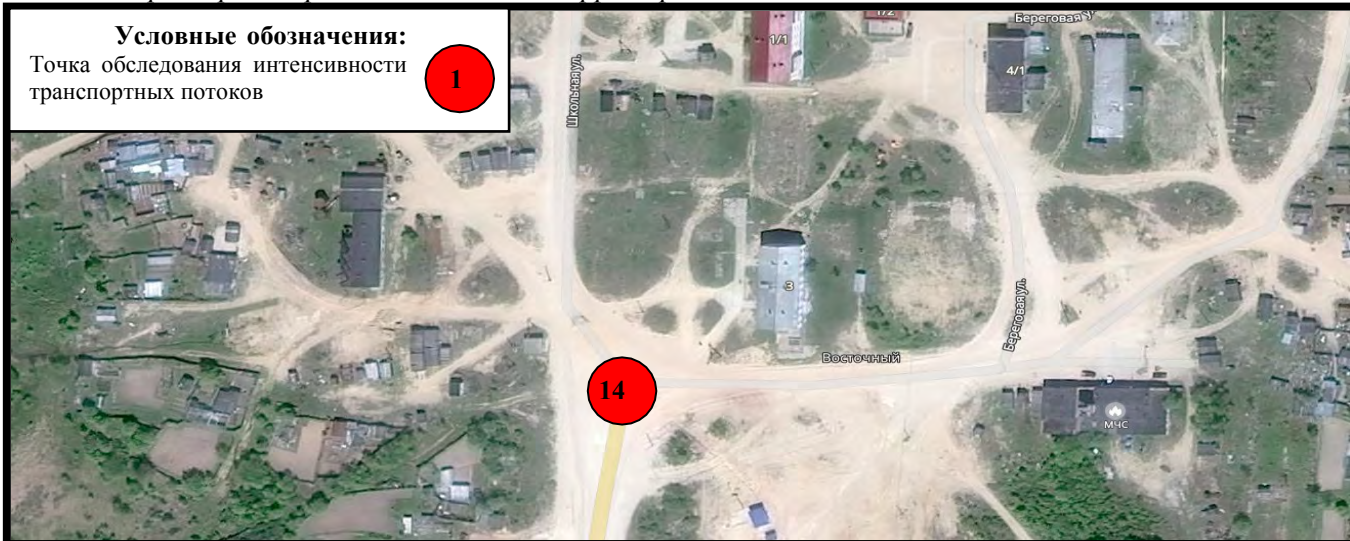
*Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский” с. Тунгор.*



- точка 14 – МО ГО “Охинский” с. Восточное (пересечение ул. Школьная – ул. Школьная);

**Рисунок 6.5**

*Точки замеров транспортных потоков на территории МО ГО “Охинский” с. Восточное.*



Результаты исследования были сведены в акты натурного обследования перекрёстков (Акты: №1, №2, №3, №4, №5, №6, №7, №8, №9, №10, №11, №12, №13, №14).

Каждый акт содержит наименование узла замера, дату и время замера, применяемое оборудование, конфигурацию узла замера с нумерацией входов, описание размещения и циклов светофорных объектов при их наличии, таблицы для записи интенсивности движения транспортных средств с учётом всех разрешённых маршрутов движения транспорта на пересечении.

При расчётах выделяли 7 видов транспорта (в скобках даны коэффициенты приведения согласно СП34.13330.2012 «Автомобильные дороги»):

5. - легковые автомобили;
6. - легкие грузовые автомобили грузоподъёмностью до 2,0 т;
7. - средние грузовые автомобили грузоподъёмностью от 2,1 до 5,0 т;
8. - тяжелые грузовые автомобили грузоподъёмностью от 5,1 до 8,0 т;
9. - очень тяжёлые грузовые автомобили грузоподъёмностью более 8,0 т;
10. - мототранспорт;
11. - автобусы.

На основании результатов замеров была построена схема интенсивности транспортных потоков в ключевых узлах УДС МО ГО «Охинский» в «часы пик» с 7:00 до 9:00, с 12:00 до 15:00, с 17:00 до 19:00.

В общем транспортном потоке МО ГО «Охинский» разделение по транспортным средствам, представлено следующим образом:

- легковые автомобили составляют 91,3 % от общего количества транспортного потока;
- лёгкие грузовые автомобили составляют 0,5 % от общего количества транспортного потока;
- средние грузовые автомобили составляют 1,9 % от общего количества транспортного потока;
- тяжёлые грузовые автомобили составляют 0,1 % от общего количества транспортного потока;
- очень тяжёлые грузовые автомобили составляют 2,9 % от общего количества транспортного потока;
- автопоезда составляют 0,1 % от общего количества транспортного потока;
- автобусы составляют 3,2 % от общего количества транспортного потока.

Доля грузовых автомобилей разной вместимости в общем потоке транспортных средств в МО ГО «Охинский» не высока и составляет 5%. Наибольшее влияние грузовые автомобили оказывают на дороги районного и областного значения, находящиеся вне населённых пунктов и служащие для транзита транспортных средств в пределах района. Влияние на дороги местного значения, находящиеся, непосредственно, в населённых пунктах, имеет не сезонный, а постоянный характер при ввозе товаров общего потребления и строительных материалов. Так движение грузового транспорта по УДС в населённых пунктах района наблюдается при транспортировке Нефте-газовой промышленности. При этом нагрузка на УДС этих населённых пунктов находится в пределах нормы.

Акт №1

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Промысловая – ул. Невельская МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

Время обследования: с 8:00 до 9:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

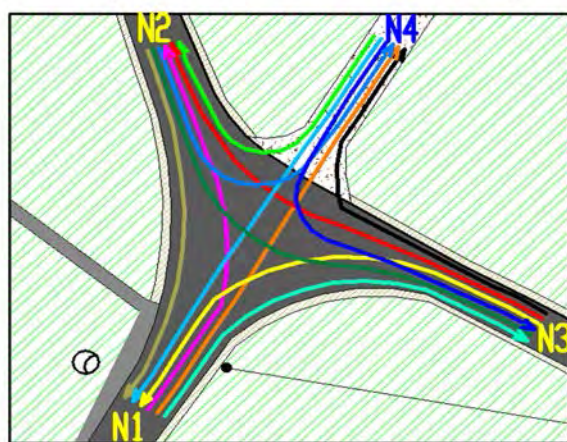
Обзорный вид перекрестка



Схема перекрестка

ул. Невельского

ул. Промысловая



На базу

Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	124	0	0	0	10	0	4	169	1027	1500
1 - 3	10	0	0	0	0	0	0	10	138	201
1 - 4	18	1	0	2	4	0	0	35	467	681
2 - 1	72	0	0	0	0	0	0	72	960	1402
2 - 3	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39
2 - 4	16	0	0	0	0	0	0	16	213	311
3 - 1	8	0	0	0	0	0	0	8	107	156
3 - 2	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58
3 - 4	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58
4 - 1	16	0	0	2	4	0	0	31	413	603
4 - 2	20	0	0	0	0	0	0	20	267	389
4 - 3	1	0	0	0	0	0	0	1	13	19

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;



Акт №2

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Красноармейская – ул. Дзержинского МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

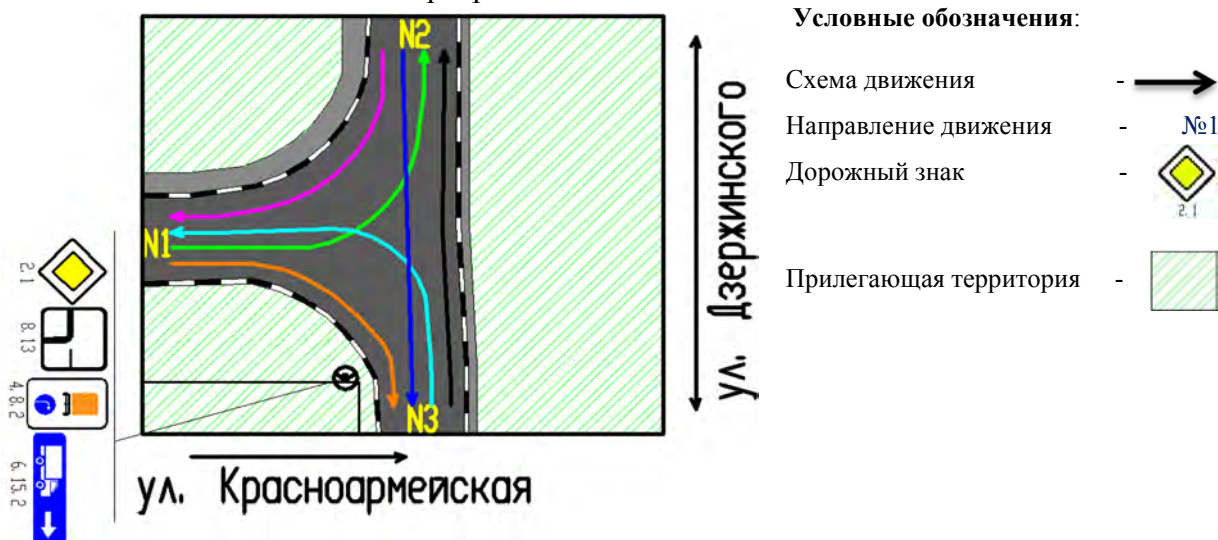
Время обследования: с 9:00 до 10:00.

Оборудование: видеочкамера Logitech C 920.

Обзорный вид перекрестка



Схема перекрестка



Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	120	0	4	0	0	0	16	168	2240	3270
1 - 3	4	0	0	0	0	0	0	4	53	178
2 - 1	172	0	0	0	4	0	12	206	2746	4010
2 - 3	44	0	0	0	0	0	0	44	587	856
3 - 1	12	0	0	0	4	0	0	26	346	506
3 - 2	68	0	4	0	4	0	0	92	1226	1791

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

### Акт №3

#### натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Дзержинского – ул. Красных Партизан МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

Время обследования: с 12:00 до 13:00.

Оборудование: видеочкамера Logitech C 920.

#### Обзорный вид перекрестка



Схема перекрестка



#### Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	156	0	0	0	8	0	8	204	2720	3971
1 - 3	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39
1 - 4	24	0	0	0	4	0	0	38	506	740
2 - 1	168	0	4	0	4	0	8	212	2826	4127
2 - 3	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
2 - 4	12	0	0	0	0	0	0	12	160	234
3 - 1	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
3 - 2	8	0	0	0	0	0	0	8	107	156
3 - 4	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
4 - 1	44	0	0	0	4	0	0	65	867	1265
4 - 2	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
4 - 3	108	0	0	0	4	0	0	122	1627	2375

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

## Акт №4

### натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Дзержинского – ул. Комсомольская МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

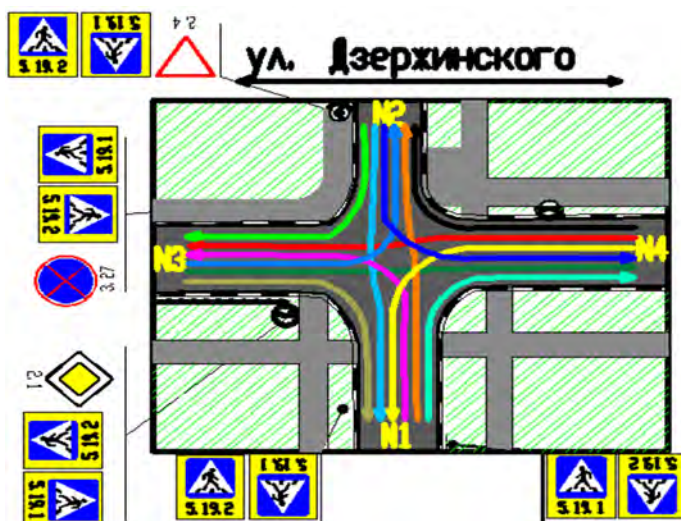
Время обследования: с 13:00 до 14:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

#### Обзорный вид участка



#### Схема перекрестка



#### Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	246	0	6	0	6	0	12	312	4160	6073
1 - 3	42	0	3	0	0	0	0	50	667	973
1 - 4	105	0	0	0	0	0	0	105	1400	2044
2 - 1	231	0	6	0	6	0	3	275	3667	3353
2 - 3	36	1	0	0	0	0	0	38	507	740
2 - 4	60	0	0	0	0	0	0	60	800	1168
3 - 1	24	0	3	0	0	0	0	32	427	623
3 - 2	24	0	0	0	0	0	0	24	320	467
3 - 4	42	0	0	0	0	0	0	42	560	818
4 - 1	72	0	0	0	0	1	0	76	1013	1479
4 - 2	30	0	0	0	0	0	0	30	400	584
4 - 3	42	0	0	0	0	0	0	42	560	818

*Примечание:*

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №5

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Дзержинского – ул. Карла Маркса МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

Время обследования: с 14:00 до 15:00.

Оборудование: видеочкамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	222	0	9	0	12	0	6	300	4000	5840
1 - 3	15	0	0	0	0	0	0	15	200	292
2 - 1	236	0	12	0	9	0	12	328	4373	6385
2 - 3	75	0	3	0	0	0	3	90	1200	1752
3 - 1	24	0	0	0	0	0	0	24	320	467
3 - 2	69	0	3	0	3	0	3	95	1267	1849

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №6

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Карла Маркса – ул. Ленина МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

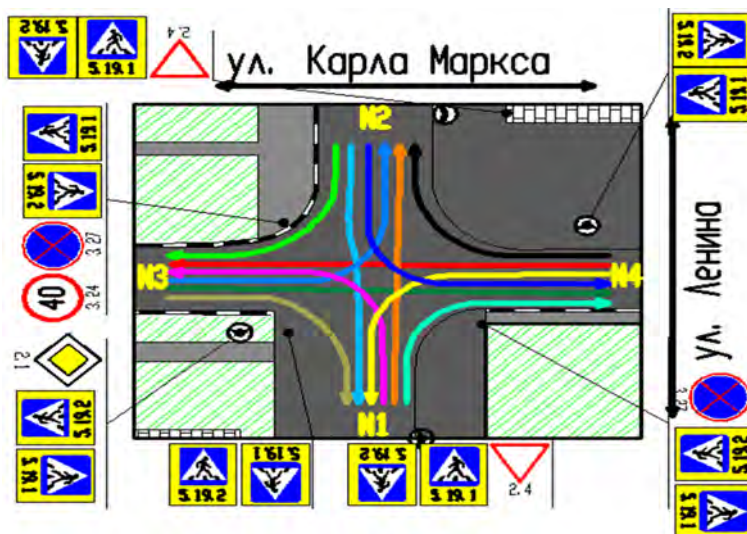
Время обследования: с 17:00 до 18:00.

Оборудование: видеочкамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	30	0	0	0	0	0	0	30	400	584
1 - 3	12	0	0	0	0	0	0	12	160	234
1 - 4	42	0	0	0	0	0	0	42	560	818
2 - 1	18	0	0	0	0	0	0	18	240	350
2 - 3	60	0	0	0	0	0	0	60	800	1168
2 - 4	42	0	0	0	6	0	0	63	840	1226
3 - 1	6	0	0	0	0	0	0	6	80	128
3 - 2	126	0	6	0	0	0	6	141	1880	2745
3 - 4	102	0	0	0	0	0	0	102	1360	1985
4 - 1	18	0	0	0	0	0	0	18	240	350
4 - 2	78	0	0	0	0	0	0	78	1040	1518
4 - 3	84	0	0	0	0	0	24	144	1920	2803

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №7

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Карла Маркса – ул. Цапко МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 12.09.2018 г.

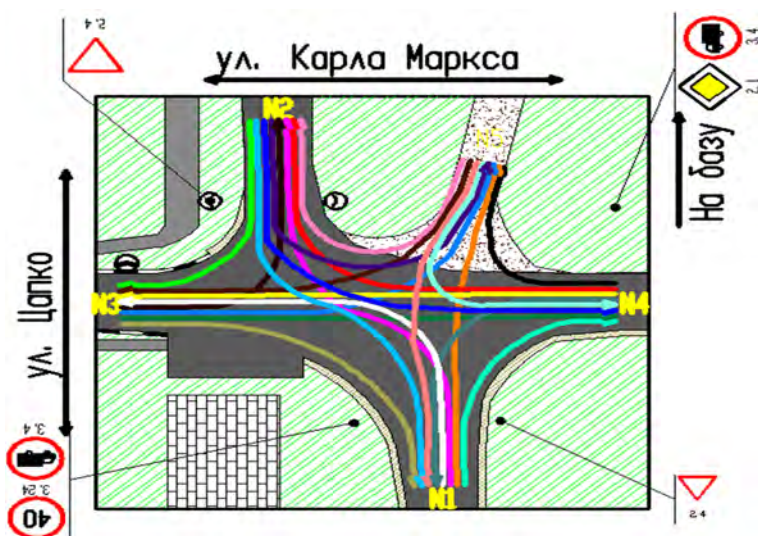
Время обследования: с 17:00 до 18:00.

Оборудование: видеочкамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	12	0	0	0	0	0	0	12	160	233
1 - 3	56	0	0	0	4	0	0	70	933	1363
1 - 4	12	0	0	0	0	0	0	12	160	234
1 - 5	0	0	0	0	3	0	0	11	147	215
2 - 1	20	0	0	0	0	0	0	20	267	389
2 - 3	24	0	4	0	0	0	0	34	453	662
2 - 4	12	0	4	0	0	0	0	22	293	428
2 - 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - 1	12	0	0	0	0	0	0	12	160	234
3 - 2	64	0	0	0	0	0	8	84	1120	1635
3 - 4	24	0	0	0	0	0	0	24	320	467
3 - 5	0	0	3	0	5	0	0	25	333	487
4 - 1	24	0	0	0	4	0	0	38	507	740
4 - 2	40	0	0	0	0	0	0	40	533	779
4 - 3	64	0	4	0	0	0	12	94	1253	1830
4 - 5	2	0	0	0	3	0	0	10	133	195

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №8  
 натурального обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Советская – ул. Блюхера МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 13.09.2018 г.

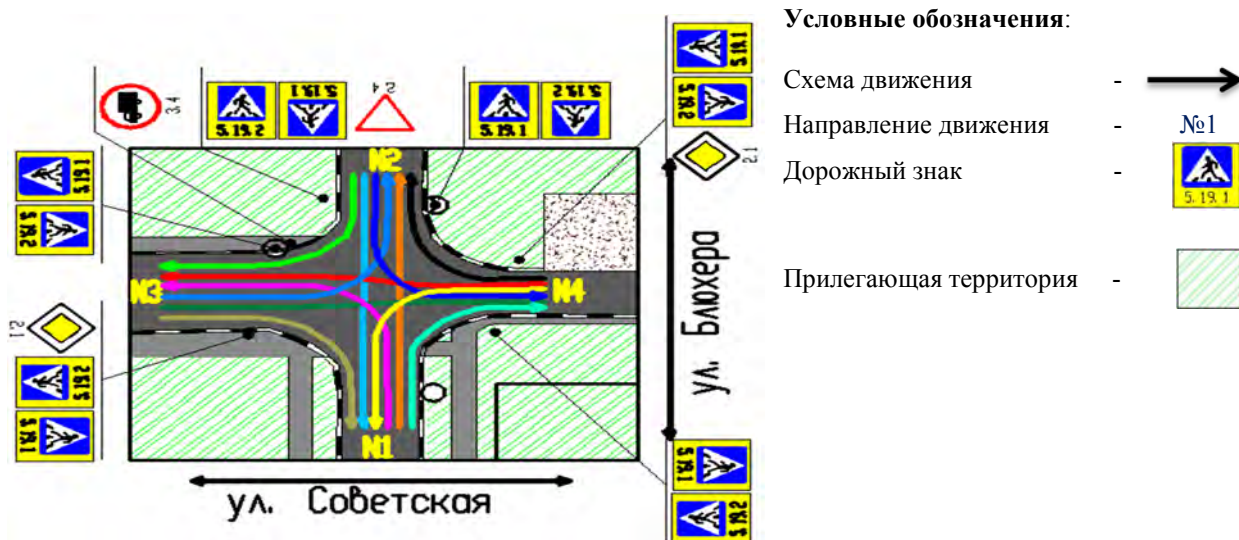
Время обследования: с 8:00 до 9:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Дорожный знак -
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	80	0	0	0	0	0	0	13	173	253
1 - 3	8	0	0	0	0	0	0	8	107	156
1 - 4	52	0	0	0	0	0	0	52	693	1012
2 - 1	128	0	0	0	4	0	4	145	1933	2822
2 - 3	16	0	0	0	0	0	0	16	214	312
2 - 4	64	0	0	0	0	0	0	64	853	1245
3 - 1	12	0	0	0	0	0	0	12	160	234
3 - 2	16	0	0	0	0	0	0	16	214	312
3 - 4	4	0	0	0	0	0	0	3	53	78
4 - 1	20	0	0	0	0	0	0	20	267	389
4 - 2	80	0	0	0	0	0	0	80	1066	1557
4 - 3	8	0	0	0	0	0	0	8	107	156

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

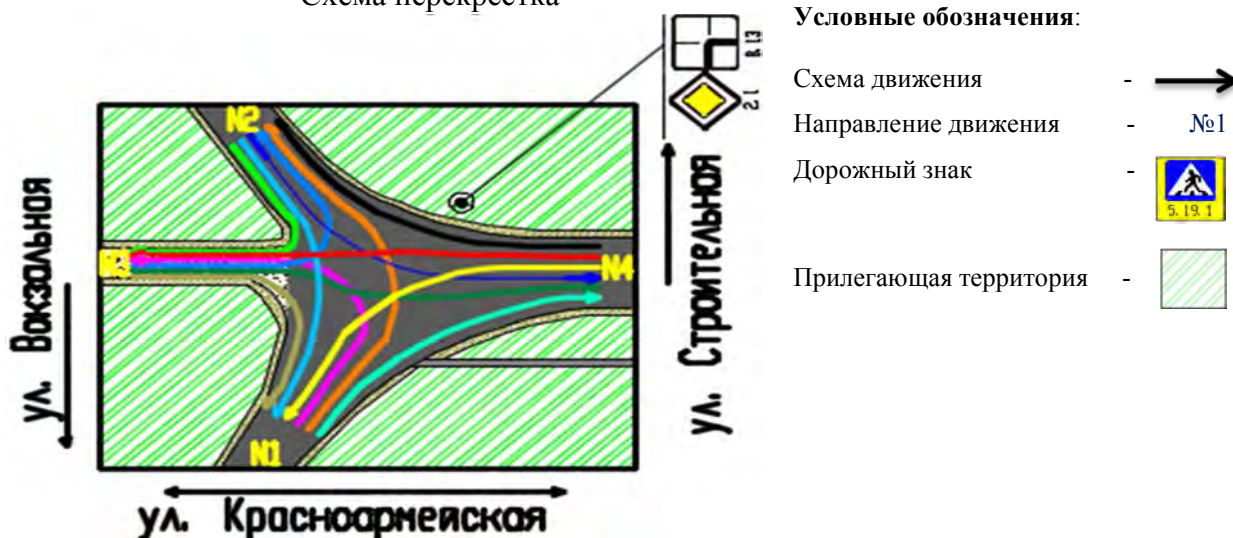
Акт №9  
 натурального обследования перекрестка  
 Наименование перекрестка ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная МО ГО  
 “Охинский”.

Дата обследования: 13.09.2018 г.  
 Время обследования: с 9:00 до 10:00.  
 Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
1 - 3	4	0	0	0	0	4	0	18	240	350
1 - 4	156	0	4	0	4	0	12	210	2800	4088
2 - 1	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
2 - 3	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
2 - 4	28	0	0	0	0	0	0	28	373	545
3 - 1	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
3 - 2	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
3 - 4	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78
4 - 1	92	0	12	0	12	0	20	214	713	1041
4 - 2	16	0	0	0	0	0	0	16	213	311
4 - 3	4	0	0	0	0	0	0	4	53	78

Примечание:

- 1-легковые автомобили;
- 2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;
- 3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;
- 4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;
- 5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;
- 6-автопоезда;
- 7-автобусы;



Акт №33

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Парковая – ул. Октябрьская в с. Некрасовка МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 13.09.2018 г.

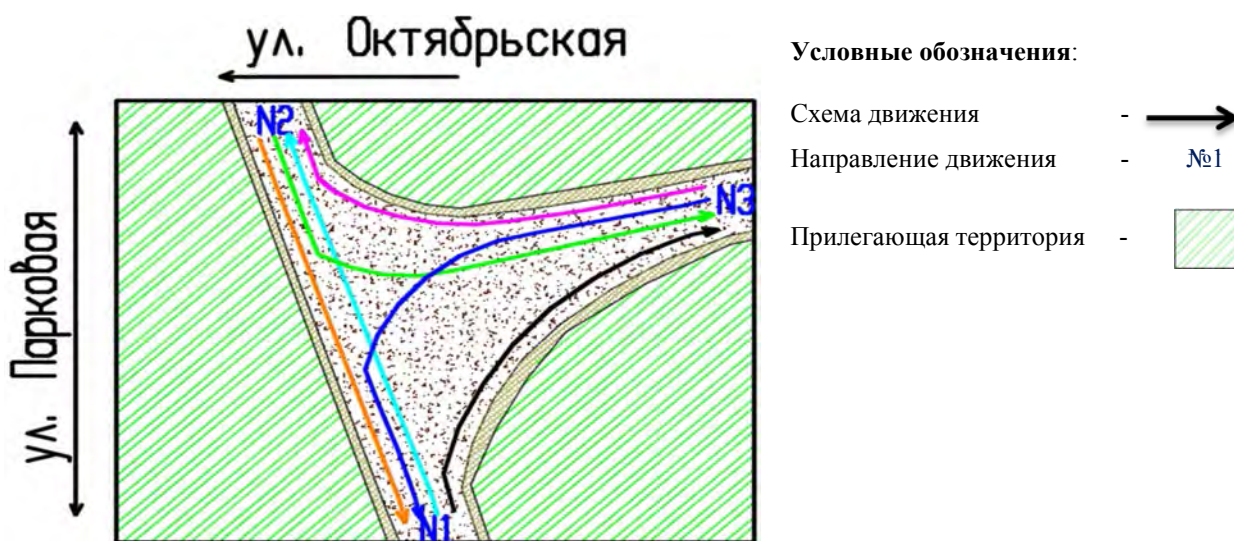
Время обследования: с 12:00 до 13:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	4	0	0	0	0	0	0	4	53	77
1 - 3	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58
2 - 1	6	0	0	0	0	0	0	6	80	117
2 - 3	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58
3 - 1	5	0	0	0	0	0	0	5	67	97
3 - 2	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №11

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Советская – ул. Советская в с. Москальво МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 13.09.2018 г.

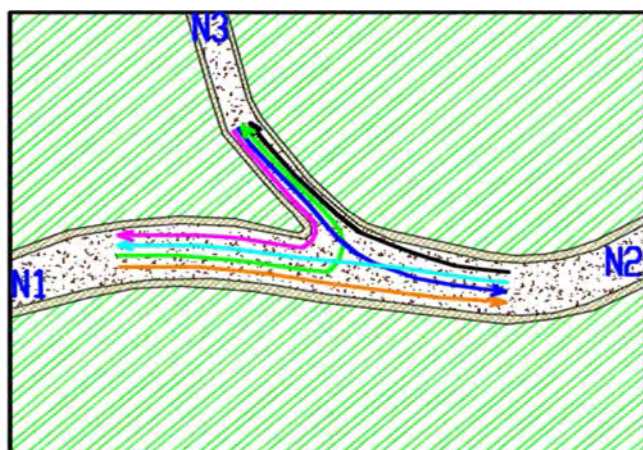
Время обследования: с 14:00 до 15:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

Схема движения -

Направление движения - №1

Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	6	0	0	0	0	0	0	6	80	117
1 - 3	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39
2 - 1	4	0	0	0	0	0	0	4	53	77
2 - 3	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39
3 - 1	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58
3 - 2	3	0	0	0	0	0	0	3	40	58

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №12

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Ленина – ул. Нефтяников в с. Тунгор МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 14.09.2018 г.

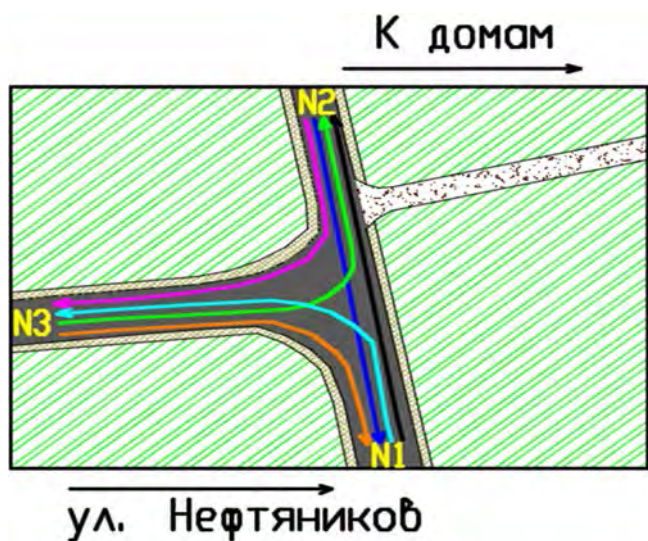
Время обследования: с 8:00 до 9:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

Схема движения -

Направление движения - №1

Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	7	0	0	0	1	0	0	11	146	214
1 - 3	9	0	0	0	0	0	0	9	120	192
2 - 1	8	0	1	0	1	0	0	14	187	272
2 - 3	6	0	0	0	0	0	0	6	80	117
3 - 1	9	0	0	0	0	0	0	9	120	192
3 - 2	7	0	0	0	0	0	0	7	93	136

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №13

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка ул. Нефтяников - проезд до ул. Ленина в с. Тунгор МО ГО "Охинский".

Дата обследования: 14.09.2018 г.

Время обследования: с 9:00 до 10:00.

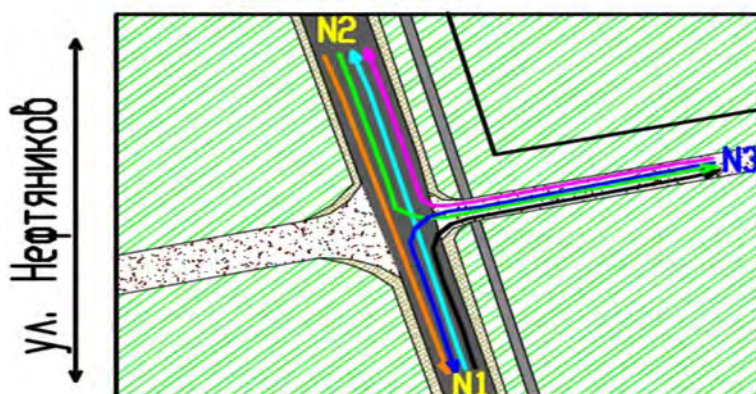
Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка

К домам



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Прилегающая территория -

Проезд на ул. Ленина

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	7	0	1	0	0	0	0	10	33	49
1 - 3	1	0	0	0	0	0	0	1	13	19
2 - 1	8	2	0	0	0	1	0	15	200	292
2 - 3	2	0	0	0	0	0	0	2	27	39
3 - 1	1	0	0	0	0	0	0	1	13	19
3 - 2	1	0	0	0	0	0	0	1	13	19

Примечание:

1-легковые автомобили;

2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;

3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;

4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;

5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;

6-автопоезда;

7-автобусы;

Акт №14

натурного обследования перекрестка

Наименование перекрестка проезд от ул. Школьная – ул. Школьная в с. Восточное МО ГО “Охинский”.

Дата обследования: 14.09.2018 г.

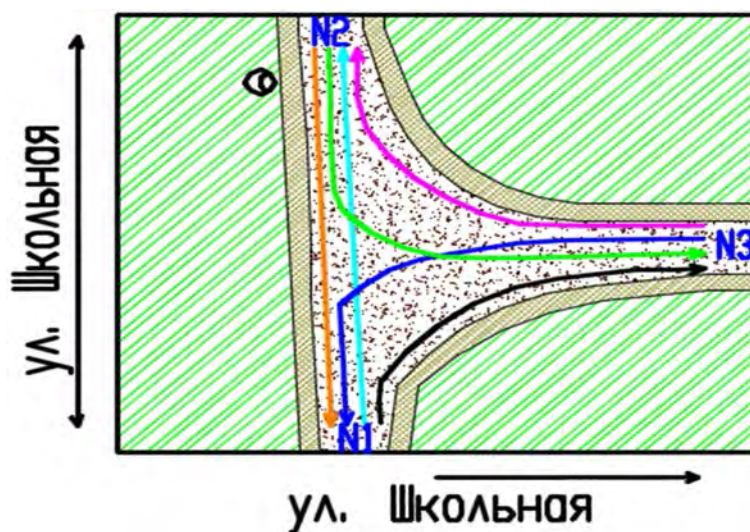
Время обследования: с 12:00 до 13:00.

Оборудование: видеочамера Logitech C 920.

Обзорный вид участка



Схема перекрестка



Условные обозначения:

- Схема движения -
- Направление движения - №1
- Прилегающая территория -

Направление	Типы транспортных средств							Приведенная интенсивность	Суточная интенсивность	С перспективой на 20 лет
	1	2	3	4	5	6	7			
1 - 2	9	4	0	0	0	0	0	15	200	292
1 - 3	9	0	2	0	4	0	0	28	373	545
2 - 1	12	5	0	0	0	0	0	17	226	331
2 - 3	10	0	0	0	0	0	0	10	133	195
3 - 1	10	0	1	0	4	0	0	27	360	526
3 - 2	7	2	0	0	0	0	0	10	133	195

Примечание:

- 1-легковые автомобили;
- 2-легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;
- 3-средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,1 т до 5,0 т;
- 4-тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 5,1 т до 8,0 т;
- 5-очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 8,0 т;
- 6-автопоезда;
- 7-автобусы;

### **3 Анализ полученных данных и результатов обследований и оценка существующих параметров автодорог вне границ населённых пунктов и УДС и схемы организации дорожного движения МО ГО “Охинский”**

Через территорию МО ГО “Охинский”, проходит дорога областного значения “Южно-Сахалинск – Оха”. Данная дорога берет своё начало в городе Южно - Сахалинск и проходит через такие крупные населённые пункты как: г. Долинск, г. Макаров, г. Поронайск, пгт. Ноглики. Автомобильная дорога “Южно-Сахалинск – Оха” является основной транспортной связью МО ГО “Охинский” и обеспечивает ему связи с центром Сахалинской области городом Южно - Сахалинск, а также обеспечивает ему широкую транспортную доступность населённых пунктов примыкающих к данной автомобильной дороге. На ряду с автомобильной дорогой “Южно-Сахалинск – Оха”. Транспортную и пешеходную связи на территории населённых пунктов, в пределах промышленных и коммунально-складских зон, а также выход на магистральные улицы и дороги, обеспечивают улицы местного значения (улицы в жилой застройке, улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах).

Интенсивности движения транспортных средств по дорогам вне зависимости от форм собственности не превышает расчётных для них значений. Так наибольшие интенсивности движения наблюдаются на следующих участках:

- автомобильная дорога “Южно-Сахалинск – Оха” - интенсивность 129 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 30%;
- автомобильная дорога “Оха - Москальво” - интенсивность достигает 30 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 47%;
- автомобильная дорога “через Эхаби - Восточное” – интенсивность достигает 50 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 42%;
- автомобильная дорога “подъезд к с. Некрасовка” - интенсивность достигает 30 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 18%;

Из представленных интенсивностей движения можно сделать вывод, что основные транспортные потоки МО ГО “Охинский” проходят по дорогам областного значения, а также по межмуниципальным автомобильным дорогам МО ГО “Охинский”, что обусловлено нахождением объектов притяжения и трудовыми корреспонденциями района.

Движение грузового транспорта на территории МО ГО “Охинский” ограничивается нормативно-правовыми нормами России и Сахалинской области в частности, а также конструктивными особенностями сооружения транспортной инфраструктуры. На данный момент запрет движения грузового транспорта на территории МО ГО “Охинский” отсутствует. Основные потоки грузового транспорта на территории района проходят по автомобильной дороге “Южно-Сахалинск – Оха” и “Оха - Москальво”, на остальных участках УДС района доля грузового транспорта в общем потоке автомобильного транспорта низка или отсутствует вовсе.

Сбор и структуризация данных об основных параметрах УДС и их анализ позволил определить ряд существующих проблем и недостатков.

Одним из основных недостатков УДС является то, что около 87% автодорог МО ГО

“Охинский” имеют переходное, либо твердое (не усовершенствованное) тип покрытия, что вносит определенные ограничения при движении по ним.

Также в районе присутствует ряд второстепенных проблем, которые в незначительной степени влияют на транспортные потоки:

- отсутствие в ряде мест освещения на улицах и дорогах, что приводит к повышенной вероятности возникновения аварийных ситуаций.

- несоответствие дорожной разметки нормам (разметку плохо видно, либо она не читаема) на дорогах местного значения.

- недостаточное оснащение дорог техническими средствами организации дорожного движения. В том числе отсутствие знаков регламентирующих очерёдность проезда транспортных средств и отсутствие средств информирующих о зонах снижения скорости.

В связи с низкой нагрузкой на УДС МО ГО “Охинский”, отвечающей параметрам существующей УДС, как для существующей ситуации, так и для перспективной, с учётом программных мероприятий, мероприятия КСОДД будут направлены на совершенствование существующей организации дорожного движения и повышение его безопасности.

## Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения ДТП.

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована статистическая информация, предоставленная Отделением ОГИБДД ОМВД России по городскому округу "Охинский" (Таблица 7).

**Таблица 7**

*Статистика ДТП на территории МО ГО "Охинский" за период с 2015 г. по 2017 г.*

Вид показателя	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Всего ДТП с пострадавшими, шт.	63	60	48
Ранено, чел.	3	7	8
Погибло, чел.	2	1	2
Тяжесть последствий ДТП, %	40%	14%	20%
Число погибших на 100 тыс.	8.8	4.4	8.8

В (таблице 8). и на рисунке 8. представлено распределение ДТП по видам.

**Таблица 8**

*Распределение ДТП по видам.*

Вид ДТП	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Столкновение, шт.	41	36	23
Опрокидывание, шт.	2	1	9
Наезд на пешехода, шт.	3	0	1
Наезд на велосипедиста, шт.	0	0	0
Наезд на препятствие, шт.	6	3	2
Наезд на стоящее ТС, шт.	8	12	9
Съезд с дороги, шт.	3	3	3
Иной вид ДТП, шт.	0	0	1

Анализ данных представленных в таблице, показывает, что в сравнении с 2015 годом число погибших в ДТП в 2016 уменьшилось на 50%, а в 2016 по сравнению с 2017 увеличилось в два раза, хотя общее количество ДТП снизилось, что говорит об увеличении тяжести последствий ДТП.

**Рисунок 8**

*Распределение ДТП по видам в 2017 году.*





Из диаграммы видно, что основными видами ДТП являются столкновение (58 % ДТП), а также опрокидывание (19% ДТП), наезд на стоящее ТС (19% ДТП) и наезд на препятствие (17% ДТП).

За период 2015 - 2017 гг. на территории МО ГО “Охинский” выделяют следующие места концентрации ДТП:

- г. Оха ул. Карла-Маркса от ул. Ленина до ул. Блюхера;
- г. Оха ул. Дзержинского от ул. Карла-Маркса до ул. Комсомольская;
- г. Оха ул. Дзержинского от ул. Советская до ул. Красных партизан.

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод, что на территории МО ГО “Охинский” отсутствуют переходящие участки концентрации ДТП. На сегодняшний день в районе насчитывается несколько мест концентрации ДТП.

На (рисунке 9.) представлены места концентрации ДТП.

### Рисунок 9.

Распределение ДТП по видам в 2017 года.



Из представленной схемы наглядно видно, что ул. Дзержинского является наиболее аварийным участком. Основными видами ДТП на данной автомобильной дороге являются столкновения, опрокидывания транспортных средств и наезд на пешеходов. Состояние дорожного покрытия является удовлетворительным,

В целях ликвидации очагов аварийности в рамках КСОДД будет принят ряд реконструктивно – планировочных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению аварийности на них.

## 5. Анализ организации парковочного пространства на территории МО ГО “Охинский”

По данным отделения ОГИБДД ОМВД России ГО МО “Охинский” всего в районе зарегистрировано 7178 индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из численности населения, проживающего на территории муниципального района (22 612 чел.) и количества индивидуальных легковых автомобилей (7178 ед.), уровень автомобилизации на территории района составляет 317 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей.

Хранение легкового автотранспорта осуществляется в районах усадебной и коттеджной застройки на территориях участков. В районах средне этажной и многоэтажной застройки – в капитальных гаражах, на открытых охраняемых автостоянках, на придомовых территориях.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» п. 11.19: на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90 % от числа индивидуальных легковых автомобилей.

Информация об имеющихся парковочных местах для хранения автомобилей в ГО МО “Охинский”, нормативной потребности и дефиците парковочных мест представлена в (таблице 9).

**Таблица 9**  
Сведения о парковочных местах в ГО МО “Охинский”

Население, чел.	Кол-во зарегистрированных легковых автомобилей, ед.	Существующее количество, м/м		Необходимо общее количество машино-мест	Существующий дефицит машино-мест
		Плоскостная вне уличная парковка, включая	Частный жилой сектор		
23 266	7178	812	6418	6460	-770
		7230			

Существующее количество машина-мест на территории МО ГО “Охинский” составляет 7230 м/м, а потребное 6460, из чего можно сделать вывод о профиците парковочных мест на территории района. Беря во внимание депопуляцию населения района можно сделать вывод, что существующее количество парковочных мест на территории района в перспективе удовлетворит спрос на них.

## 6. Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО ГО “Охинский”.

Регулярные перевозки пассажиров на территории муниципального района осуществляются автомобильным пассажирским транспортом. Железнодорожный транспорт отсутствует, ближайшей железнодорожной станцией является пгт. Ноглики, расположенный в 274 км южнее г. Охи, из чего можно сделать вывод о большей значимости автомобильного транспорта в сфере осуществления пассажирских перевозок на территории МО ГО “Охинский”.

В границах МО ГО “Охинский” перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, которые входят в единую маршрутную сеть регулярных перевозок Сахалинской области.

На территории МО ГО “Охинский” действуют, как и межмуниципальные маршруты общественных пассажирских перевозок, так и внутригородские. Внутригородские пассажирские перевозки в городе Оха, представлены двумя маршрутами. Межмуниципальные маршруты осуществляют перевозку между населёнными пунктами МО ГО “Охинский”, обеспечивая их связь с административным центром городом Оха.

Перечень маршрутов, по которым осуществляется перевозка пассажиров и багажа на территории МО ГО “Охинский”, представлен в (Таблице 10).

Схемы маршрутов общественного транспорта на территории МО ГО “Охинский” представлены соответственно на (Схемы 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7).

**Таблица 10.**

*Перечень маршрутов общественного пассажирского автомобильного транспорта МО ГО “Охинский”.*

№ п/п	Регистрационный номер маршрута	Наименование маршрута	Класс транспортного средства
1	1	п. Геологов – Военный городок – п. Геологов	Автобусы класса А категории D, малого класса транспортных средств
2	2	ЦРБ – Дамир - ЦРБ	
3	128	Оха – Эхаби – Восточное – Эхаби - Оха	
4	129	Оха – Аэропорт – Тунгор – Аэропорт - Оха	
5	149	Оха – Аэропорт – Оха	
6	179/180	Оха – Некрасовка – Москальво - Оха	

Схема 1.1

Схема автобусного маршрута №1 в МО ГО "Охинский".

лист 3 ГМ

«СОГЛАСОВАННО»  
 Начальник отделения ГИБДД  
 ОМВД по МО ГО «Охинский»  
 Д.Ю. Сидоренко  
 «26» 05 2017г.

Схема автобусного маршрута № 1  
 «УТВЕРЖДАЮ»  
 Директор МУП «Охазавтотранс»  
 О.А. Лапонов  
 «...» 2017г.

«УТВЕРЖДАЮ»  
 Председатель межведомственной  
 комиссии округа «Охинский» по  
 обследованию и утверждению  
 автобусных маршрутов  
 Е.А. Рычкова  
 «...» 2017г.

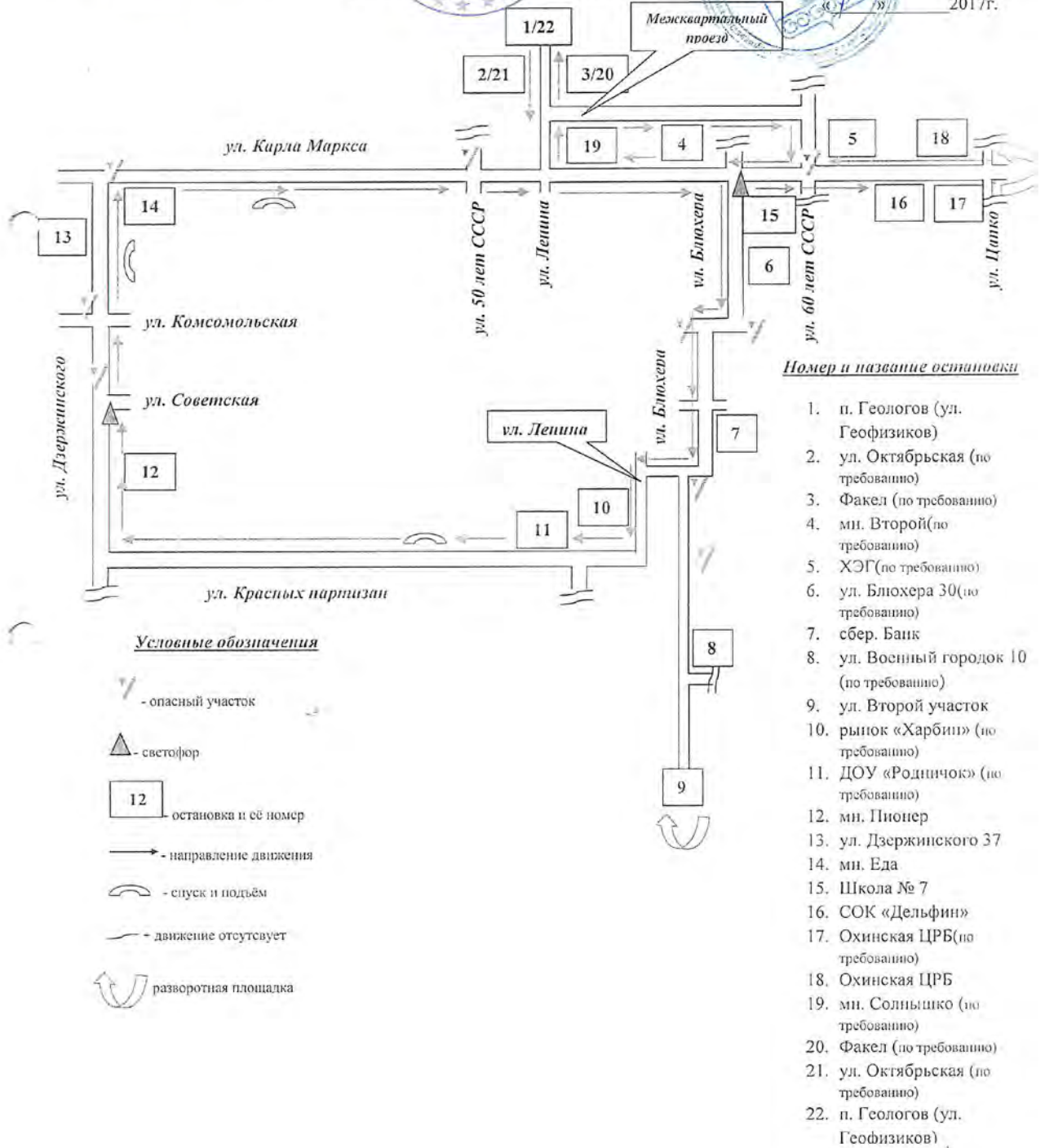


Схема 1.2

Схема автобусного маршрута №1 в МО ГО «Охинский».

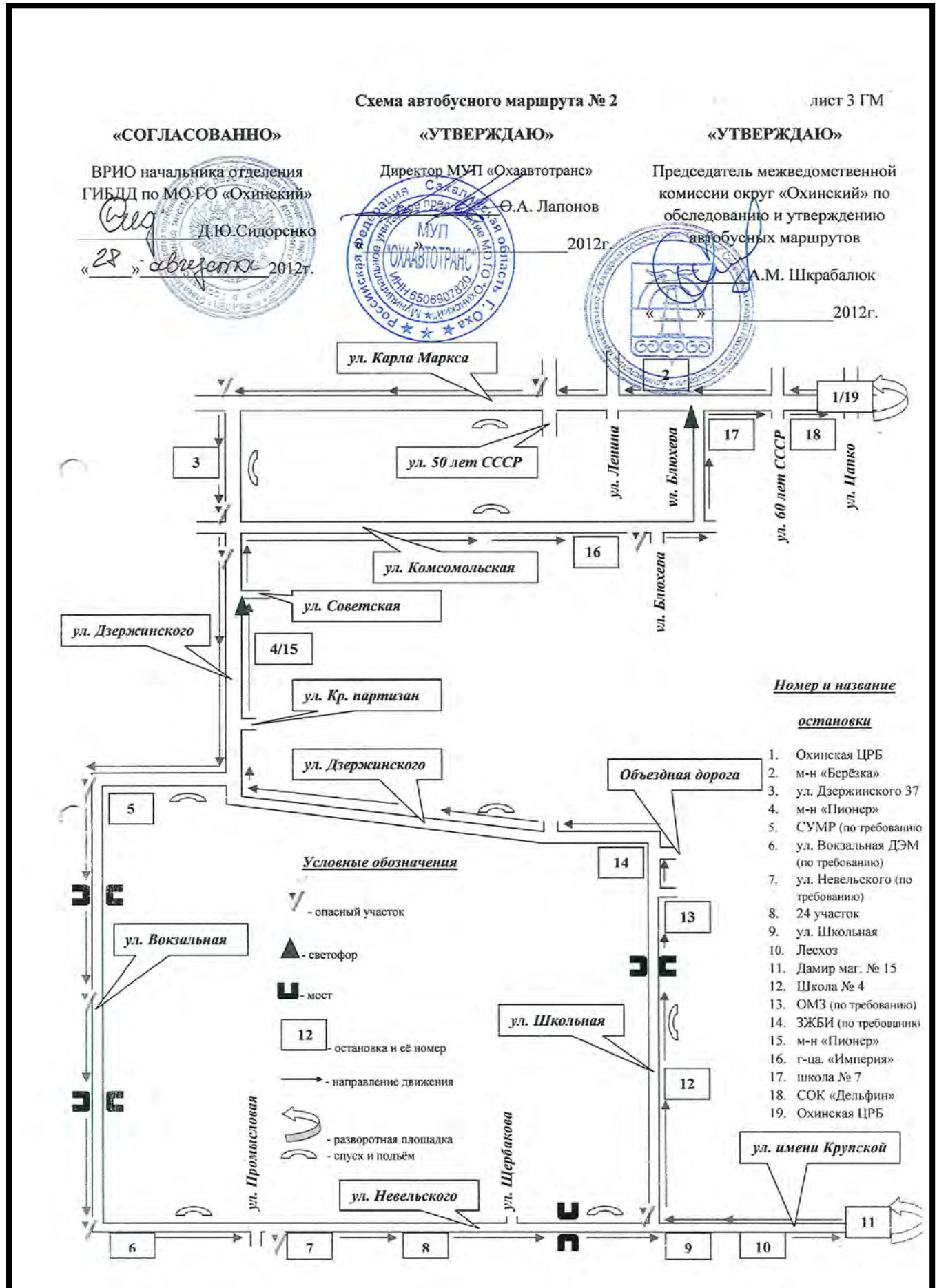


Схема 1.3

Схема автобусного маршрута №128 в МО ГО «Охинский».

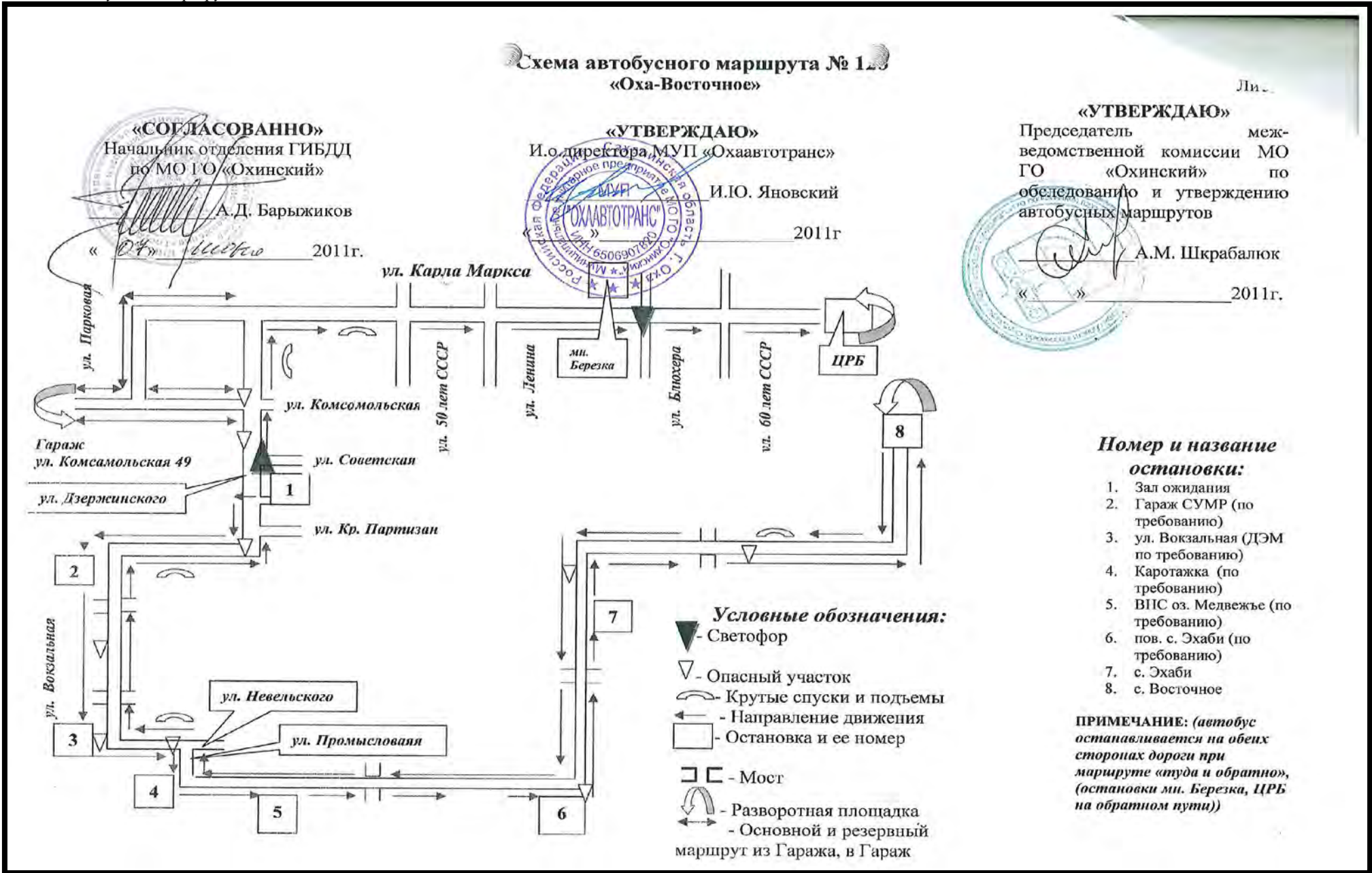


Схема 1.4

Схема автобусного маршрута №129 в МО ГО «Охинский».

Схема автобусного маршрута № 129

лист 3 ПМ



«СОГЛАСОВАННО»  
 Начальник отделения ГИБДД  
 ОВД по МО ГО «Охинский»

Д.Ю. Сидоренко

2016г.

«УТВЕРЖДАЮ»

Директор МУП «Охаавтотранс»

О.А. Лапонов

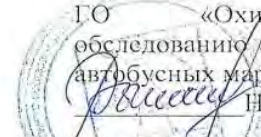
« 01 »

2016г.

«УТВЕРЖДАЮ»

Председатель межведомственной комиссии МО ГО «Охинский» по обследованию и утверждению автобусных маршрутов

Н.А. Рычкова



2016г.

Номер и название остановки:

1. Зал ожидания
2. ул. Вокзальная СУМР (по требованию)
3. ул. Вокзальная (ДЭМ по требованию)
4. Каротажка (по требованию)
5. ВНС оз. Медвежье (по требованию)
6. пов. с. Эхаби (по требованию)
7. бывшая ПНБ (по требованию)
8. стар. Аэропорт (по требованию)
9. с. Озерное
10. с. Тунгор (по требованию)
11. с. Тунгор (центр)

Условные обозначения:

- Светофор
- Опасный участок
- Крутые спуски и подъемы
- Направление движения
- Остановка и ее номер
- Мост
- Разворотная площадка
- Основной и резервный маршрут из Гаража, в Гараж

ПРИМЕЧАНИЕ: (остановки школы № 7, ЦРБ на обратном пути, по требованию)

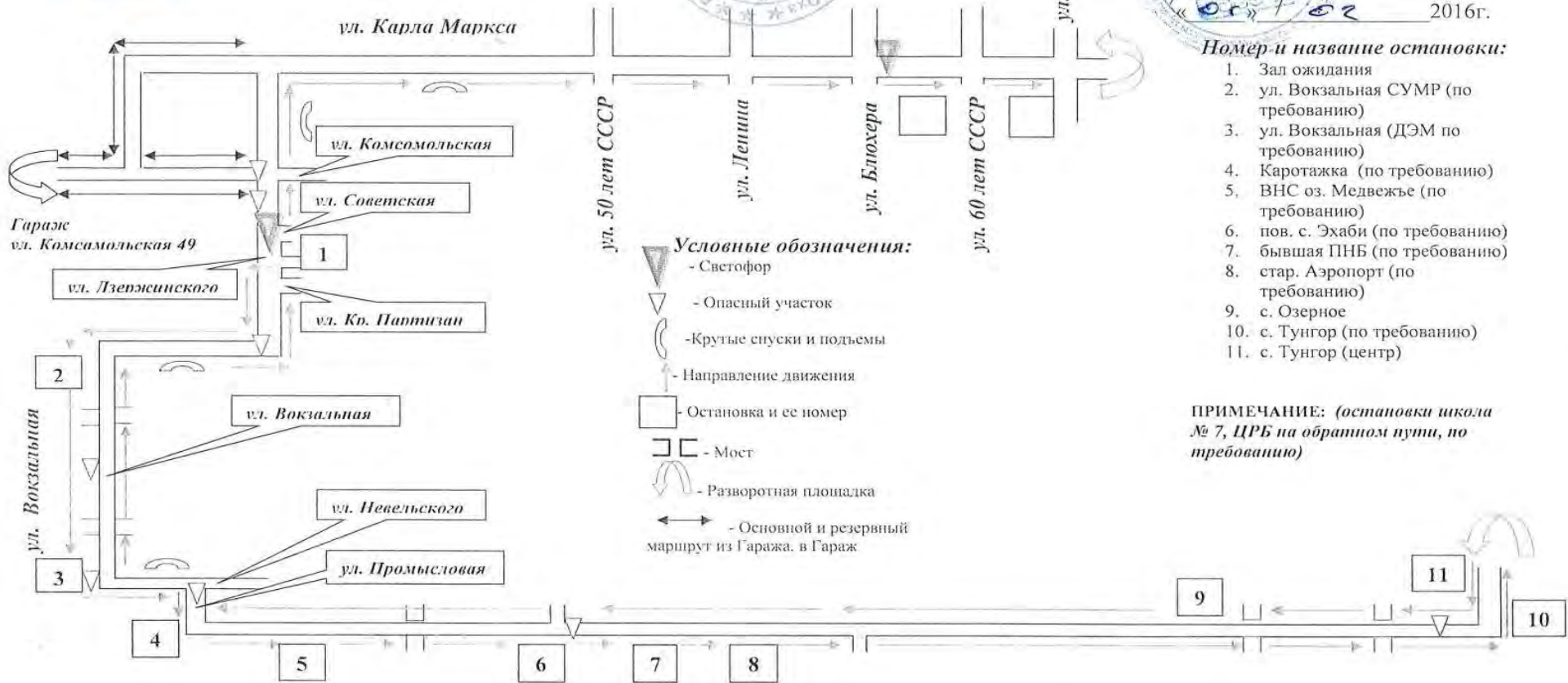


Схема 1.5

Схема автобусного маршрута №149 в МО ГО "Охинский".

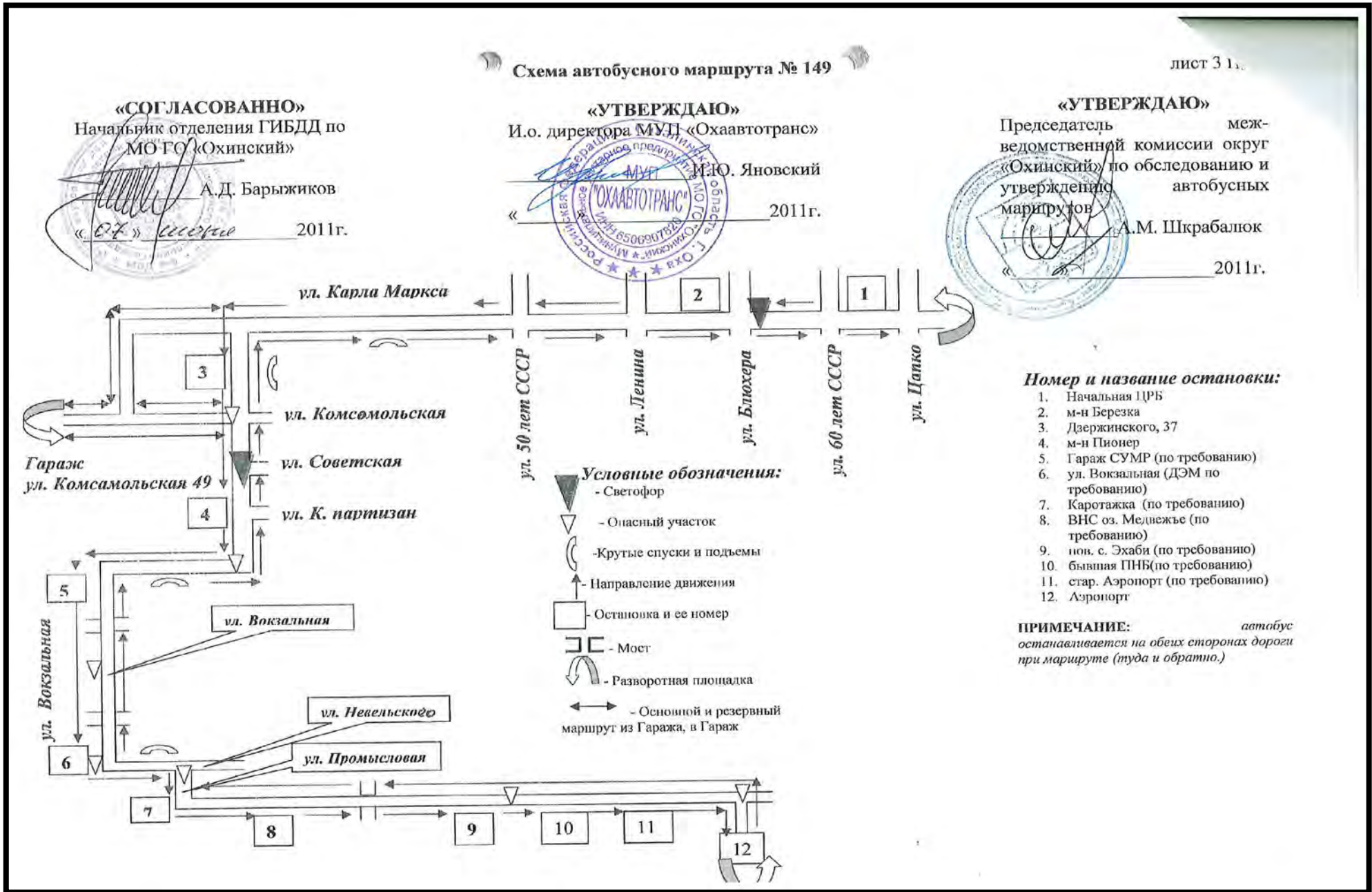




Схема 1.6

Схема автобусного маршрута №179/180 в МО ГО «Охинский».

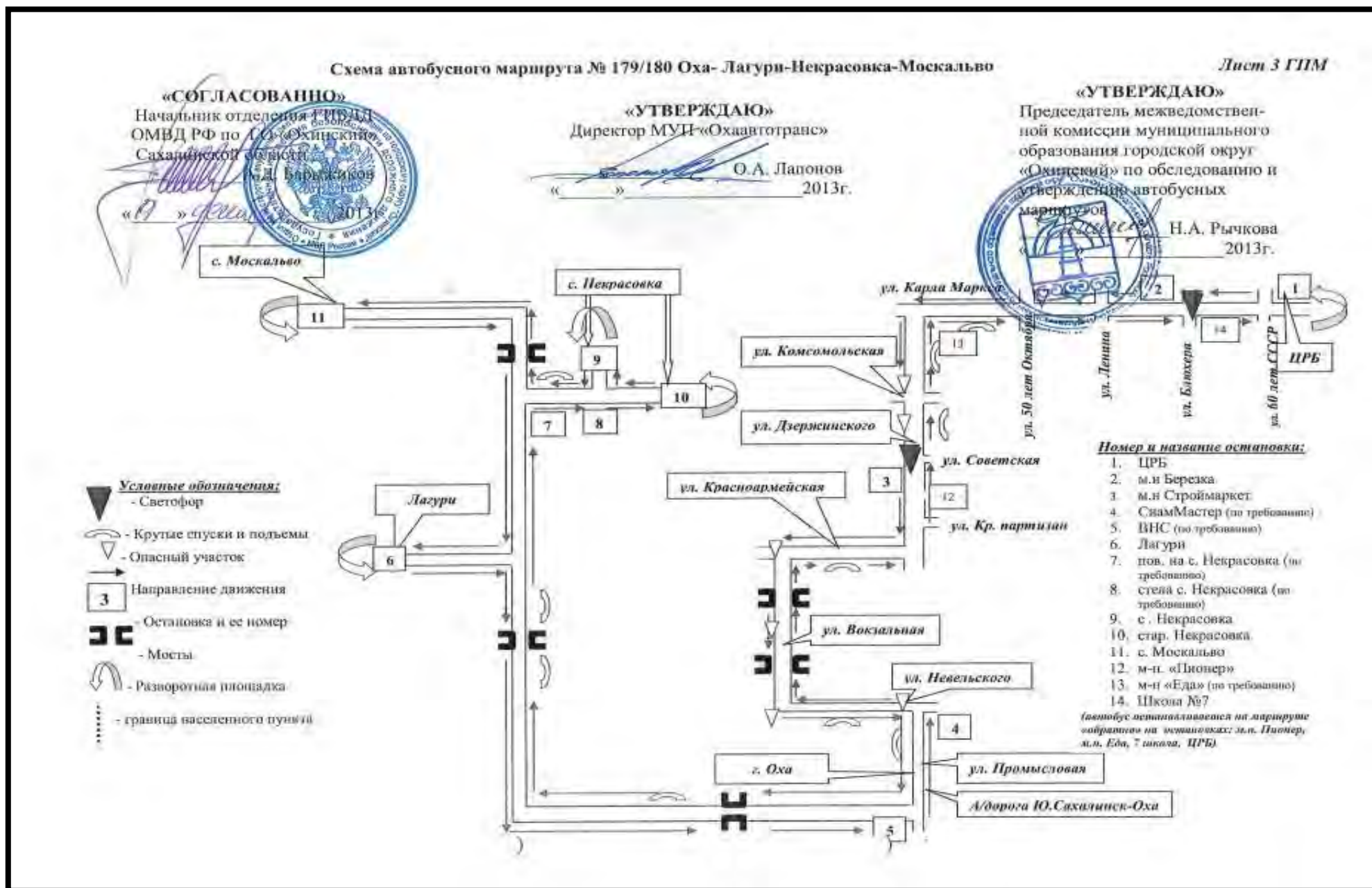


Схема 1.7

Схема автобусного маршрута №180 в МО ГО "Охинский".

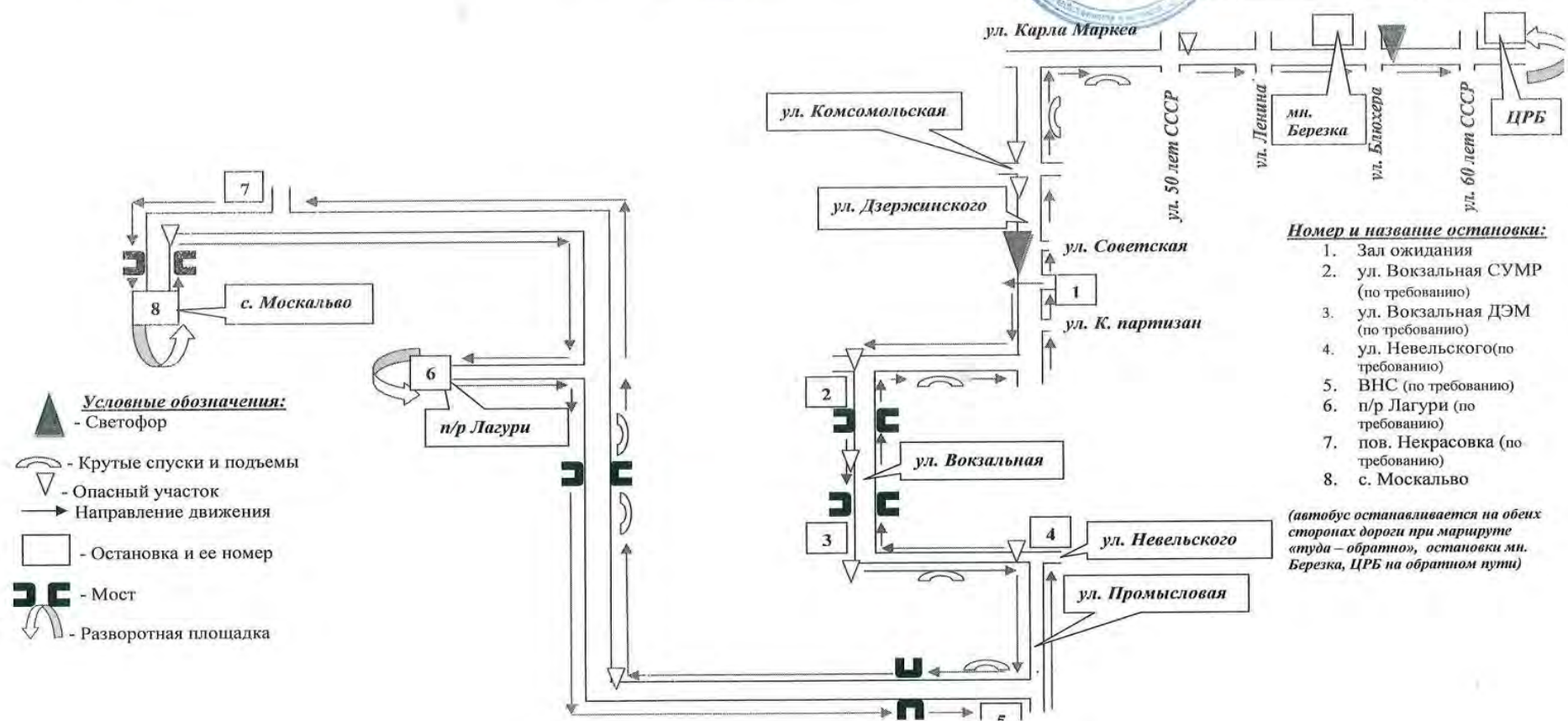
Схема автобусного маршрута № 180

Лист 3 из 3

«СОГЛАСОВАННО»  
 Начальник отделения ГИБДД по  
 МО ГО «Охинский»  
 А.Д. Барыжиков  
 «...» 2011г.

«УТВЕРЖДАЮ»  
 И.о. директора МУП «Охаавтотранс»  
 И.Ю. Яновский  
 «...» 2011г.

«УТВЕРЖДАЮ»  
 Председатель меж-  
 ведомственной комиссии округ  
 «Охинский» по обследованию и  
 утверждению автобусных  
 маршрутов  
 А.М. Шкрабалюк  
 «...» 2011г.



Проанализировав схемы маршрутов общественного транспорта, можно заключить следующее:

- основные пассажирские перевозки, общественным автомобильным транспортом, осуществляются по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, а также и внутри города Оха и движутся по расписанию;

- пассажирское регулярное железнодорожное сообщение по МО ГО “Охинский” отсутствует.

В целом анализ данных показал, что общественный транспорт МО ГО “Охинский” охватывает большую часть населённых пунктов, доля населения населённых пунктов, не имеющих регулярного автобусного (железнодорожного) сообщения с административным центром городам Оха, в общей численности населения составляет 7,2 %.

## 7. Оценка уровня транспортной доступности МО ГО «Охинский».

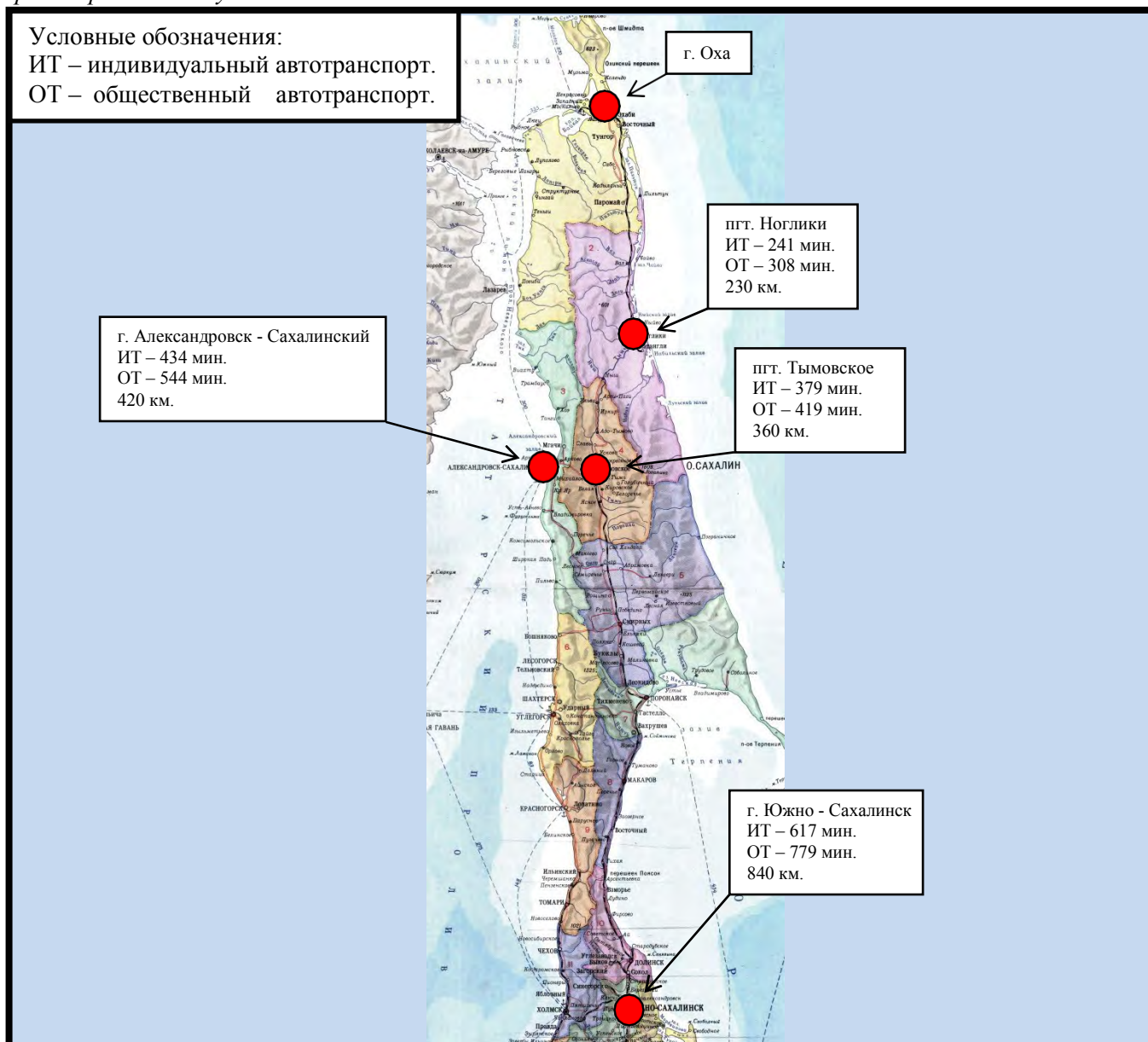
Границы территории муниципального образования городской округ «Охинский» определяются границами Охинского района Сахалинской области. Охинский район расположен на севере о. Сахалин. По территории он самый крупный в Сахалинской области (17%). На западе границей МО городской округ «Охинский» служит побережье пролива Невельского, Амурского лимана, Сахалинского залива, залива Помрь, на севере – побережье залива Северный и Охотского моря, на востоке – побережье Охотского моря и залива Пильтун. На юге МО городской округ «Охинский» граничит с МО «Александровск – Сахалинский район» и «Ногликский район». Остров Уш входит в состав территории МО городской округ «Охинский». Стоит отметить, что на транспортную доступность района влияет то, что по его территории проходит автомобильная дорога областного значения «Южно-Сахалинск - Оха», обеспечивающая району автомобильные связи в сообщении с городом Южно-Сахалинск и центрами близлежащих муниципальных образований.

Для оценки показателей внешней доступности были выбраны наиболее близко расположенные к границам МО ГО «Охинский» крупные населенные пункты (Рисунок 10):

пгт. Ноглики, г. Поронайск, пгт. Тымовское, г. Александровск – Сахалинский, г. Южно-Сахалинск.

Рисунок 10.

Транспортная доступность МО ГО «Охинский».



В (таблице 11) приведены оценочные показатели для корреспондирующих - населённых пунктов на индивидуальном и общественном автомобильном транспорте.

**Таблица 11.**

*Оценочные показатели внешней доступности.*

№ п/п	Маршрут	Расстояние км	Время в пути, мин		
			Индивидуальный автотранспорт	Общественный автотранспорт	Железнодорожный транспорт
1	Оха - Ноглики	230	241	308	-
2	Оха - Тымовское	360	379	419	-
3	Оха – Александровск - Сахалинский	420	443	554	-
4	Оха – Южно - Сахалинск	840	617	779	-

Анализируя данные таблицы, можно сделать ряд выводов:

- от Охи до Ногликов, Тымовского, Александровска - Сахалинского и Южно - Сахалинска есть возможность доехать индивидуальным, общественным автомобильным транспортом, при этом меньшее время, при движение до Ногликов, Тымовского, Александровска - Сахалинского и Южно - Сахалинска на этот путь будет затрачено при использовании индивидуального автомобильного транспорта (соответственно 241, 379, 443 и 617 мин.);

- от Охи до Ногликов, Тымовского, Александровска - Сахалинского и Южно - Сахалинска отсутствует прямое сообщение железнодорожным транспортом.

Анализ полученных оценочных показателей позволяет сделать вывод о низкой транспортной доступности МО ГО “Охинский” Сахалинской области со стороны внешних корреспондирующих муниципальных образований: по большинству направлений время в пути занимает около 5 - 6 часов (до города Южно – Сахалинск 10 – 11 часов).

## 8.

### Итоги натурного обследования.

В настоящее время на территории МО ГО “Охинский” проживает 23 266 человек. В состав МО ГО “Охинский” входит 11 сельских поселений. МО ГО “Охинский” расположен на севере Сахалинской области.

Всего на территории МО ГО “Охинский” зарегистрировано 7 760 единиц транспортных средств, из которых число легковых транспортных средств составляет 7 178 единицы, а грузовых и спецтехники – 582 единиц, уровень автомобилизации на территории района составил 317 автомобилей на 1000 жителей.

Прогноз численности населения предполагает его снижения, так депопуляция населения в перспективе сохранится.

Общая численность рабочих мест на территории района в 2017 году составляет 8,0 тыс. мест. Подавляющая доля рабочих мест расположена в центральной части МО ГО “Охинский”.

На территории муниципального района работает около 34,38 % населения. Основные миграционные потоки внутри района обусловлены концентрацией объектов притяжения в пределах сельских поселений и г. Оха.

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования на территории МО ГО “Охинский” составляет 230,3 км, в том числе:

- дорог областного значения – 108,8 км;
- дорог местного значения вне границ нас. пунктов – 63,0 км;
- дорог улично – дорожной сети – 58,48 км.

Основные транспортные потоки МО ГО “Охинский” проходят по дорогам областного значения, а также по межмуниципальным автомобильным дорогам, что обусловлено нахождением объектов притяжения и трудовыми корреспонденциями района.

Интенсивность движения транспортных средств по дорогам вне зависимости от форм собственности не превышает расчетных для них значений. Так наибольшие интенсивности движения наблюдаются на следующих участках дорог:

- автомобильная дорога “Южно-Сахалинск – Оха” - интенсивность 129 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 30%;
- автомобильная дорога “Оха - Москальво” - интенсивность достигает 30 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 47%;
- автомобильная дорога “через Эхаби - Восточное” – интенсивность достигает 50 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 42%;
- автомобильная дорога “подъезд к с. Некрасовка” - интенсивность достигает 30 ТС/час. В транспортном потоке доля грузового транспорта составляет, около 18%.

Также в МО ГО “Охинский” присутствует ряд второстепенных проблем, которые в незначительной степени влияют на транспортные потоки:

- отсутствие в ряде мест освещения на улицах и дорогах МО ГО “Охинский”, что приводит к повышенной вероятности возникновения аварийных ситуаций. В частности к таким участкам относится автомобильная дорога « Южно-Сахалинск - Оха »;
- несоответствие дорожной разметки нормам (разметку плохо видно, либо она не читаема) на автомобильных дорогах местного значения;
- недостаточное оснащение дорог техническими средствами организации дорожного движения. В том числе отсутствие знаков регламентирующих очередность проезда транспортных средств и отсутствие средств информирующих о зонах снижения скорости.

Смертность от ДТП, за 2017 год в расчёте на 100 тыс. населения составляет 8,8 человек, а показатель социального риска – 14%, что в 1,4 раза превышает плановый

показатель социального риска 10,6%, необходимый к достижению в 2018 году.

На данный момент на территории МО ГО “Охинский” имеется 3 места концентрации ДТП

- г. Оха ул. Карла-Маркса от ул. Ленина до ул. Блюхера;
- г. Оха ул. Дзержинского от ул. Карла-Маркса до ул. Комсомольская;
- г. Оха ул. Дзержинского от ул. Советская до ул. Красных партизан.

Существующее количество Машино мест на территории МО ГО “Охинский” составляет 7230 м/м, а потребное 6460, из чего можно сделать вывод о профиците парковочных мест на территории района. Беря во внимание депопуляцию населения района можно сделать вывод, что существующее количество парковочных мест на территории района в перспективе удовлетворит спрос на них.

В границах МО ГО “Охинский” перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, которые входят в единую маршрутную сеть регулярных перевозок Сахалинской области. Доля населения населённых пунктов, не имеющих регулярного автобусного сообщения с административным центром, в общей численности населения района составляет 0,7 %.

Анализ полученных оценочных показателей внешней доступности позволяет сделать вывод о низкой транспортной доступности МО ГО “Охинский” со стороны внешних корреспондирующих муниципальных образований: по большинству направлений время в пути занимает около четырех часов (до крупных населённых пунктов представленных населёнными пунктами Тымовское, Александровск-Сахалинский и Южно-Сахалинск от 6 до 10 часов).

Вся необходимая информация собрана в полном объёме. Полученные результаты будут использованы для решения задач проекта КСОДД.

## 9. Определение аварийности на ключевых транспортных узлах МО ГО “Охинский”

Дорожно-транспортная ситуация представляет собой совокупность процессов и объектов, связанных с движением транспортных средств и участников движения в определённый момент времени и в определённом месте, на основе которого участник движения принимает решение о своих действиях. Многие дорожно-транспортные ситуации во время движения транспортных средств являются конфликтными. Под конфликтной понимается дорожно-транспортная ситуация, возникающая между участниками дорожного движения или движущимся автомобилем и обстановкой дороги, при которой существует опасность ДТП, но в действиях участников движения не происходит изменений и оно могут продолжать движение.

В качестве транспортных узлов, были выбраны следующие перекрёстки:

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Ленина);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Цапко);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Советская – ул. Блюхера);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная.);

МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского);

МО ГО “Охинский” с. Некрасовка (пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская);

МО ГО “Охинский” с. Москальво (пересечение ул. Советская – ул. Советская);

МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников.);

МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина.);

МО ГО “Охинский” с. Восточное (пересечение ул. Школьная – ул. Школьная).

На основании полученных данных, таких как интенсивность движения, геометрия пересечения, пиковая загрузка перекрестка и наличие транспортного обустройства производился расчет аварийности (схемы 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8, 2.1.9, 2.2.1, 2.3.1, 2.4.1, 2.4.2, 2.5.1).



МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского).

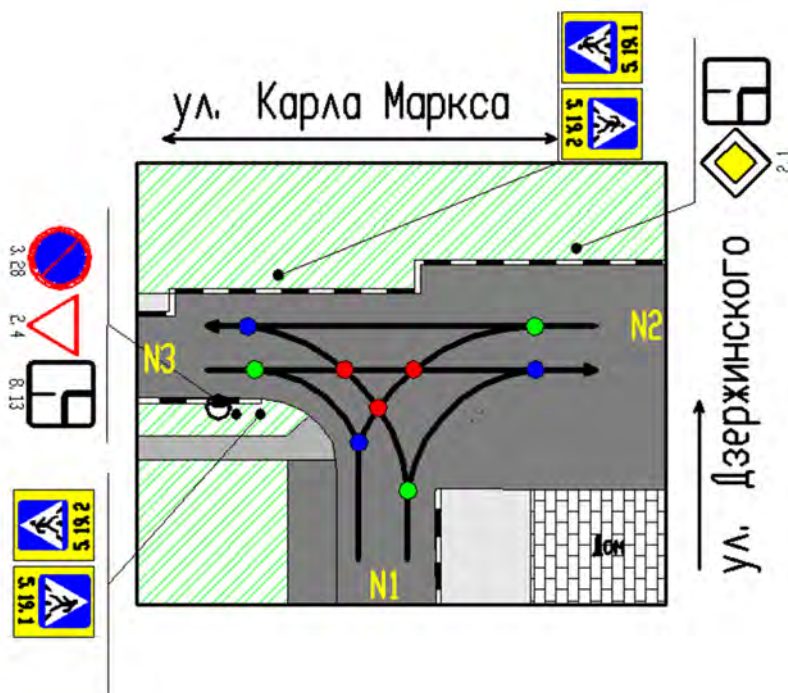
Схема 2.1.1

Данные об аварийности перекрестка ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского в МО ГО “Охинский”.

Обзорный вид перекрестка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:

- Отклонение - ● (зеленый)
- Пересечения - ● (красный)
- Слияния - ● (синий)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_p$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

- $m < 40$  – простой.
- $m 40-80$  – средней сложности
- $m 80-150$  – сложный.
- $m > 150$  – очень сложный.

Согласно проведенному расчету

$$T = 3 + 3 * 3 + 5 * 3 = 27$$

Перекресток ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского в МО ГО “Охинский” является

Простым. Но на аварийность перекрестка влияют локальные факторы:

- отсутствие разделение тротуара и проезжей части бордюром камнем;
- отсутствие подходы к пешеходному переходу по ул. Карла-Маркса.



**Интенсивность пешеходного движения.**

Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	56	49	10	-
Интенсивность движения. Чел./час.	336	294	60	-

На рассматриваемом перекрестке основные потоки пешеходного движения направлены от улицы Дзержинского на ул. Карла-Маркса.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Ленина).

Схема 2.1.2

Данные об аварийности перекрестка ул. Карла – Маркса - ул. Ленина в МО ГО “Охинский”.

Обзорный вид перекрестка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:

Отклонение - ● (зеленый)

Пересечения - ● (красный)

Слияния - ● (синий)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_p$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

$m < 40$  – простой.

$m 40-80$  – средней сложности

$m 80-150$  – сложный.

$m > 150$  – очень сложный.

Согласно проведенному расчету

$$T = 4 + 3 * 4 + 5 * 16 = 96$$

Перекресток ул. Карла – Маркса - ул. Ленина в МО ГО “Охинский” является Сложным.

Но на аварийность перекрестка влияют локальные факторы:

- отсутствие разделение тротуара и проезжей части бордюрным камнем.



**Интенсивность пешеходного движения.**

Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	73	69	61	79
Интенсивность движения. Чел./час.	438	414	366	474

На рассматриваемом перекрестке основные потоки пешеходного движения распределены равномерно по всем направлениям.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Цапко).

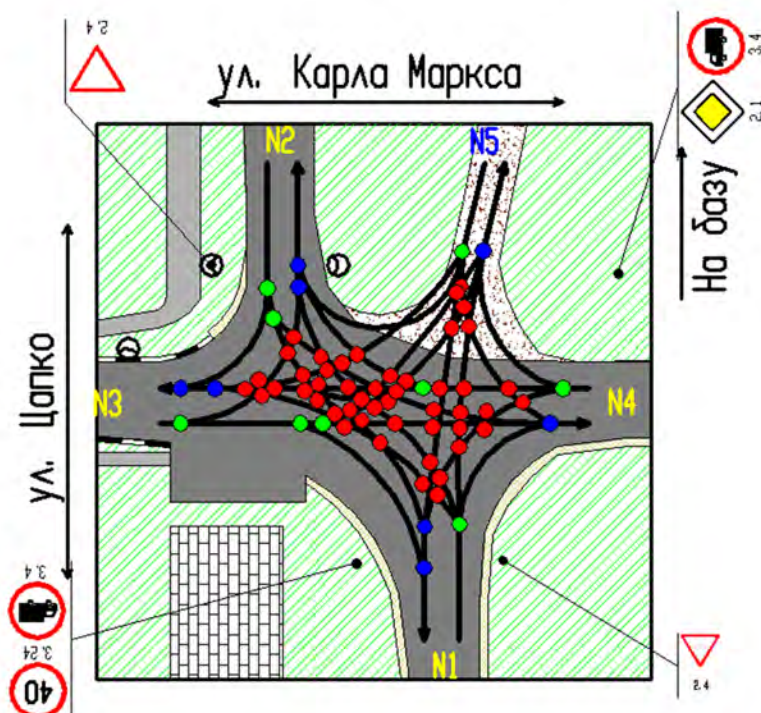
Схема 2.1.3

Данные об аварийности перекрестка ул. Карла – Маркса - ул. Цапко в МО ГО “Охинский”.

Обзорный вид участка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:  
Отклонение - ● (зеленый)  
Пересечения - ● (красный)  
Слияния - ● (синий)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_n$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

- $m < 40$  – простой.
- $m 40-80$  – средней сложности
- $m 80-150$  – сложный.
- $m > 150$  – очень сложный.

Согласно проведенному расчету

$$T = 9 + 3 * 8 + 5 * 48 = 273$$

Перекресток ул. Карла – Маркса - ул. Цапко в МО ГО “Охинский” является, Очень сложный. Но на аварийность участка влияют локальные факторы:

- отсутствие горизонтальной дорожной разметки и разметки 1.14.1 (пешеходный переход);
- отсутствие пешеходных переходов и подходов.



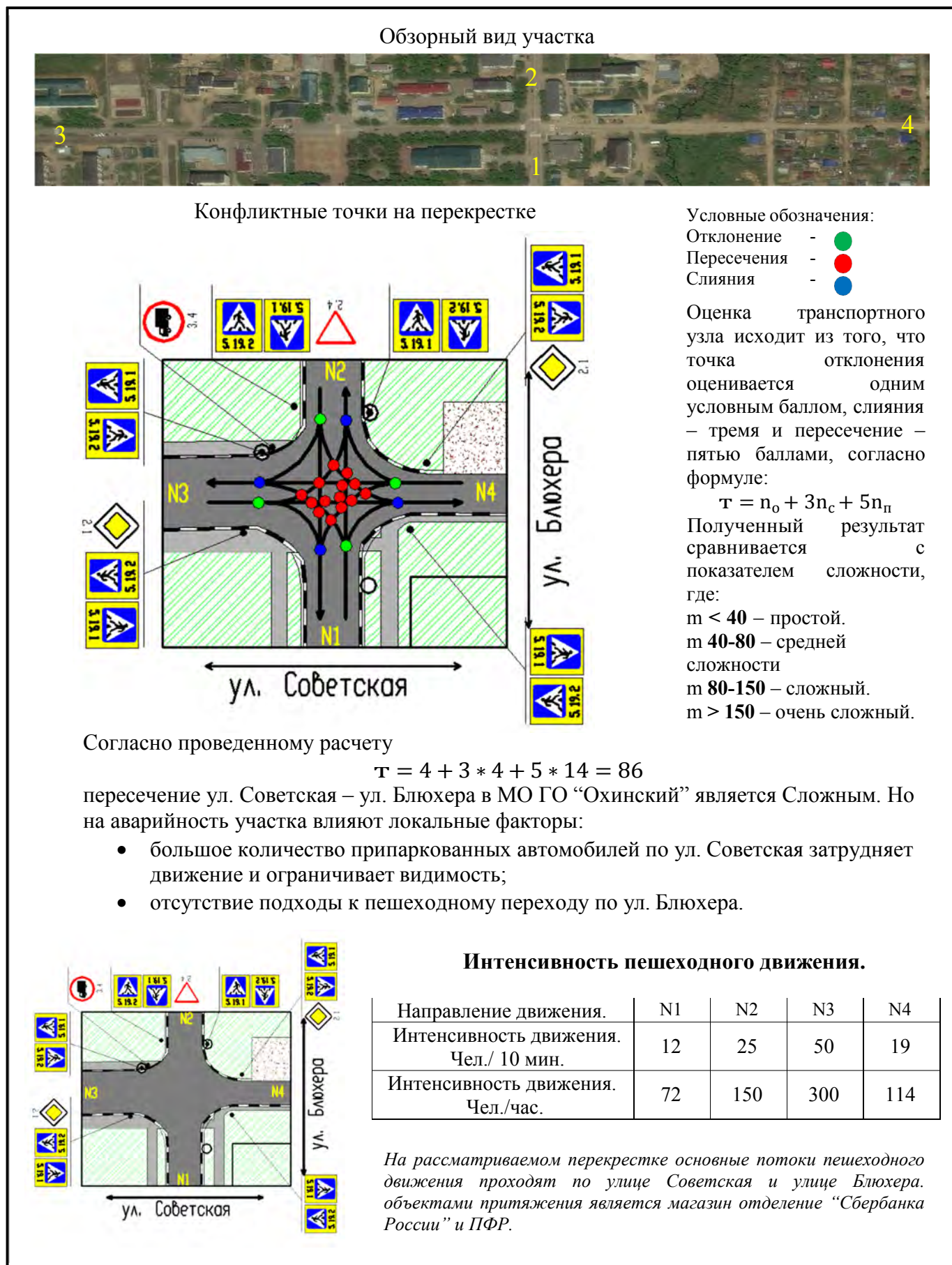
**Интенсивность пешеходного движения.**

Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	10	11	15	2
Интенсивность движения. Чел./час.	60	66	90	12

На рассматриваемом перекрестке основные потоки пешеходного движения проходят по улицам Цапко, Карла-Маркса. объектами притяжения является магазины, продуктовые базы.

Схема 2.1.4

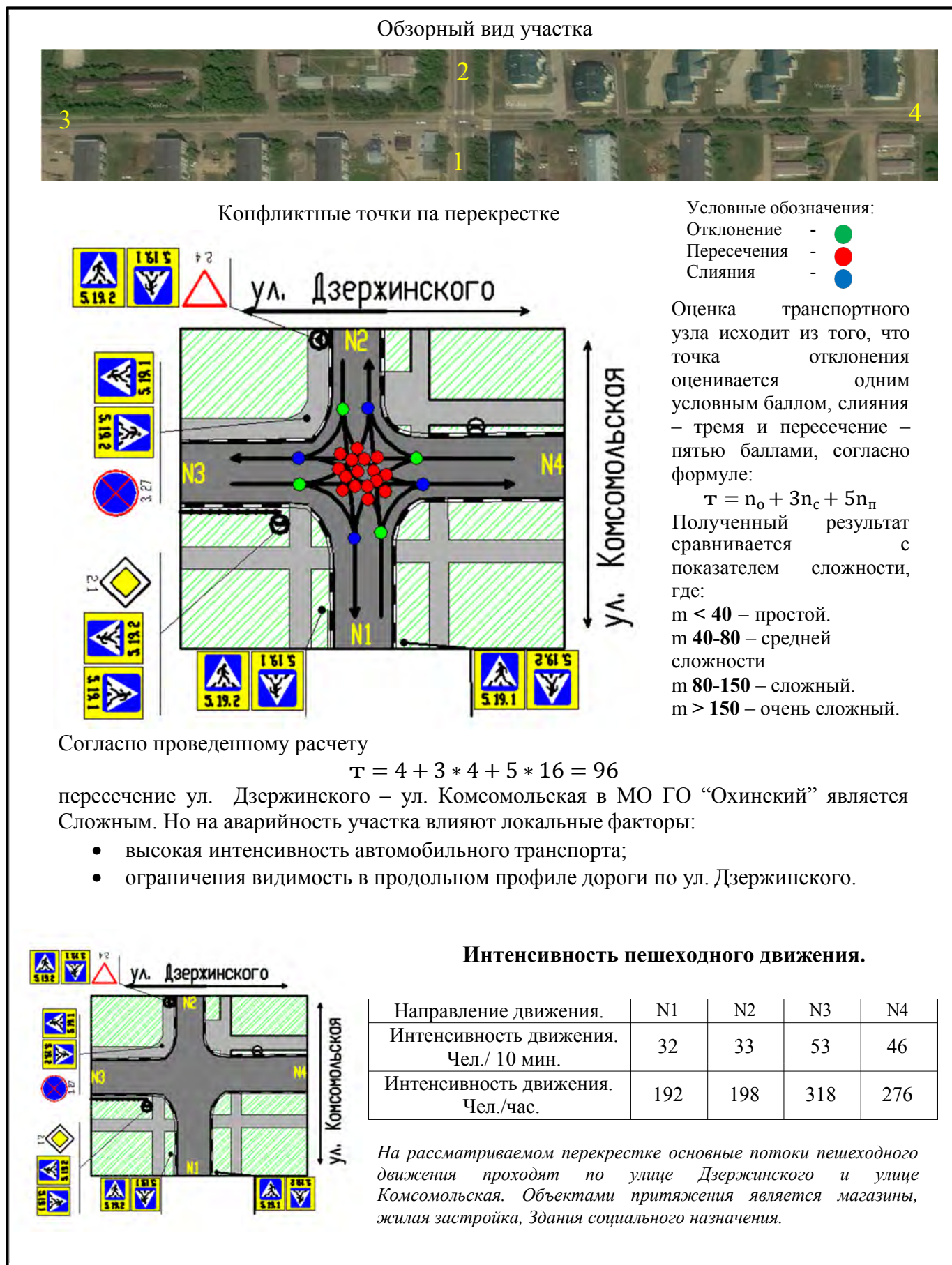
Данные об аварийности перекрестка ул. Советская – ул. Блюхера в МО ГО “Охинский”.



МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская).

Схема 2.1.5

Данные об аварийности пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская в МО ГО “Охинский”.



МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан).

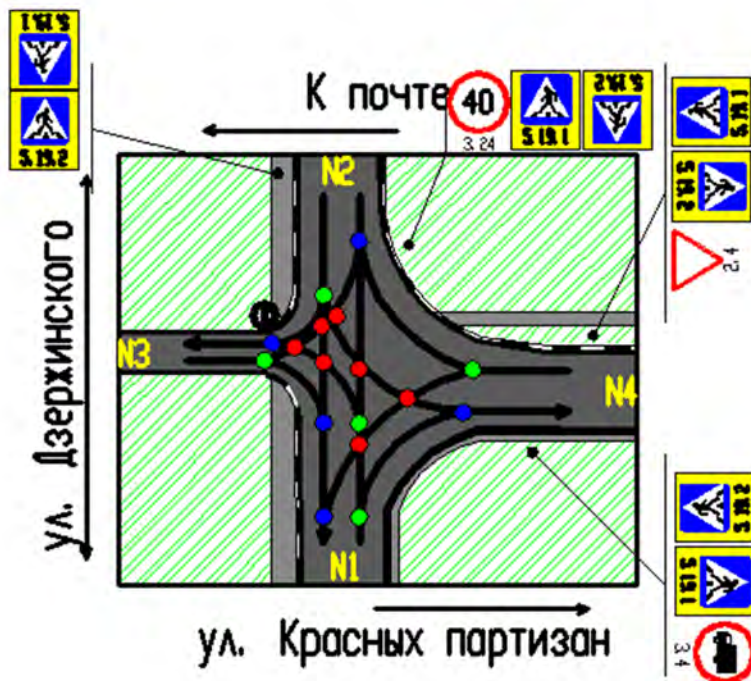
Схема 2.1.6

Данные об аварийности пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан в МО ГО “Охинский”.

Обзорный вид участка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:

- Отклонение - ● (green)
- Пересечения - ● (red)
- Слияния - ● (blue)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_n$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

- $m < 40$  – простой.
- $m 40-80$  – средней сложности
- $m 80-150$  – сложный.
- $m > 150$  – очень сложный.

Согласно проведенному расчету

$$T = 5 + 3 * 5 + 5 * 7 = 55$$

пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан в МО ГО “Охинский” является Средним.

Но на аварийность участка влияют локальные факторы:

- отсутствие подходы к пешеходным переходам.



**Интенсивность пешеходного движения.**

Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	7	12	4	13
Интенсивность движения. Чел./час.	42	72	24	78

На рассматриваемом перекрестке основные потоки пешеходного движения проходят по улице Дзержинского на улицу Красных Партизан. Основной пешеходный маршрут пролегает к жилому массиву.

МО ГО "Охинский"  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская).

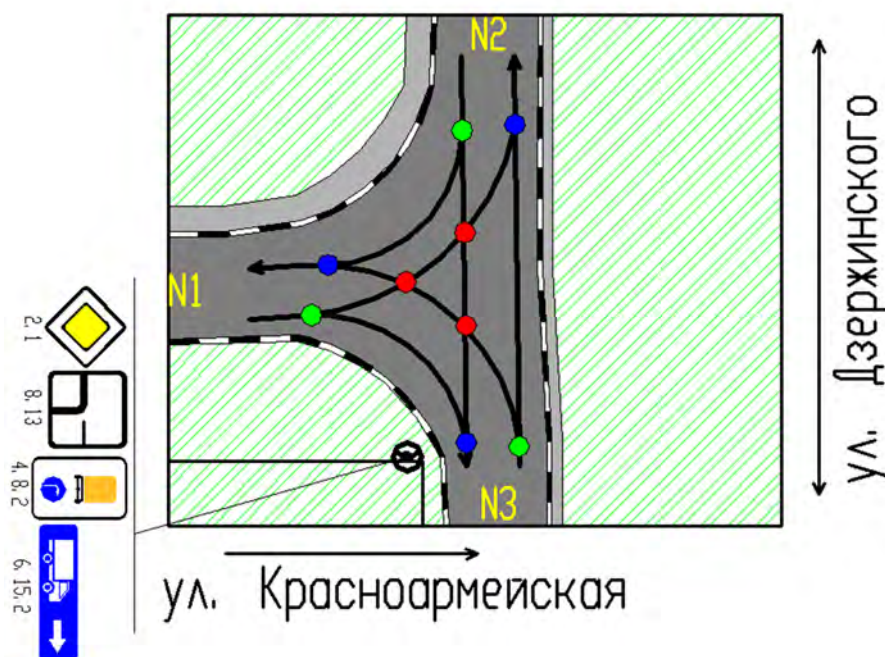
Схема 2.1.7

Данные об аварийности пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская в МО ГО "Охинский".

Обзорный вид участка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:  
Отклонение - ●  
Пересечения - ●  
Слияния - ●

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_p$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

$m < 40$  – простой.

$m 40-80$  – средней сложности

$m 80-150$  – сложный.

$m > 150$  – очень сложный.

Согласно проведенному расчету

$$T = 3 + 3 * 3 + 5 * 3 = 27$$

пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская в МО ГО "Охинский" является Простым.

Но на аварийность участка влияют локальные факторы:

- ограниченный обзор видимости из-за близкого расположения забора к проезжей части;
- отсутствие пешеходных переходов по ул. Дзержинского и ул. Красноармейская.



**Интенсивность пешеходного движения.**

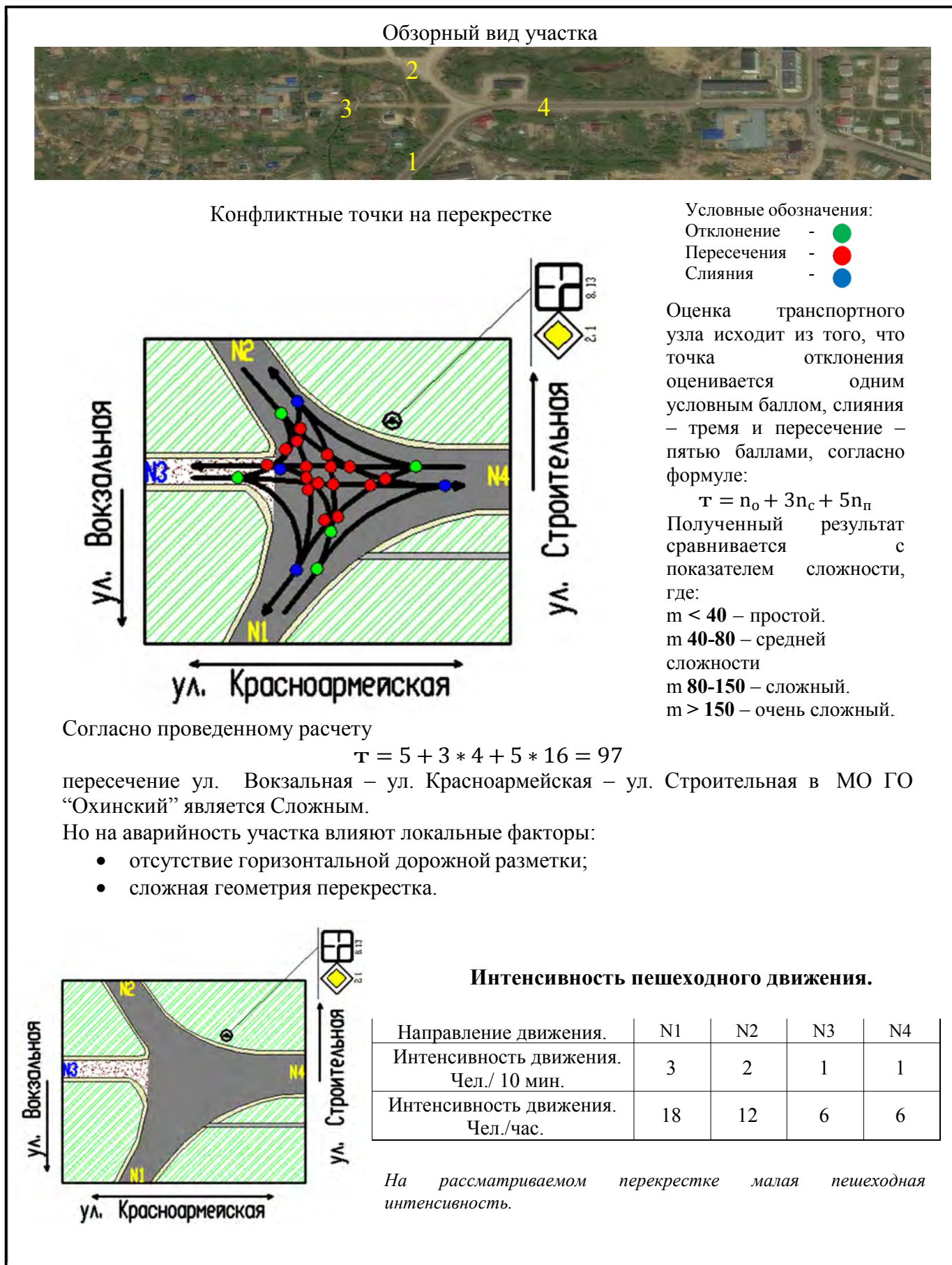
Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	7	14	3	-
Интенсивность движения. Чел./час.	42	84	18	-

На рассматриваемом перекрестке наблюдается малая интенсивность пешеходного движения.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная.)

Схема 2.1.8

Данные об аварийности пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная в МО ГО “Охинский”.

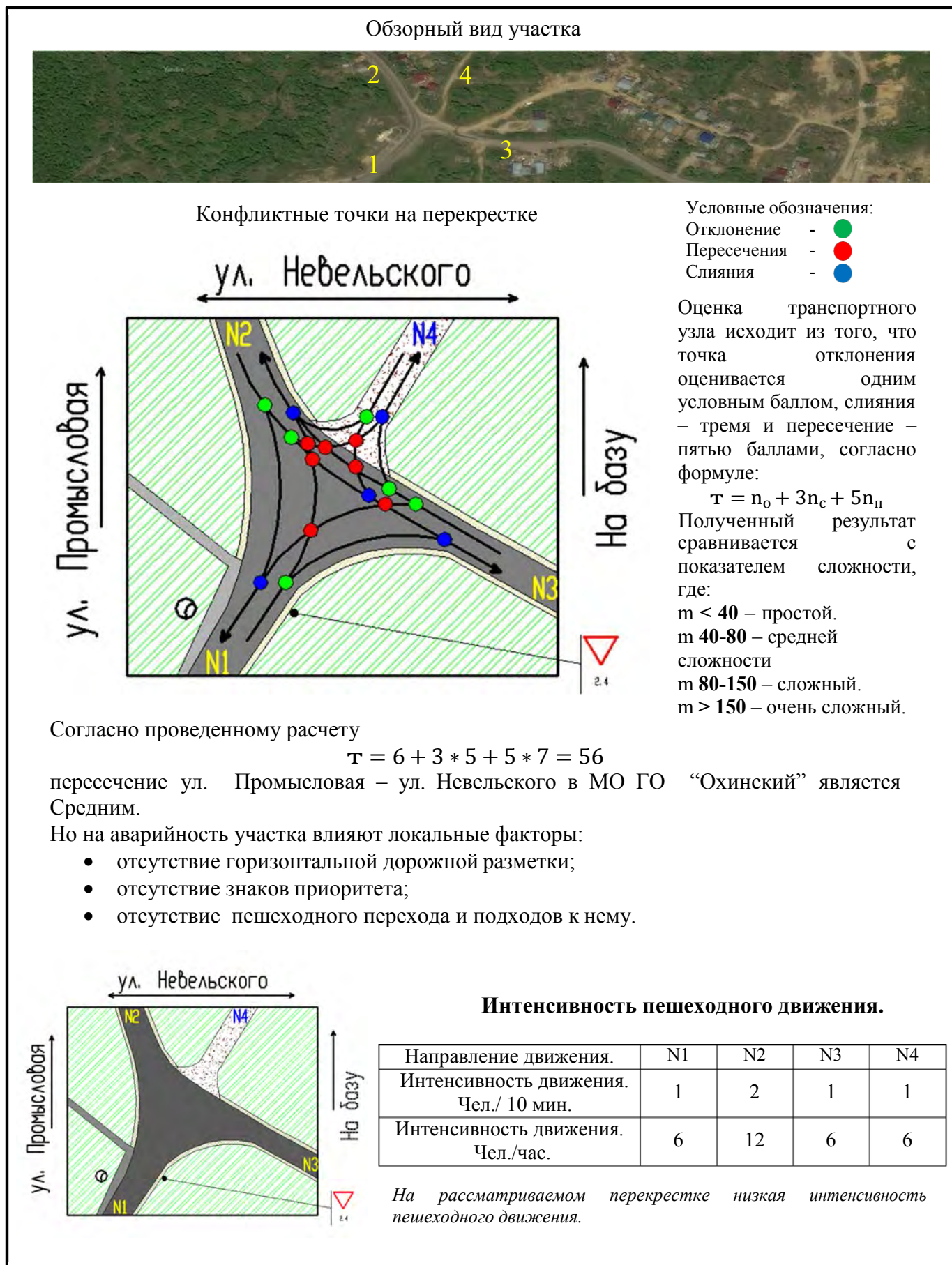




МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского).

Схема 2.1.9

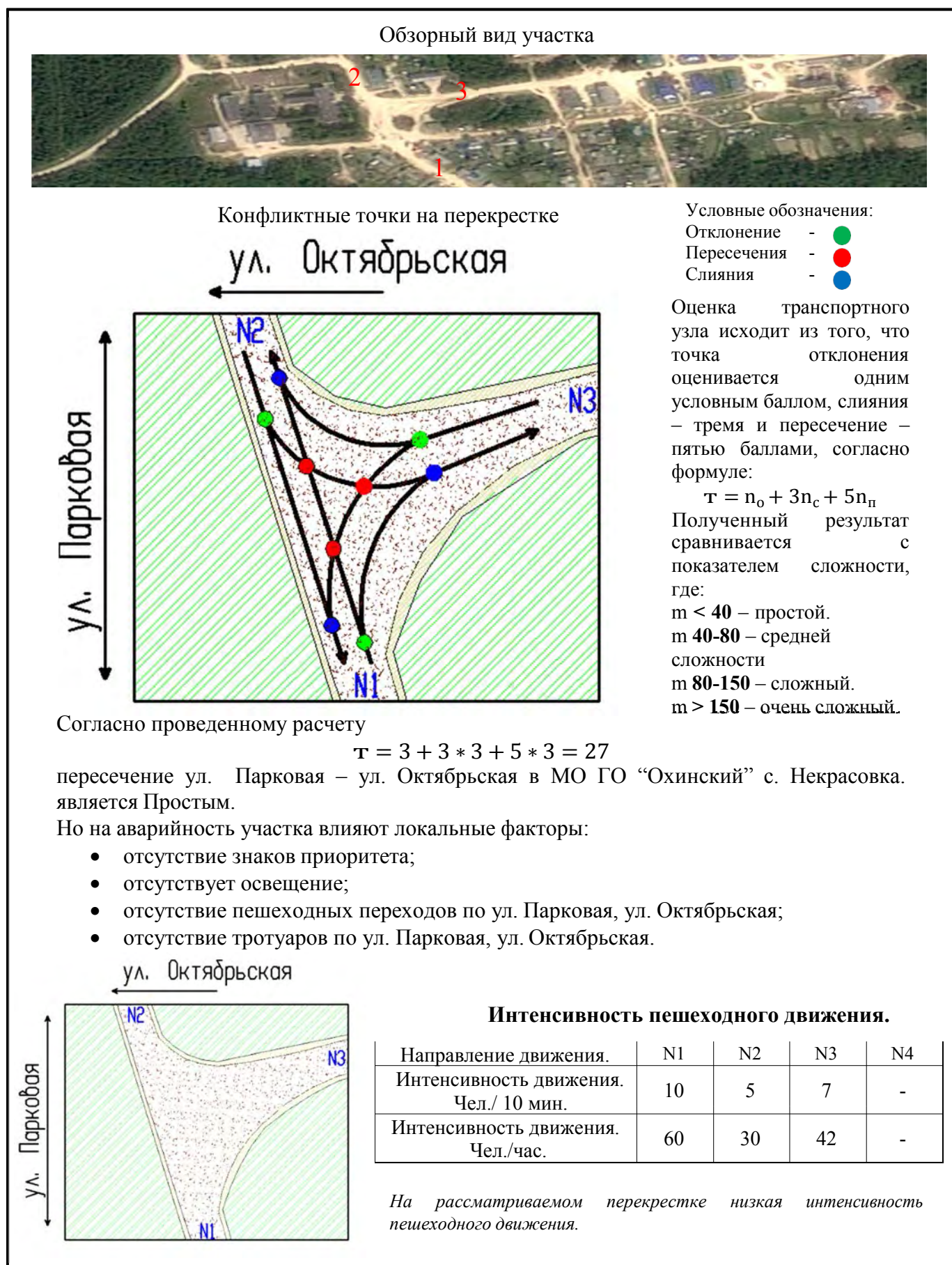
Данные об аварийности пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского в МО ГО “Охинский”.



МО ГО “Охинский” с. Некрасовка.  
(пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская.)

Схема 2.2.1

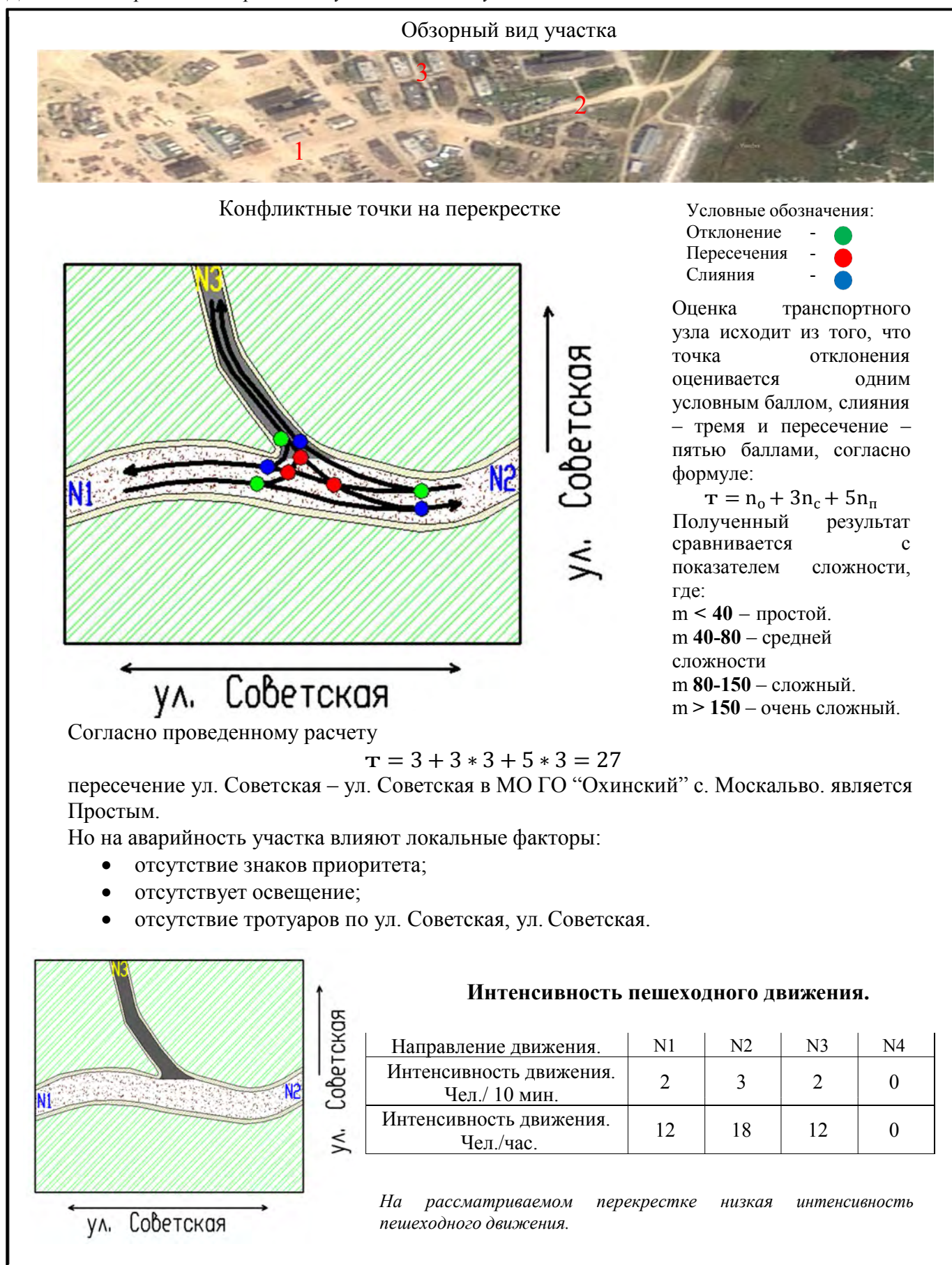
Данные об аварийности пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская в МО ГО “Охинский” с. Некрасовка.



МО ГО “Охинский” с. Москальво.  
(пересечение ул. Советская – ул. Советская.)

Схема 2.3.1

Данные об аварийности пересечение ул. Советская – ул. Советская в МО ГО “Охинский” с. Москальво.



МО ГО “Охинский” с. Тунгор.  
(пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников.)

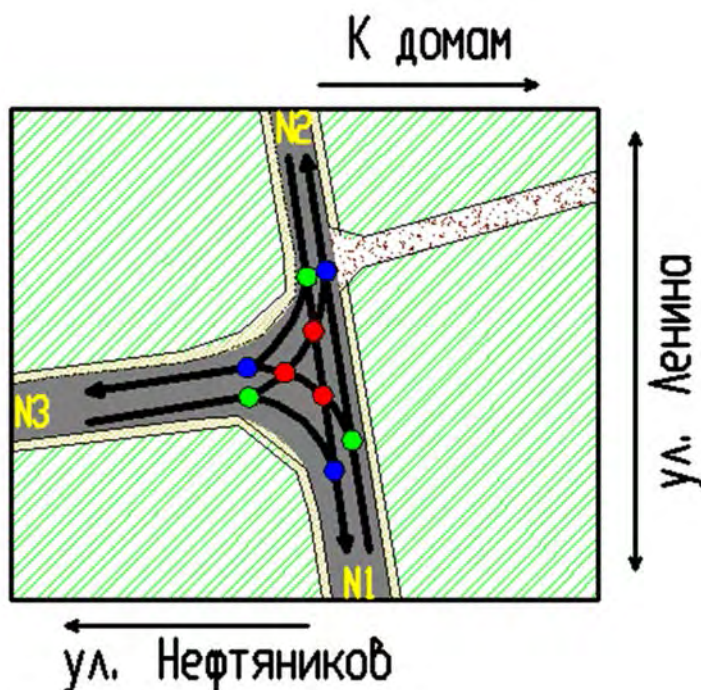
Схема 2.4.1

Данные об аварийности пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников в МО ГО “Охинский” с. Тунгор.

Обзорный вид участка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:

- Отклонение - ● (green)
- Пересечения - ● (red)
- Слияния - ● (blue)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_p$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

$m < 40$  – простой.

$m 40-80$  – средней сложности

$m 80-150$  – сложный.

$m > 150$  – очень сложный.

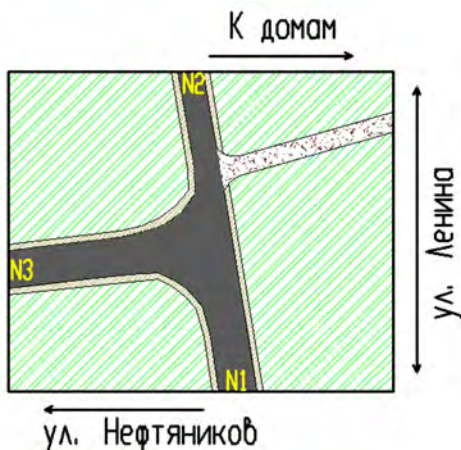
Согласно проведенному расчету

$$T = 3 + 3 * 3 + 5 * 3 = 27$$

пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников в МО ГО “Охинский” с. Тунгор. является Простым.

Но на аварийность участка влияют локальные факторы:

- отсутствие горизонтальной дорожной разметки;
- отсутствие знаков приоритета;
- отсутствует освещение;
- отсутствуют тротуары по ул. Ленина.



**Интенсивность пешеходного движения.**

Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	7	4	3	-
Интенсивность движения. Чел./час.	42	24	18	-

На рассматриваемом перекрестке низкая интенсивность пешеходного движения,

МО ГО “Охинский” с. Тунгор.  
(пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина).

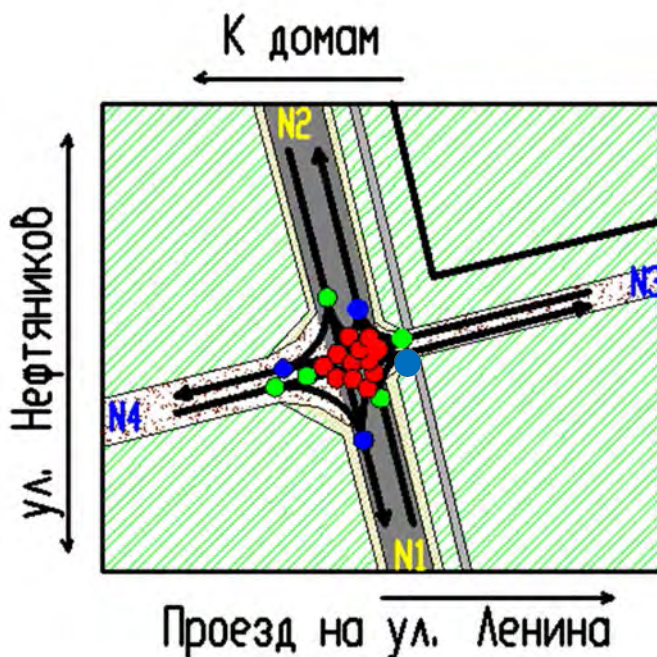
Схема 2.4.2

Данные об аварийности пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина в МО ГО “Охинский” с. Тунгор.

Обзорный вид участка



Конфликтные точки на перекрестке



Условные обозначения:

- Отклонение - ● (green)
- Пересечения - ● (red)
- Слияния - ● (blue)

Оценка транспортного узла исходит из того, что точка отклонения оценивается одним условным баллом, слияния – тремя и пересечение – пятью баллами, согласно формуле:

$$T = n_o + 3n_c + 5n_p$$

Полученный результат сравнивается с показателем сложности, где:

- $m < 40$  – простой.
- $m 40-80$  – средней сложности
- $m 80-150$  – сложный.
- $m > 150$  – очень сложный.

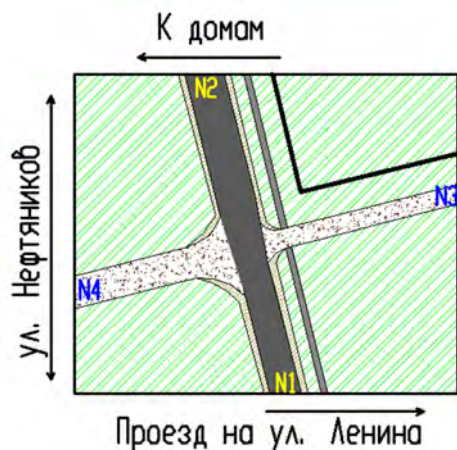
Согласно проведенному расчету

$$T = 5 + 3 * 4 + 5 * 13 = 82$$

пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина в МО ГО “Охинский” с. Тунгор. является Сложный.

Но на аварийность участка влияют локальные факторы:

- отсутствие горизонтальной дорожной разметки;
- отсутствие знаков приоритета;
- отсутствуют тротуары на проезде к ул. Ленина.



Интенсивность пешеходного движения.

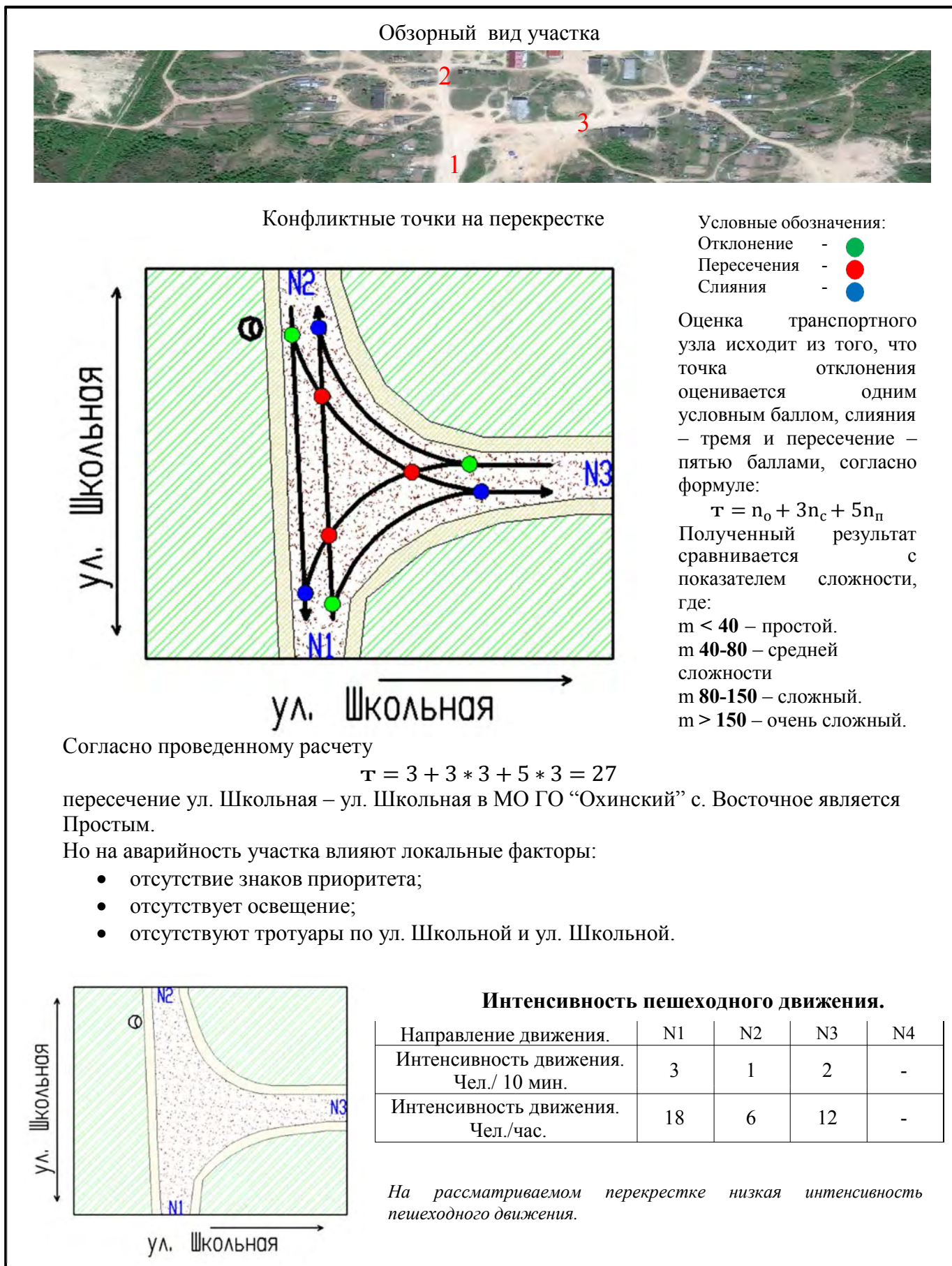
Направление движения.	N1	N2	N3	N4
Интенсивность движения. Чел./ 10 мин.	1	3	1	1
Интенсивность движения. Чел./час.	6	18	6	6

На рассматриваемом перекрестке низкая интенсивность пешеходного движения.

МО ГО “Охинский” с. Восточное  
(пересечение ул. Школьная – ул. Школьная).

Схема 2.5.1

Данные об аварийности пересечение ул. Школьная – ул. Школьная в МО ГО “Охинский” с. Восточное.



## 10. Разработка мероприятий в рамках КСОДД на территории МО ГО “Охинский”.

### *10.1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения легкового и грузового транспорта.*

Все предложение мероприятия по развитию улично-дорожной сети по видам работ можно разделить на:

- реконструктивно – планировочные;
- организационные.

К отдельной группе мероприятий отнесены мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории МО ГО “Охинский”.

По периоду их реализации:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

#### *10.1.1. Реконструктивно планировочные мероприятия.*

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

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос движения на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично дорожной сети на межпоселковых дорогах и населенных пунктах МО ГО “Охинский”, в ходе которого определялась загрузка элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них. На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации были выявлены наиболее аварийные элементы улично-дорожной сети.

- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Ленина);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Цапко);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Советская – ул. Блюхера);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная.);
- МО ГО “Охинский” (пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского);
- МО ГО “Охинский” с. Некрасовка (пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская);
- МО ГО “Охинский” с. Москальво (пересечение ул. Советская – ул. Советская);
- МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников.);
- МО ГО “Охинский” с. Тунгор (пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина.);
- МО ГО “Охинский” с. Восточное (пересечение ул. Школьная – ул. Школьная).

Реконструктивно – планировочные мероприятия с ориентировочными объёмами работ представлены на схемах (схемы 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 3.1.9, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1, 3.4.2, 3.5.1.).

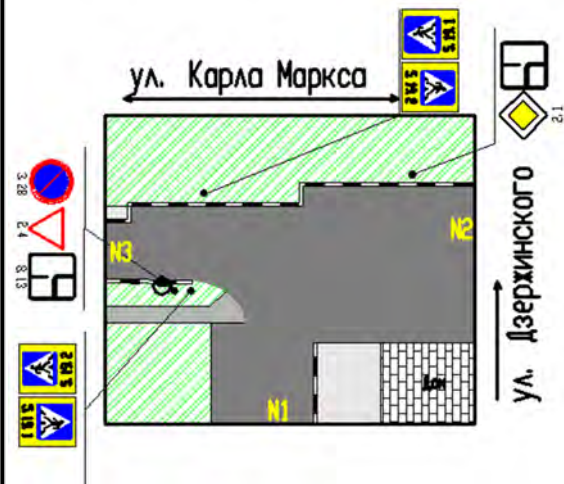


МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского).

Схема 3.1.1

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Карла – Маркса - ул. Дзержинского в МО ГО “Охинский”.

Фактический транспортный узел (1)



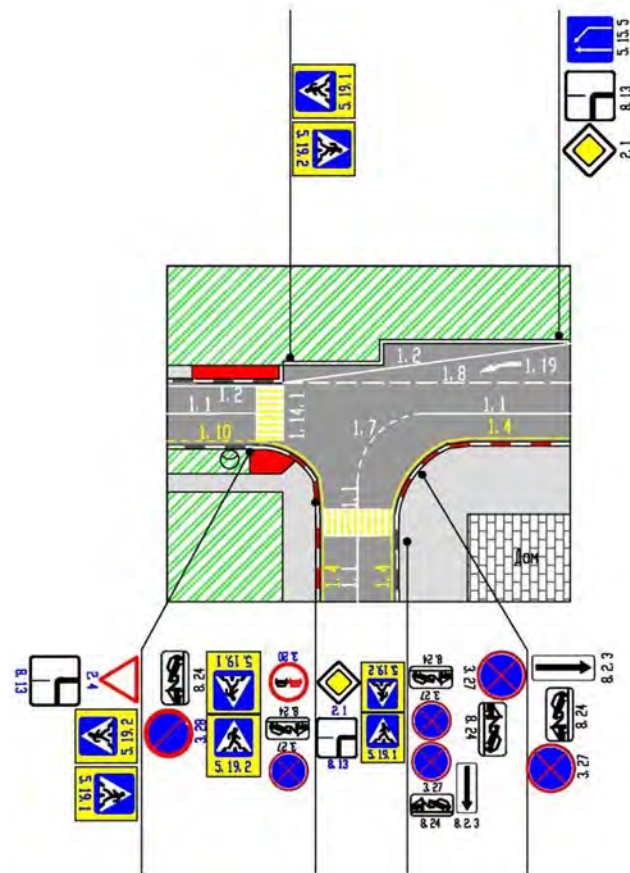
На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для разделения проезжей части от пешеходных тротуаров запроектирован бордюрный камень по улице Дзержинского;
- для увеличения видимости и безопасного проезда автомобилей по улице Карла - Маркса и улице Дзержинского, запроектирована дорожная разметка 1.10 и 1.4 (стоянка запрещена, остановка запрещена). Дорожная разметка продублирована дорожными знаками 3.27, 3.28, 8.24 (стоянка запрещена, остановка запрещена, работает эвакуатор);
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по улице Карла – Маркса и улице Дзержинского. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка согласно ГОСТ Р52289-2004.

Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	15
1.2	Установка металлических стоек	шт.	53
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	20
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	30
2.3	Монтаж бортовых камней БР 100.20.8	п.м.	60
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	60
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м	115
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	60
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.10	п.м	16
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.4	п.м	70
3.6	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	28.8
3.7	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	43.2
3.8	Нанесение дорожной разметки 1.19	м2.	2.3

Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Ленина).

Схема 3.1.2

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Карла – Маркса - ул. Ленина в МО ГО “Охинский”.

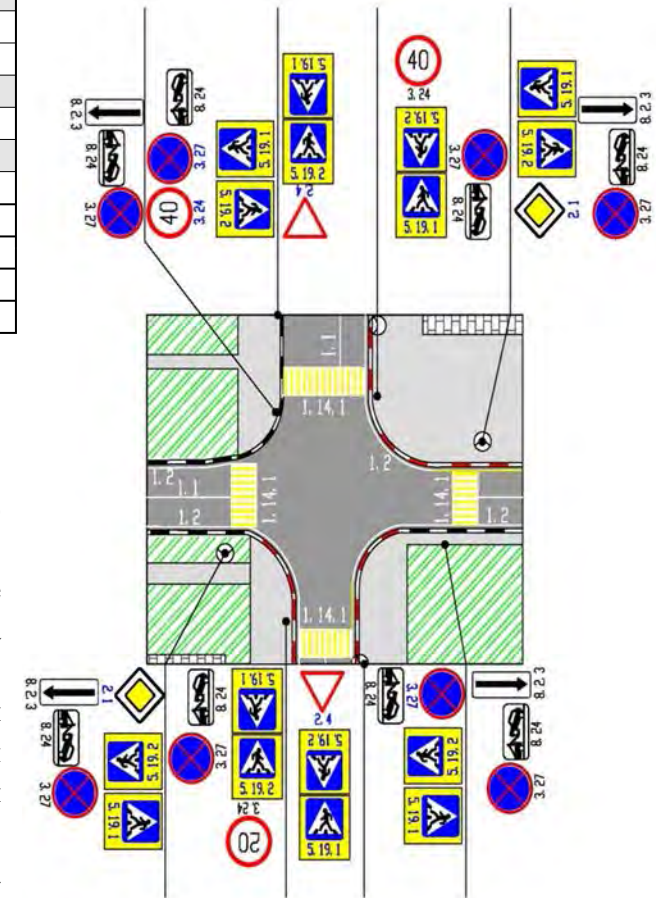
Фактический транспортный узел (2)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	18
1.2	Установка металлических стоек	шт.	0
2.	Тротуары.		
2.1	Монтаж бортовых камней БР 100.20.8	п.м.	90
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м.	80
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м.	140
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.4	п.м.	25
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	60.8
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	91.2

Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для разделения проезжей части от пешеходных тротуаров запроектирован бордюрный камень по улице Ленина и улице Карла-Маркса;
- для увеличения видимости и безопасного проезда автомобилей по улице Карла - Маркса и улице Ленина, запроектирована дорожная разметка 1.4 (остановка запрещена). Дорожная разметка продублирована дорожными знаками 3.27, 8.2.3, 8.24 (стоянка запрещена, зона действия, работает эвакуатор);
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по улице Карла – Маркса и улице Ленина. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка согласно ГОСТ Р52289-2004.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Карла – Маркса - ул. Цапко).

Схема 3.1.3

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Карла – Маркса - ул. Цапко в МО ГО “Охинский”.

Фактический транспортный узел (3)



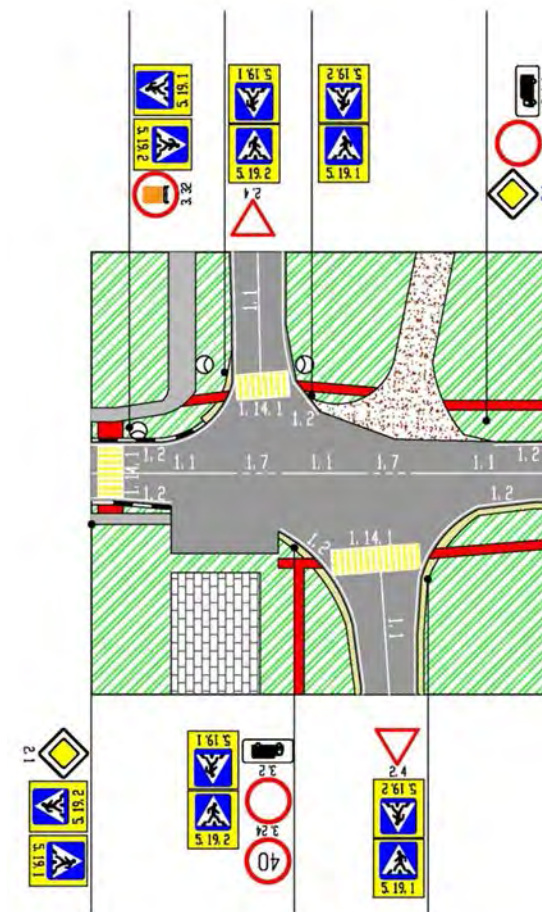
Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	21
1.2	Установка металлических стоек	шт.	6
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	88
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	132
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	120
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м	17.5
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	170
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	51.2
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	72.0

На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета;
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Цапко и ул. Карла-Маркса были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по улице Карла – Маркса и улице Цапко. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка согласно ГОСТ Р52289-2004.

Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий

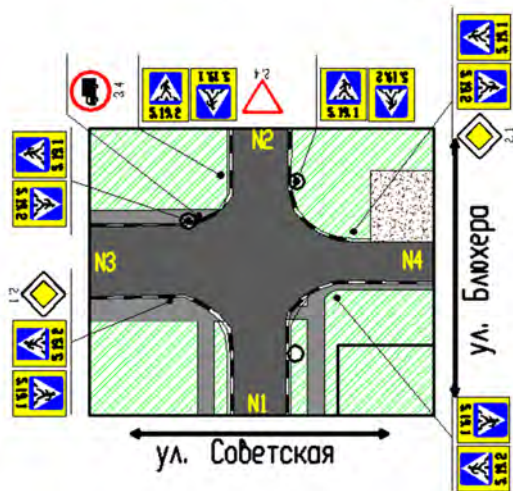


МО ГО “Охинский”  
(ул. Советская – ул. Блюхера).

Схема 3.1.4

Реконструктивно – планировочные мероприятия на пересечении ул. Советская – ул. Блюхера в МО ГО “Охинский”.

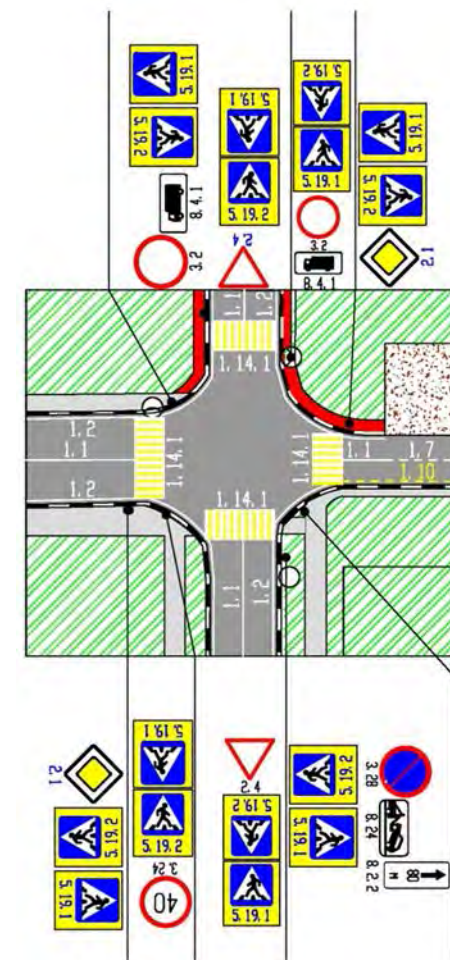
Фактический транспортный узел (4)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	9
1.2	Установка металлических стоек	шт.	0
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	45
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	67.5
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	66
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.10	п.м	17
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	142
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	59.2
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	84.0

Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Блюхера были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка согласно ГОСТ Р52289-2004;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по улице Советская и улице Блюхера. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход).
- для увеличения видимости и безопасного проезда автомобилей по улице Советская, запроектирована дорожная разметка 1.10 (стоянка запрещена). Дорожная разметка продублирована дорожными знаками 3.28, 8.2.2, 8.24 (стоянка запрещена, зона действия, работает эвакуатор);
- ограничено движение грузового транспорта по улице Советская и улице Блюхера.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская).

Схема 3.1.5

Реконструктивно – планировочные мероприятия на пересечении ул. Дзержинского – ул. Комсомольская в МО ГО “Охинский”.

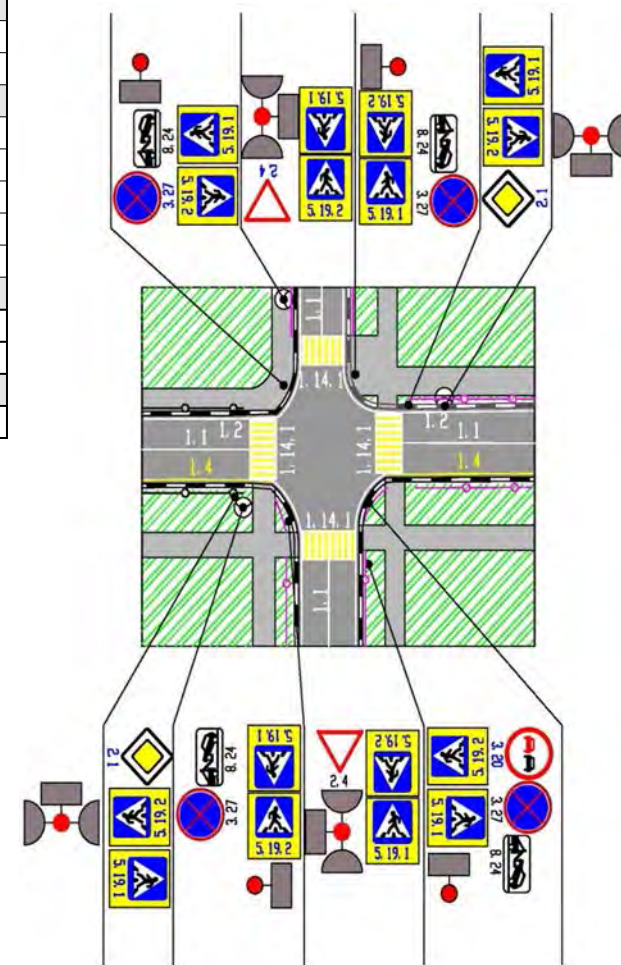
Фактический транспортный узел (5)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	7
1.2	Установка металлических стоек	шт.	0
2.	Горизонтальная дорожная разметка.		
2.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	40
2.2	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	130
2.3	Нанесение дорожной разметки 1.4	п.м	42
2.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	52.8
2.5	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	72.2
3.	Светофорный объект		
3.1	Устройство светофора типа ТЗ	шт.	8
3.2	Устройство светофора типа П1	шт.	8
4.	Пешеходное ограждение.		
4.1	Установка пешеходного ограждения	п.м.	300

Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

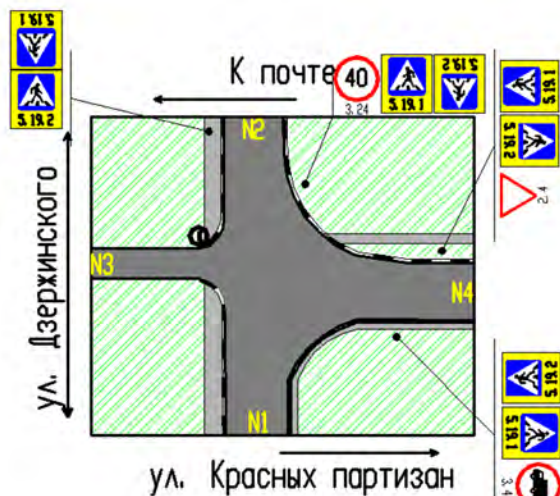
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка согласно ГОСТ Р52289-2004;
- согласно ГОСТ Р52289-2004 на перекрестке ул. Дзержинского, ул. Комсомольская запроектированы светофорные объекты типа ТЗ и П1 для снижения аварийности на геометрически сложном перекрестке;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Дзержинского, ул. Комсомольская. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- для увеличения видимости и безопасного проезда автомобилей по улице Дзержинского, запроектирована дорожная разметка 1.4 (остановка запрещена). Дорожная разметка продублирована дорожными знаками 3.27, 8.24 (остановка запрещена, зона действия, работает эвакуатор).

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Красных партизан).

Схема 3.1.6

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Дзержинского – ул. Красных партизан в МО ГО “Охинский”.

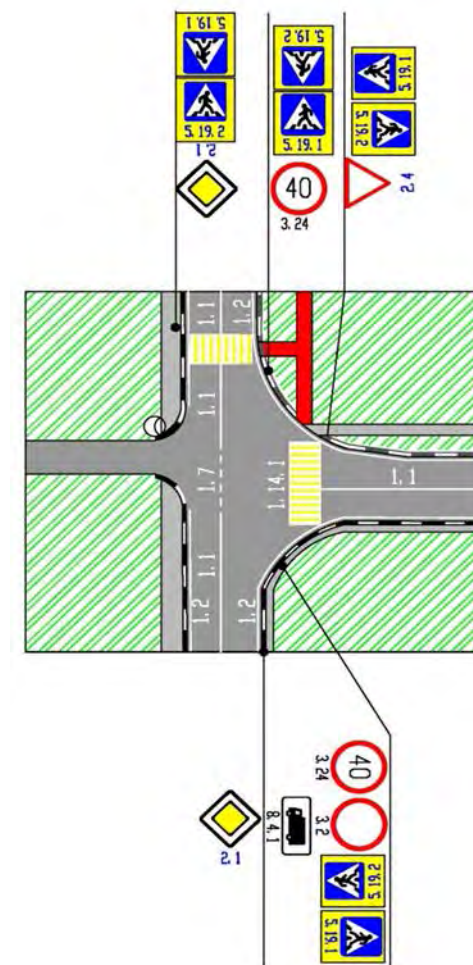
Фактический транспортный узел (б)



Ведомость основных объёмов работ

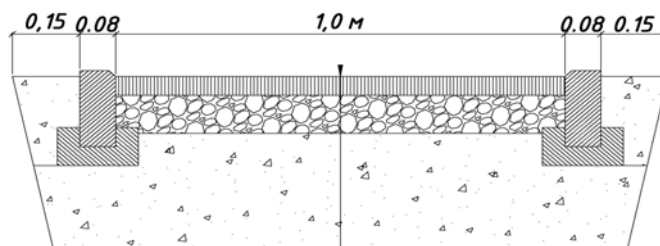
N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1. Дорожные знаки.			
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	4
1.2	Установка металлических стоек	шт.	0
2. Трогуары.			
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	23
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	34.5
3. Горизонтальная дорожная разметка.			
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	63
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	125
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м	
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	32.0
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	45.6

Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка, согласно ГОСТ Р52289-2004;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Дзержинского, ул. Красных Партизан. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- ограничено движение грузового транспорта по улице Красных Партизан.

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016



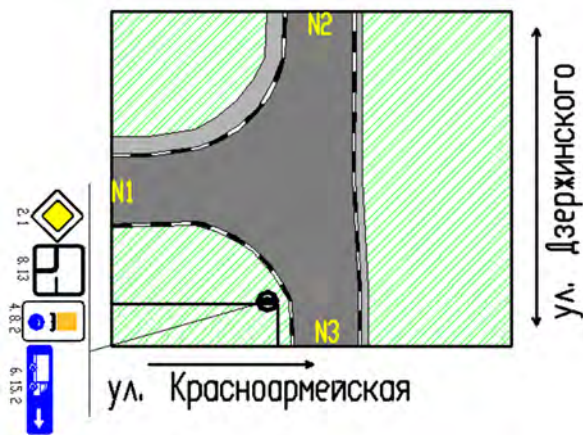
Асфальтобетонная смесь, плотная, мелкозернистая  
тип А 16 ВН II марки на битуме БНД 100/130 0,05 м  
Фракционированный щебень с заклиной  
мелким щебнем 0,10 м  
Грунт  
земляного полотна 0,30 м

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская).

Схема 3.1.7

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке пересечение ул. Дзержинского – ул. Красноармейская в МО ГО “Охинский”.

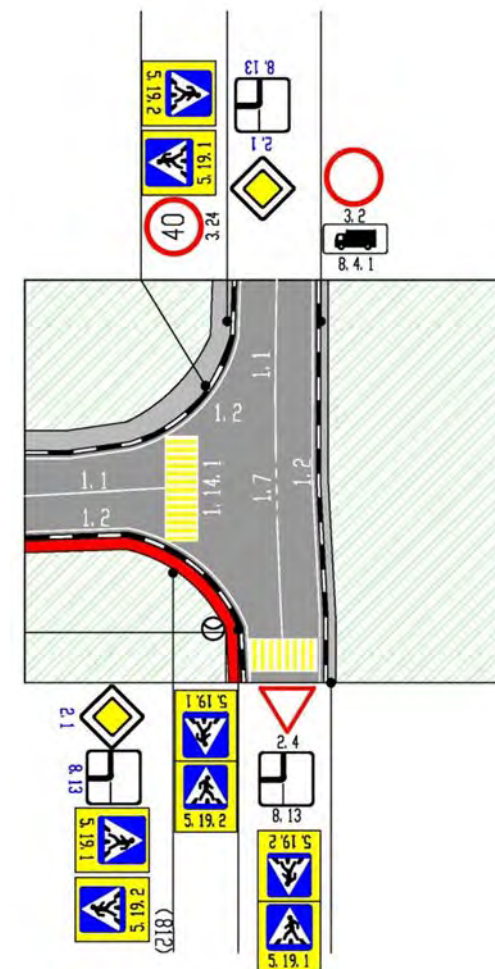
Фактический транспортный узел (7)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	12
1.2	Установка металлических стоек	шт.	4
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	36
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	54
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	75
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м	9.5
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	36.2
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	50.4
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.2	п.м	130

Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

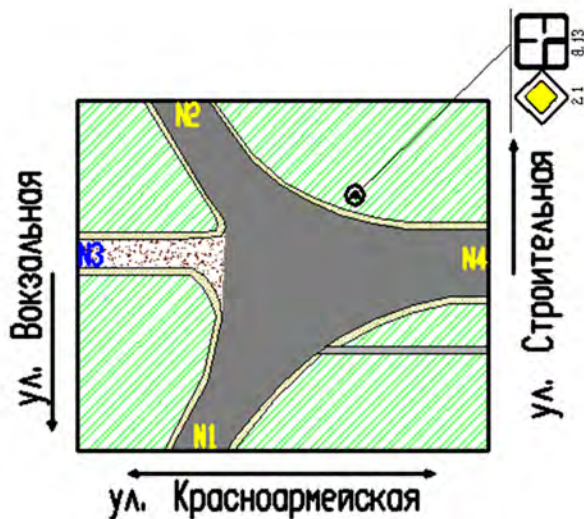
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Красноармейская, ул. Дзержинского были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка. согласно ГОСТ Р52289-2004;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Дзержинского, ул. Красноармейская. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- ограничено движение грузового транспорта по улице Дзержинского.

МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная.)

Схема 3.1.8

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Вокзальная – ул. Красноармейская – ул. Строительная в МО ГО “Охинский”.

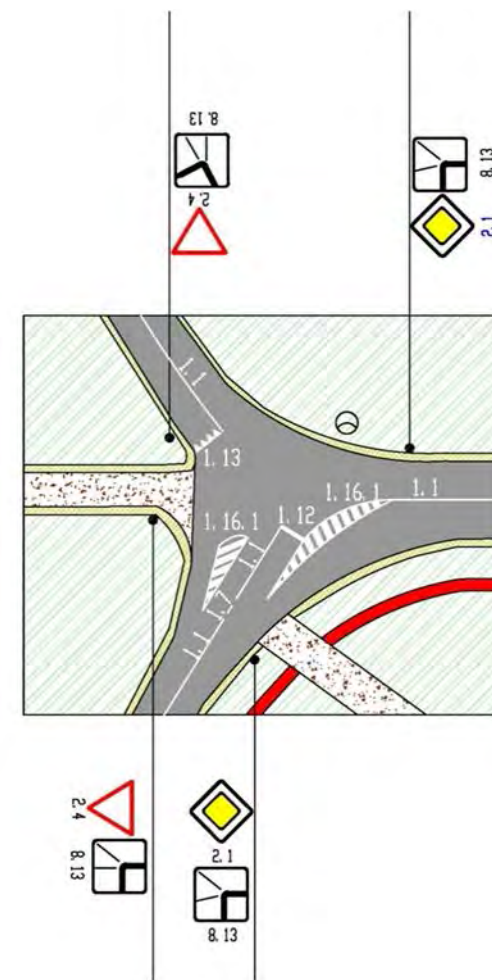
Фактический транспортный узел (8)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	7
1.2	Установка металлических стоек	шт.	3
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	33
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	49.5
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	50
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м	6.0
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.16.1	м2.	19.70
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.12	м2	1.3
3.5	Нанесение дорожной разметки 1.13	м2	0.6

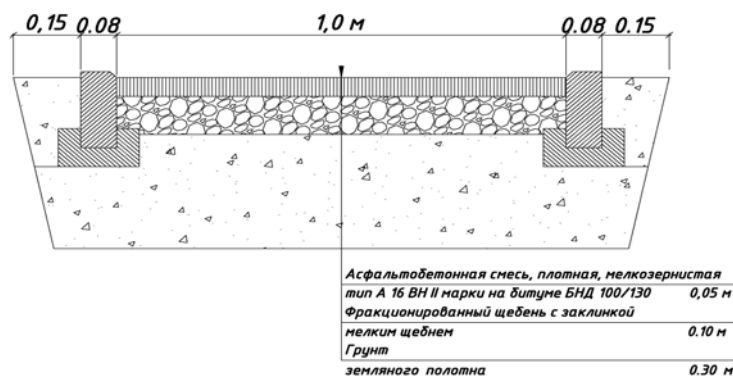
Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета. Поскольку основной поток автомобильного транспорта направлен с ул. Красноармейская на ул. Вокзальная, данное направление было принято главным;
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Советская ул. Красноармейская были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016.

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016



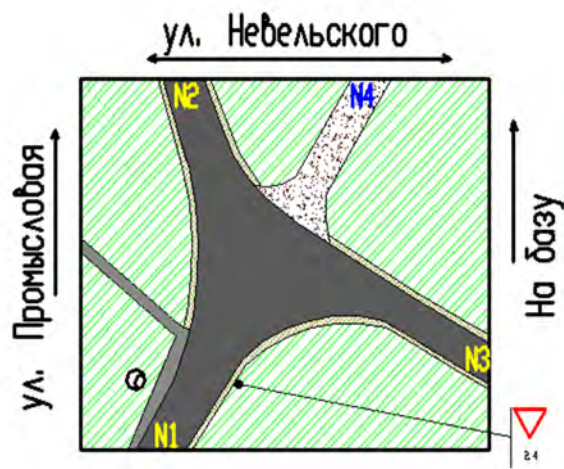


МО ГО “Охинский”  
(пересечение ул. Промысловая – ул. Невельского).

Схема 3.1.9

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Промысловая – ул. Невельского в МО ГО “Охинский”.

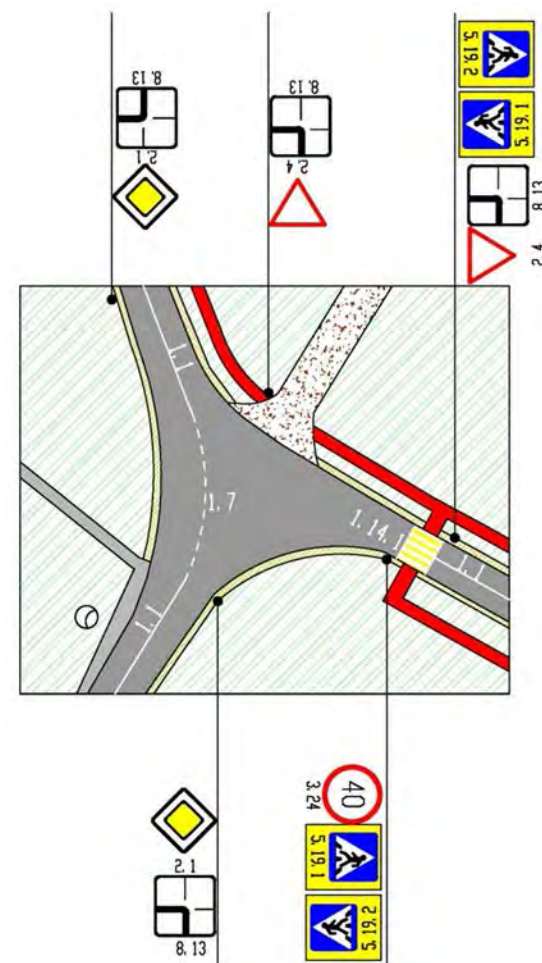
Фактический транспортный узел (9)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	13
1.2	Установка металлических стоек	шт.	5
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	65
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	97.5
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м.	53
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.7	п.м.	21
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	8.0
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	12.0

Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

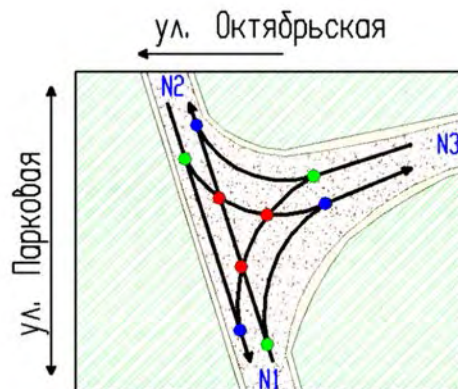
- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета. Поскольку основной поток автомобильного транспорта направлен по ул. Промысловая, данное направление было принято главным;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Промысловая, ул. Невельского. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход) и дорожной разметкой 1.14.1 (пешеходный переход);
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Невельского были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016.

МО ГО “Охинский” с. Некрасовка.  
(пересечение ул. Парковая – ул. Октябрьская.)

Схема 3.2.1

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Парковая – ул. Октябрьская в МО ГО “Охинский” с. Некрасовка.

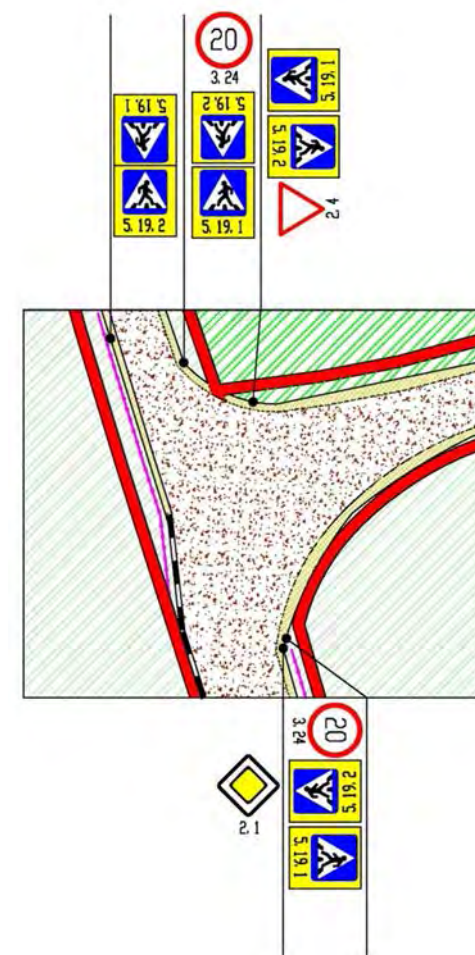
Фактический транспортный узел (10)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	12
1.2	Установка металлических стоек	шт.	5
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	133
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	199.5
3.	Ограждение.		
3.1	Пешеходное ограждение	п.м	43

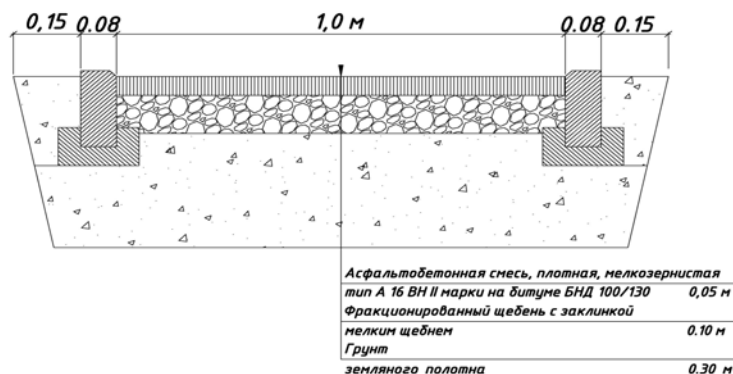
Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Парковая ул. Октябрьская были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Парковая ул. Октябрьская. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход).

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016

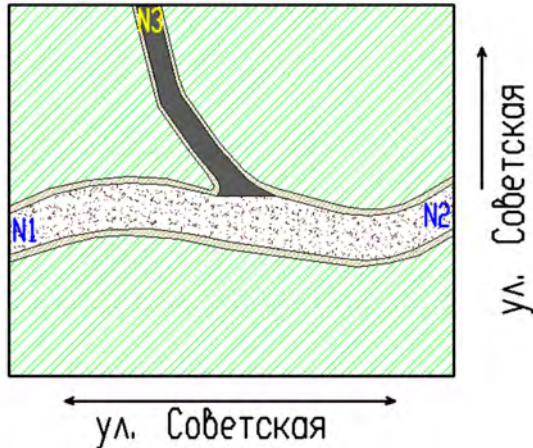


МО ГО “Охинский” с. Москальво.  
(пересечение ул. Советская – ул. Советская.)

Схема 3.3.1

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Советская – ул. Советская в МО ГО “Охинский” с. Москальво.

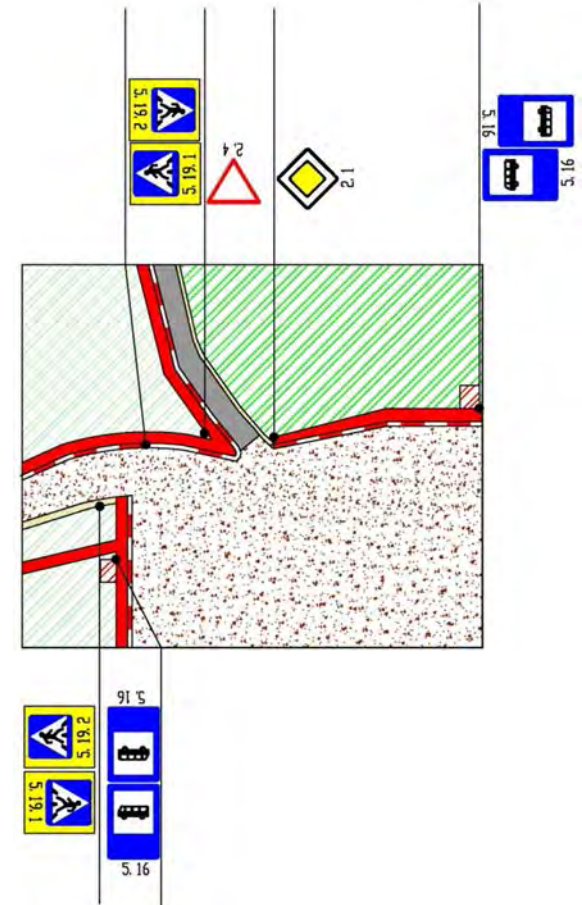
Фактический транспортный узел (11)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	10
1.2	Установка металлических стоек	шт.	5
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.		110
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	165
2.3	Монтаж бортовых камней БР 100.20.8	п.м.	110

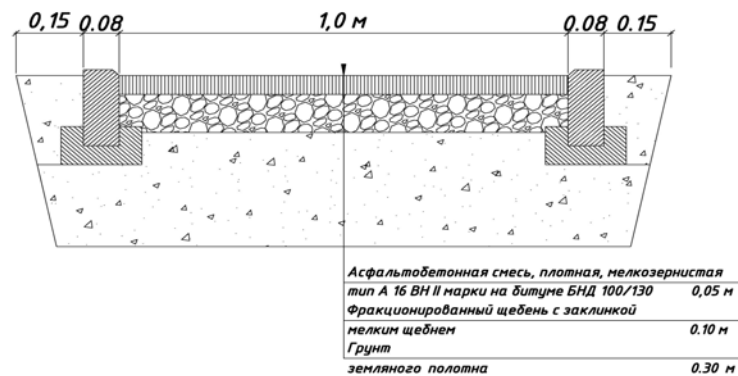
Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Советская. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход);
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Советская ул. Советская были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016.

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016

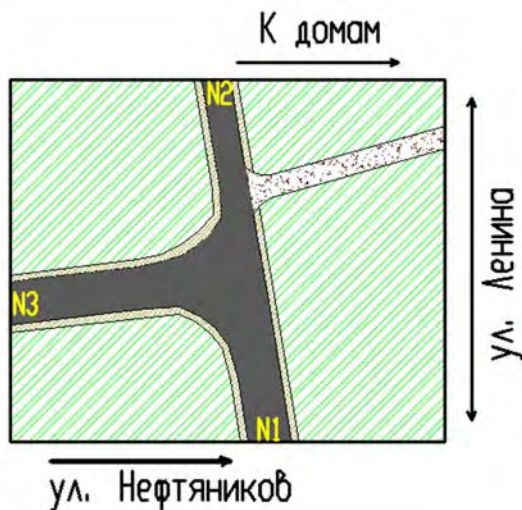


МО ГО “Охинский” с. Тунгор.  
(пересечение ул. Ленина – ул. Нефтяников.)

Схема 3.4.1

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Ленина – ул. Нефтяников в МО ГО “Охинский” с. Тунгор.

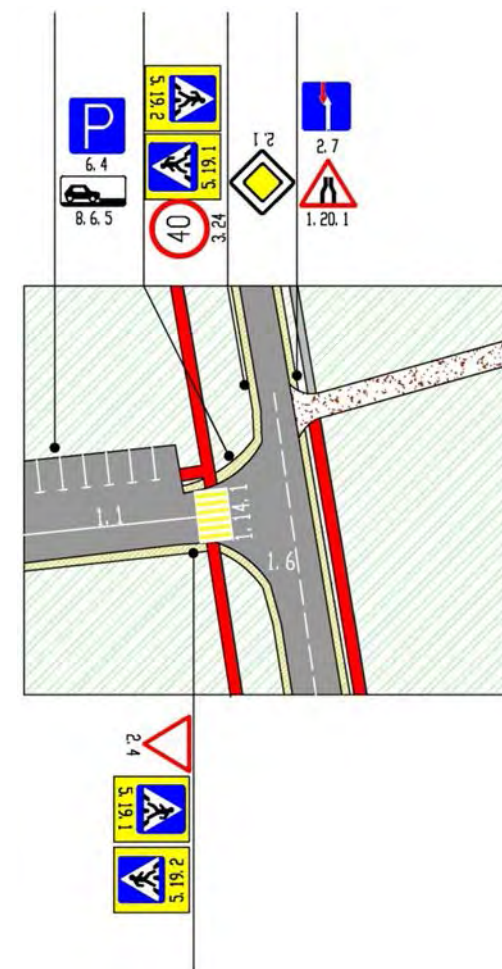
Фактический транспортный узел (12)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	11
1.2	Установка металлических стоек	шт.	5
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	137
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	205.5
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.1	п.м	64
3.2	Нанесение дорожной разметки 1.6	п.м	50
3.3	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	11.2
3.4	Нанесение дорожной разметки 1.14.1	м2.	14.4

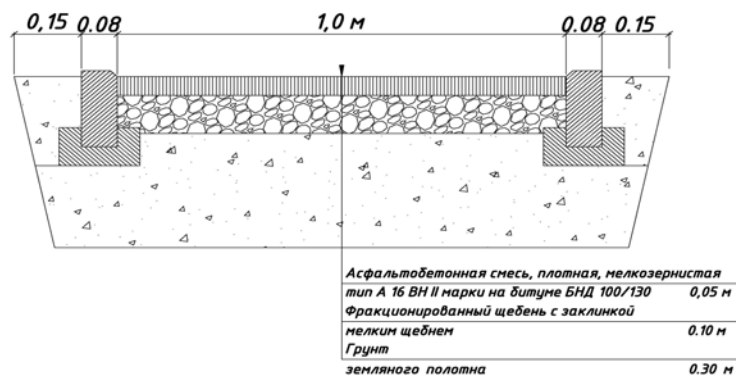
Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Ленина были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка, согласно ГОСТ Р52289-2004;
- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета.

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016

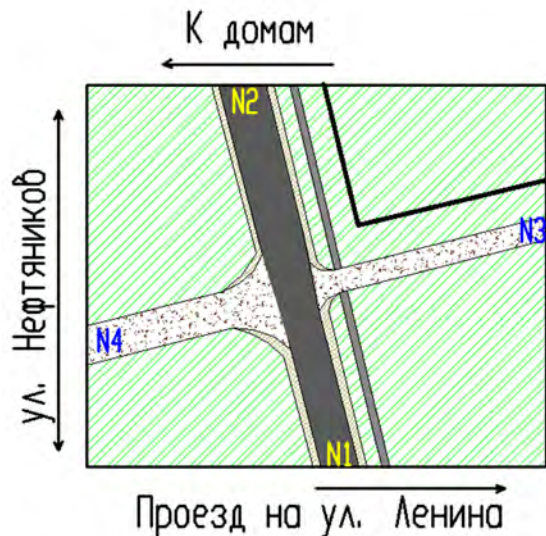


МО ГО "Охинский" с. Тунгор.  
(пересечение ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина.)

Схема 3.4.2

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Нефтяников – проезд до ул. Ленина в МО ГО "Охинский" с. Тунгор.

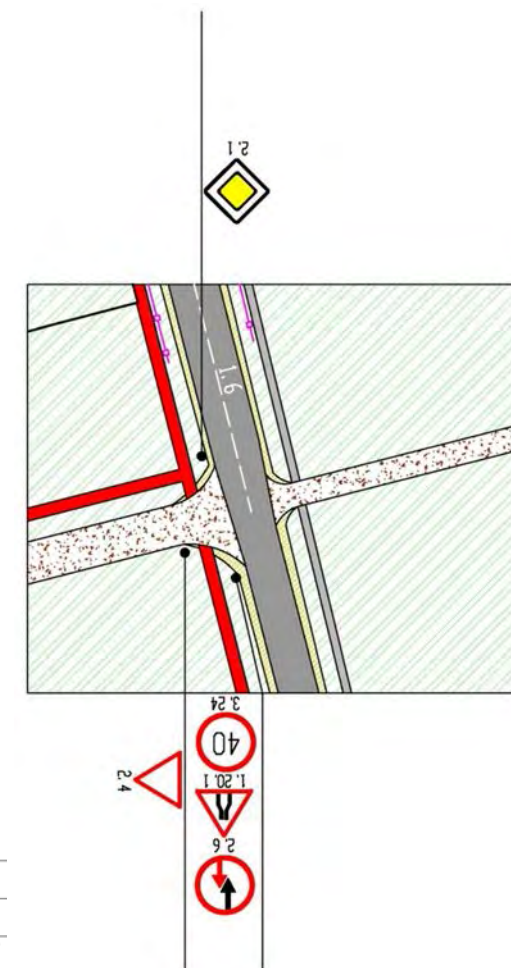
Фактический транспортный узел (13)



Ведомость основных объемов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1	Дорожные знаки.		
1.1	Установка дорожных знаков	шт.	5
1.2	Установка металлических стоек	шт.	3
2.	Тротуары.		
2.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	44
2.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	66
3.	Горизонтальная дорожная разметка.		
3.1	Нанесение дорожной разметки 1.6	п.м	50

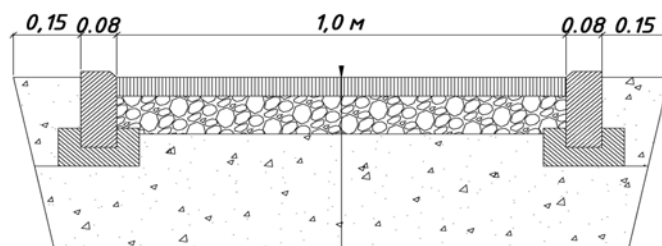
Транспортный узел после реконструктивно - планировочных мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Ленина были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- для правильного использования водителями проезжей части была запроектирована дорожная разметка, согласно ГОСТ Р52289-2004.

Конструкция тротуара по СП 42.13330.2016



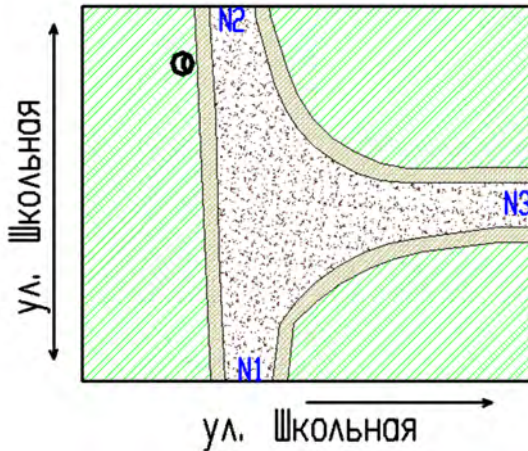
Асфальтобетонная смесь, плотная, мелкозернистая тип А 16 ВН II марки на битуме БНД 100/130	0,05 м
Фракционированный щебень с заклинкой мелким щебнем	0,10 м
Грунт земляного полотна	0,30 м

МО ГО “Охинский” с. Восточное  
(пересечение ул. Школьная – ул. Школьная).

Схема 3.5.1

Реконструктивно – планировочные мероприятия на перекрестке ул. Школьная – ул. Школьная в МО ГО “Охинский” с. Восточное

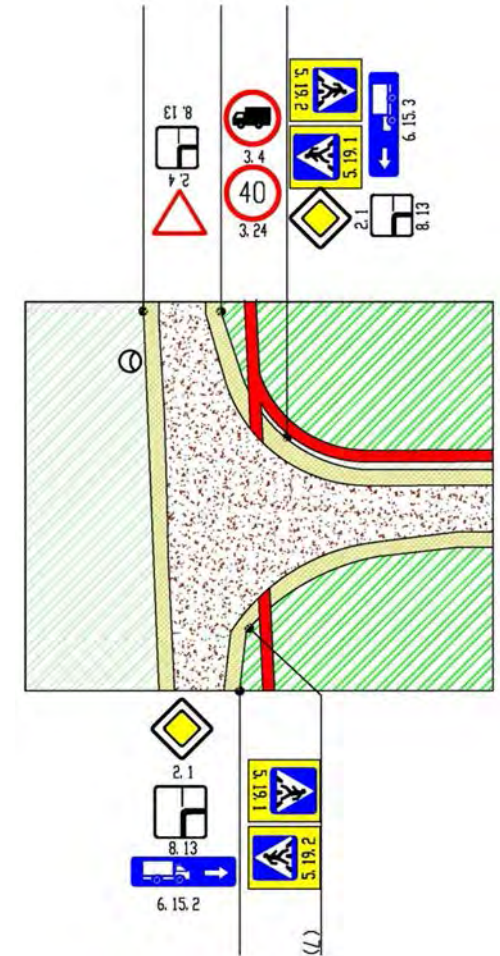
Фактический транспортный узел (14)



Ведомость основных объёмов работ

N/N	Наименование работ	Ед. изм.	Количество
1.	Тротуары.		
1.1	Устройство тротуара с а/б покрытием шириной 1.5 м.	п.м.	68
1.2	Устройство основания из щебня фракционированного, уложенного по способу заклинки мелким щебнем	м2.	102
2	Дорожные знаки.		
2.1	Установка дорожных знаков	шт.	14
2.2	Установка металлических стоек	шт.	5

Транспортный узел  
после реконструктивно - планировочных  
мероприятий



На рассматриваемом транспортном узле были применены следующие реконструктивно-планировочные мероприятия:

- для поочередного проезда перекрестка, а также снижения аварийности были запроектированы знаки приоритета. Поскольку основной поток автомобильного транспорта направлен от ул. Школьная к ул. Школьная, данное направление было принято главным;
- для безопасного пересечения пешеходами проезжей части автомобильной дороги запроектированы пешеходные переходы по ул. Школьная. Пешеходные переходы обустроены дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 (пешеходный переход);
- для безопасного передвижения пешеходов по ул. Школьная были запроектированы тротуары шириной 1.5 м. согласно СП 42.13330.2016;
- ограничено движение грузового транспорта по улице Школьная.

### *10.1.2 Организационные мероприятия.*

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

- введение одностороннего движения;
- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажира-перевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.;
- создание детских автогородков.

### *10.1.3. Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории МО ГО “Охинский”.*

Движение грузового транзитного транспорта осуществляется по автомобильным дорогам Областного значения “Южно-Сахалинск – Оха”, и муниципального значения “Подъезд к селу Некрасовка”. “Оха - Москальво”, “подъезд к селу Лагури”, “через село Эхаби до села Восточное”.

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения предлагается произвести установку на въездах в город и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения грузового транспорта. Информационные щиты должны быть установлены так,

что бы оградить движение грузового транспорта в местах скопления людей.

В рамках разработки КСОДД информационные знаки и запрещающие знаки установлены на следующих перекрестках:

- г. Оха пересечение ул. Красноармейская – ул. Дзержинского (дорожный знак 6.12.2);
- г. Оха пересечение ул. Дзержинского – ул. Межквартальный проезд 3 (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Советская – ул. Цапко (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Красных партизан – ул. Дзержинского (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха ул. Советская ПК 13+76 (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Советская – ул. Блюхера (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Объездная – ул. Цапко (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Объездная – ул. 60 лет СССР (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Карла-Маркса – ул. Цапко (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха ул. Карла-Маркса ПК 15+92 (дорожный знак 3.2, 8.4.1);
- г. Оха пересечение ул. Никитюка – ул. Ленина (дорожный знак 3.2, 8.4.1).

## *10.2 Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок.*

### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018–2023 годов**

Электронная система оплаты.

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы городского пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и качество обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети города.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

- создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;
- повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;
- оптимизация маршрутной сети города на основании анализа пассажиропотоков;
- реализация гибкой тарифной политики;
- учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2023-2029 годов и мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2029-2033 годов.**

Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта.

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания



населения и эффективности работы автобусов во внутригородском сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками;
- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения);
- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;
- разработка и внедрение на базе ЦДС информационного ресурса в сети Интернет, предоставляющего в открытом доступе оперативную информацию о местонахождении всех работающих на линии видов общественного транспорта общего пользования (муниципальных и коммерческих) в течение всего периода суток, и обладающего функцией отображения информации по запросу любого абонента о планируемом времени отправления маршрутного ТС от любого интересующего его остановочного пункта на административной территории района (такая информация должна быть доступной для всех групп населения с использованием любых распространенных электронных устройств, обладающих возможностью доступа в сеть Интернет);
- публикация и распространение коммерческими организациями удаленной информации в виде карт-схем города с указанием муниципальных и межмуниципальных маршрутов в различных видах сообщения и режимов их работы.

### *10.3 Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения*

В результате обследования транспортно-пешеходной доступности населённых пунктов МО ГО “Охинский” и анализа сложившейся дорожных условий предлагаются следующие мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

#### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018-2023 годов**

Определены программой комплексного развития транспортной инфраструктуры МО ГО “Охинский” на период до 2020 года.

К ним отнесены:

- ремонт и содержание автомобильных дорог в г. Оха, с. Тунгор;
- строительство пешеходных дорожек в г. Оха, с. Тунгор, с. Нерасовка, с. Москальво, с. Восточное, с. Лагури, с. Эхаби;
- увеличение количества стоянок для автотранспорта в г. Оха, с. Тунгор, с. Нерасовка, с. Москальво, с. Восточное;
- строительству автомобильных дорог местного значения, подъездов и дворовых

проездов в г. “Оха”, с. Тунгор, с. Нерасовка, с. Москальво, с. Восточное.

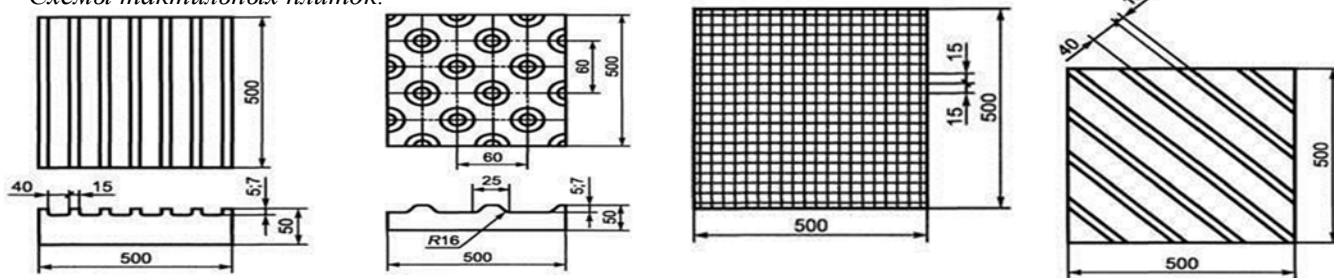
Дополнительным предложением к перечисленным мероприятиям в рамках КСОДД предлагается установка тактильной плитки и устройство вело парковок. Установка тактильной плитки предназначена для обеспечения благоприятных условий для движения инвалидов, установка предлагается на существующих автобусных остановках.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов:

- на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов;
- поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально. Формы рифления поверхности указаны на (рисунке 12-13);

**Рисунки 12.**

*Схемы тактильных плиток.*



**Рисунок 13.**

*Виды тактильных плиток.*



- основные размеры, цвет, формы рифления, назначение, правила применения, требования к поверхности указателей должны соответствовать требованиям документации планировки территории населенных пунктов, проектной документации;
- на строительство общественных зданий и сооружений и нормативным правовым актам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- так как переход пешеходов через проезжую часть дороги осуществляется в одном уровне по наземным пешеходным переходам шириной 4 метра, то предусматривается устройство пониженного бортового камня не менее 2,5 см и не более 4 см в местах пешеходных переходов, на пути следования по тротуарам и пешеходным дорожкам при пересечении внутриквартальных съездов.

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не превышает 50 %. Поперечный уклон по тротуарам и проезжей части на возможном пути движения инвалидов принят 20 %;

- на основании вышеизложенных требований нормативных документов разработаны типовые схемы установки тактильных указателей (рисунок 14).

**Рисунок 14.**

*Типовая схема установки тактильных плиток.*



Установка вело парковок.

Предлагается установка вело парковок в местах массового отдыха и работы. Так же при строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство вело транспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек. Средняя стоимость вело парковок по России 5-15 тысяч рублей в зависимости от конфигурации (рисунок 15).

**Рисунок 15.**

*Примеры установок вело парковок в городской черте.*



### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2024-2028 годов.**

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры МО ГО "Охинский" период до 2020 года не определены мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения. В результате анализа состояния УДС сельских поселений на среднесрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- устройство парковок транспортных средств для инвалидов;
- устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов;
- устройство перильного ограждения;
- установка дорожных знаков «Пешеходный переход» с импульсной индикацией.

### **Стоянки (парковки) транспортных средств инвалидов.**

#### **Проектные предложения по устройству парковок для инвалидов:**

На стоянке (парковке) транспортных средств личного пользования, расположенной на участке около здания организации сферы услуг или внутри этого здания, следует выделять 10 % Машино мест (но не менее одного места) для людей с ограниченными возможностями здоровья, в том числе количество специализированных расширенных Машино мест для транспортных средств инвалидов, передвигающихся на кресле-коляске, определять расчетом, при числе мест:

- до 100 включительно 5 %, но не менее одного места;
- от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3 % от количества мест свыше 100;
- от 201 до 500 – 8 мест и дополнительно 2 % от количества мест свыше 200;
- 501 и более 14 мест и дополнительно 1 % от количества мест свыше 500.

Машино места для стоянки (парковки) транспортных средств людей с ограниченными возможностями здоровья в пределах проезжей части или на примыкании к ней следует предусматривать при продольном и поперечном уклоне поверхности дороги не более 1:50 (2 %). Каждое такое Машино место должно иметь хотя бы один доступный пешеходный подход к основным пешеходным коммуникациям, в том числе для людей, передвигающихся в кресле-коляске, Пандус должен иметь нескользкое покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением.

### **Устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов.**

#### **Изменение геометрических параметров тротуаров и зеленой зоны.**

Проектные предложения по устройству тротуаров и пешеходных дорожек:

- тротуары расположены у проезжей части и возвышаются над ней на 15 см и отделяются бортовым камнем. За тротуаром расположена обочина шириной 0,5 метров. Пешеходные дорожки отделены от проезжей части зеленой зоной;
- для отделения тротуара и обочины предусмотрено устройство бортового камня марки БР100.20.8, а для отделения тротуара от проезжей части БР 100.30.15 по ГОСТ 6665-91 «Камни бетонные и железобетонные бортовые. Технические условия». Для установки бортовых камней для основания используется монолитный бетон В15, морозостойкостью F200;
- для отделения пешеходной дорожки от зеленой зоны устраивается бортовой камень марки БР100.20.8 или аналогичный;
- пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения;
- конструкция дорожной одежды тротуаров и пешеходных дорожек предложена применительно к типовым материалам для проектирования 503-0-47.86
- «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам» - однослойное покрытие из литой асфальтобетонной смеси h=3см на

- основании из щебня фр.5-10 h=12см;
- в местах сброса воды с проезжей части устраиваются подтротуарные лотки открытого типа нетиповые применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам», сопряженные с продольными лотками по откосу насыпи, которые запроектированы по ТП 503-09- 7.84\*\* «Водоотводные сооружения на автомобильных дорогах общей сети Союза ССР». Сверху подтротуарный лоток закрывается металлической пластиной, закрепленной болтовыми соединениями клотку.

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 метров. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 метров. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 2,0-1,8 метров для обеспечения возможности разъезда инвалидов на креслах - колясках.

Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5 %, поперечный – 2 %. В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5 %) или обустривают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5 %), около здания - не более 1:12 (8 %), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 метра. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 метра. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 метров.

#### **Устройство перильного ограждения.**

Ограничивающие пешеходные ограждения (ОПО) подразделяют на типы:

- направляющие, указывающие направление движения пешеходов;
- предупреждающие, для исключения попадания человека в опасную зону.

Ограничивающие пешеходные ограждения применяют в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ 33127-2014, а также:

- в зоне остановочного пункта трамвая на магистральных улицах и дорогах на протяжении не менее 30м в каждую сторону за его пределами;
- в границах жилой застройки на участках дорог и улиц с непрерывным движением, с числом полос четыре и более;
- на разделительных полосах напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами;
- на тротуарах напротив выходов из школ, детских культурных и спортивных сооружений, крупных пунктов массового тяготения (торговые комплексы, стадионы, станции метро, рынки и т.д.) на протяжении не менее 15м в каждую сторону

Удерживающие пешеходные ограждения (УПО) подразделяют на типы:

- перила парапетные (недеформируемые конструкции);
- перила барьерные (внешнее воздействие воспринимается упругими деформациями всех элементов конструкции - стоек, поручня, заполнения);

- перила стоечные (внешнее расчетное воздействие воспринимается в основном упругими деформациями стоек);
- иные типы конструкций (в том числе сочетание вышеперечисленных).

Удерживающие пешеходные ограждения применяют в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ 33127-2014, а также:

- вдоль дорог и улиц при интенсивности движения пешеходов более 1000 чел./ч. на одну полосу тротуара на расстоянии 0.3-0.4м от лицевой поверхности бортового камня или кромки проезжей части;
- на путепроводе, эстакаде или на насыпи высотой более 1,0 метра при расположении края тротуара от бровки земляного полотна на расстоянии менее 1,5 метров;
- у наземных пешеходных переходов без светофорного регулирования с двух сторон дороги, на протяжении не менее 30м в каждую сторону от пешеходного перехода при интенсивности движения пешеходов от 750 до 1000 человек/час на одну полосу тротуара;
- в зоне надземных и подземных пешеходных переходов, на протяжении не менее 20 метров в каждую сторону за их пределами;
- в зоне пешеходных переходов через железные дороги в одном уровне.

Перильное ограждение предлагается установить на улице Мира между обочиной и тротуаром. В местах устройства пешеходных дорожек, если проезжая часть отделена от пешеходной, установка перильного ограждения не обязательна. Перильное ограждение отделяет проезжую часть и тротуар. Стойки монтируются в тротуаре за бортовым камнем в предварительно пробуренные скважины, с бетонированием зазоров монолитным бетоном В15. Высота перильного ограждения не менее 1,1 метров.

В рамках реализации проекта по организации дорожного движения предусмотрены пешеходные ограждения на следующих участках дорог:

- с. Некрасовка. Ул. Октябрьская ПК 9+23 ПК 9+41 (автобусная остановка);
- с. Некрасовка. Ул. Парковая ПК 3+74, 4+93 (зона дети);
- с. Восточное Ул. Школьная 1 ПК 4+61, 5+63 (зона дети);
- с. Тунгор. Ул. Ленина ПК 4+71, 5+72 (зона дети);
- г. Оха. Межквартальный проезд от ул. 50 лет Октября ПК 3+41 (зона дети);
- г. Оха. Межквартальный проезд от ул. 60 лет СССР ПК 1+89 (зона дети);
- г. Оха. Пересечение ул. 60 лет СССР – ул. Карла – Маркса (светофор);
- г. Оха. Ул. Блюхера 1 ПК 3+17 (автобусная остановка);
- г. Оха. Пересечение ул. Блюхера 2 – ул. Карла – Маркса (светофор);
- г. Оха. Пересечение ул. Блюхера 2 – меж кварталный проезд (перекресток);
- г. Оха. Ул. Дзержинского ПК 2+41, 3+06 (автобусная остановка);
- г. Оха. Пересечение ул. Дзержинского – ул. Комсомольская (светофор);
- г. Оха. Ул. Карла-Маркса ПК 8+56, ПК 9+68, ПК 14+64 (автобусная остановка);
- г. Оха. Ул. Карла - Маркса ПК 11+30 (пешеходный переход);
- г. Оха. Ул. Красных партизан ПК 1+87 (зона дети);
- г. Оха. Ул. Невельского ПК 0+55, ПК 5+33 (автобусная остановка);
- г. Оха. Ул. Школьная ПК 0+28, ПК 0+75, ПК 4+00 (автобусная остановка);
- г. Оха. Ул. Школьная ПК 2+49 (зона дети).

### **Установка дорожных знаков «Пешеходный переход» с импульсной индикацией на базе светофора Т.7**

На пешеходных переходах предлагается установка знаков Пешеходный переход с импульсной индикацией (мигающий желтый) на базе светофора Т.7.

Преимущества:

- не потребляет электроэнергию от электросети;
- не требует подключения к электрической сети и прокладки кабеля;
- бесперебойная работа в самое темное и холодное время года;
- работают в автоматическом режиме, не требуют регулировки и обслуживания;
- не накапливает снег. Грязь и пыль смываются дождем;
- солнечная электростанция «GM» – готовый к монтажу моноблок;
- антивандальное исполнение, качественное полимерно-порошковое покрытие;
- мощная солнечная батарея, аккумулятор большой емкости и мультипрограммный контроллер обеспечивают надежную работу при любых условиях;
- несложный монтаж, занимающий не более 30 минут;
- низкие инвестиционные затраты. Окупаются при установке.

### **Мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2029-2033 годов.**

В результате анализа состояния УДС МО ГО «Охинский» на долгосрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов;
- устройство перильного ограждения;
- установка оптических датчиков для видеообнаружения пешеходов.

Оптические датчики для видео обнаружения совмещенные со светофором Т.7 предназначены для обнаружения пешеходов, повышают безопасность и пропускную способность на регулируемых перекрестках и пешеходных переходах (рисунок 16). Система обнаружения пешеходов позволяет организовать динамическое управление светофорами и предупредительной световой сигнализацией, например проблесковыми маячками или дорожными фонарями.

Датчики для обнаружения пешеходов объединяют в одном корпусе видеокамеру и детектор. В датчиках используются предварительно заданные зоны обнаружения («виртуальные контуры»), накладываемые на видеоизображение. Как только пешеход входит в заранее определенную зону, выходной сигнал обнаружения запускает контроллер светофора, активируя динамические схемы управления им.

## Рисунок 16.

*Обнаружение пешеходов оптическим датчиком и активация предупредительной световой сигнализации.*



Предупредительная световая сигнализация очень эффективна для повышения внимательности водителей и снижения риска для пешеходов и имеет преимущество перед постоянно мигающим светофором Т.7. Поскольку постоянно мигающие огни имеют сниженный эффект, так как автомобилисты не видят реального стимула для изменения режима вождения. Датчики более эффективны мигающего светофора, поскольку они включают предупредительную световую сигнализацию, например дорожные фонари или проблесковые маячки, только когда пешеходы входят в предварительно заданную зону обнаружения. Так же на долгосрочный период предложено устройство велосипедных дорожек при проектировании и строительстве новых улиц и проездов.

### **Проектные решения по устройству велосипедных дорожек:**

- ширина совмещенной вело пешеходной дорожки от 2,5 до 4 метров (допускается 2 метров в стесненных условиях), при существующей или планируемой интенсивности движения не более 30 вел/час и 50 пеш/час;
- для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2 метров (минимум 1,2 метра), двухсторонней от 2,5 до 4 метров (минимум 2 метра, допускается 1,5 метра при интенсивностях до 60 вел/час);
- для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
- ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 метров;
- разделительная полоса шириной не менее 0,75 метров при размещении дорожек в одном уровне с проезжей частью;
- безопасное расстояние шириной не менее 0,5 метров при устройстве велосипедной дорожки выше проезжей части на 10-15 см;
- покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки). При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водостойчивых материалов, например, каменных



- материалов низкой прочности, крупной гранитной высевки и др.
- обособленная велодорожка оборудуется дорожными знаками 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» и 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы»;
- вело пешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения»;
- совмещенная вело пешеходная дорожка оборудуется дорожными знаками 4.5.2 «Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением» и 4.5.4 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением»
- пешеходная дорожка оборудуется дорожным знаком 4.5.1 «Пешеходная дорожка».

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство вело транспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек. (Рисунок 17).

**Рисунок 17.**  
**Разделение велосипедных и пешеходных потоков.**



#### *10.4 Разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения.*

Постановлением Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года утверждена программа № 864 «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Данная программа рекомендована органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при принятии в 2013-2020 годах региональных целевых программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Программа предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;
- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;

- повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Кроме того, принятие решений по повышению уровню безопасности на дорогах и снижению количества ДТП, требует активного взаимодействия заинтересованных структур государственной власти, местных органов управления образованием, воспитателями и педагогами дошкольных, общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования, представителями средств массовой информации и общественных объединений.

Управление реализацией Программы на местном уровне осуществляют органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.

Мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории МО ГО “Охинский” разработаны в три этапа:

- на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

В целях совершенствования системы транспортного обслуживания утвержденным генеральным планом предусмотрено:

#### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018-2023 годов**

Определены Программой развития транспортной инфраструктуры МО ГО “Охинский” на период до 2020 года, к ним отнесены:

- для приведения к нормативным требованиям в городской черте предлагается реконструировать (магистральных улиц районного значения – 8,7км, основных улиц в жилой застройке – 34,5 км, проездов – 3,7 км, На объездной дороге предлагаются к реконструкции два существующих моста, Итого в общей сложности 46 километров улиц и дорог. Для обеспечения линейными объектами транспортной инфраструктуры проектируемой застройки и территорий, на которых отсутствует улично-дорожная сеть с твердым покрытием, предлагается размещение 21,5 км основных улиц в жилой застройке г. Оха;
- строительство основных улиц в жилой застройке – 1,4 км, строительство улиц и дорог местного значения – 8,7 км, строительство основных улиц в жилой застройке – 4,2 км, строительство проездов – 4,1 км в с. Тунгор;
- с учетом существующих мест хранения автомобилей, в с. Тунгор предлагается, размещение гаражей для хранения личного автотранспорта на 40 Машино мест в западной части населенного пункта.

#### **Знак обратной связи с водителем**

Автономный светодиодный знак обратной связи с водителем (ДФС) – это устройство, которое с помощью встроенного радара измеряет скорость и отображает ее на табло. Информировывает водителя автомашины, которая приближается или проезжает около табло, о его скорости, следствии чего будет снижение скорости (психологический фактор). Реакция водителя, в большинстве случаев, подсознательно руководствуется тем, с какой скоростью он должен ехать на этом участке дороги. После того, когда он увидит свою скорость, то в большинстве случаев он замедлит, так как не уверен в том, если измерение было зарегистрировано или нет. При превышении допустимой скорости на заранее настроенную величину, табло с указываемой скоростью может начать мигать,

что привлечет внимание водителя. Табло может быть оснащено выходным реле, которое позволяет генерировать включающий импульс для фотовспышки (имитация фотографирования) или для цифрового регистрирующего оборудования (Рисунок 18).

**Рисунок 18.**

*Знак обратной связи с водителем.*



В настоящее время возможны три варианта установки знака:

- знак обратной связи DFS, шкаф для аккумуляторной батареи и солнечная батарея устанавливаются на одной монтажной опоре, высота установки солнечной батареи и шкафа с аккумулятором составляет 8 метров, знак устанавливается в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52290;
- в случае если условия не позволяют установить опору в пределах земляного полотна дороги, то опора устанавливается за пределами земляного полотна, а знак DFS крепится на выносной консольной балке, которая устанавливается на опоре;
- знак обратной связи устанавливается на стандартной стойке для дорожных знаков, опора с автономной энергоустановкой устанавливается в пределах полосы отвода дороги, электроснабжение знака осуществляется по подземной или воздушной кабельной линии.

Данный знак является эффективным средством контроля скорости движения транспортных средств. Фактическая скорость движения автомобилей измеряется встроенным в знак радаром и отображается на светодиодном табло. В случае превышения установленного на данном участке дороги ограничения скорости значение скорости высвечивается красным цветом. При движении автомобиля с разрешенной на данном участке скоростью – зеленым светом.

Установка состоит из аккумуляторной батареи, солнечной батареи, контроллера заряда-разряда. Электрическое питание устройства осуществляется от аккумуляторной батареи емкостью не менее 60 А\*ч. Солнечная батарея в течение светового дня осуществляет подзарядку аккумуляторной батареи. Управление

автоматической подзарядкой осуществляется контроллером заряда-разряда аккумуляторной батареи.

Предлагается установка знака обратной связи с водителем на региональной автодороге на участках въезда в жилую застройку поселка.

### **Установка шумовых полос.**

Шумовая полоса предназначена для обеспечения безопасности пешеходов и снижения аварийности в зоне нерегулируемых пешеходных переходов на улицах и проспектах.

Шумовые полосы устанавливаются согласно нормативным документам: ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

Шумовые полосы устраивают на опасных участках дорог (горизонтальные кривые малого радиуса, нерегулируемые въезды на магистральные дороги без переходно-скоростных полос, участки с ограниченной видимостью, узкие мосты и т.п.). Шумовые полосы выполняют при помощи поверхностной обработки покрытия из щебня, путем наклейки на покрытие поперечных линий из пластичных материалов, нарезки поперечных канавок в бетонных покрытиях и другими способами. Шумовая полоса из резиновых материалов представляет собой искусственно созданное препятствие (возвышение) для движения автомобилей, заставляющее транспорт снижать скорость при подъезде к пешеходным переходам. Шумовая полоса представляет собой изделие, состоящее из отдельных элементов, соединяющихся между собой. Изготавливается из прочной морозоустойчивой резины, которая отличается особой надежностью и не разрушается под давлением колес автомобильного транспорта, не подвержена неблагоприятному воздействию окружающей среды (Рисунок 19-21).

### **Рисунок 19.**

*Сборная резиновая шумовая полоса.*



**Рисунок 20.**

*Шумовая полоса из термопластика.*



**Рисунок 21.**

*Устройство шумовой полосы путем наклейки на покрытие поперечных линий из пластичных материалов.*



При устройстве на пешеходных переходах шумовые полосы устраивают перед разметкой 1.14.1 «пешеходный переход». Шумовые полосы устанавливаются по 4 штуки с каждой стороны от разметки. Первая полоса устанавливается через 10 метров от края разметки 1.14.1, вторая через 10 метров от первой, третья через 15 метров от второй и четвертая через 20 метров от третьей. Толщина (глубина) первых трех полос 1,5-2,0 см, последующих – 2,5-3,0 см. Длина полос различна, поскольку полоса устанавливается на всю ширину проезжей части, включая дополнительные полосы (Рисунок 22).

**Рисунок 22.**

*Установка резиновых шумовых полос.*



Шумовые полосы достаточно просты в монтаже. В местах устройства шумовых полос устанавливают дорожные знаки 1.16 «Неровная дорога» и 3.24 «Ограничение максимальной скорости». Знаки не устанавливают при устройстве шумовых полос вдоль края проезжей части и/или по ее оси.

Предлагаемые места установки шумовых полос:

- на автомобильных дорогах на въездах в поселки МО ГО «Охинский»;
- на нерегулируемых пешеходных переходах.

### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2024-2028 годов.**

Реконструкция и капитальный ремонт автобусных остановок с устройством улучшенного покрытия на тротуарах и посадочных площадках.

Состояние некоторых автобусных остановок в населенных пунктах МО ГО «Охинский» неудовлетворительное, асфальтобетонное покрытие имеет множественные дефекты либо отсутствует, посадочные площадки разрушены либо отсутствуют, так же практически везде отсутствуют павильоны, поэтому в проекте рекомендуется восстановить остановки применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам».

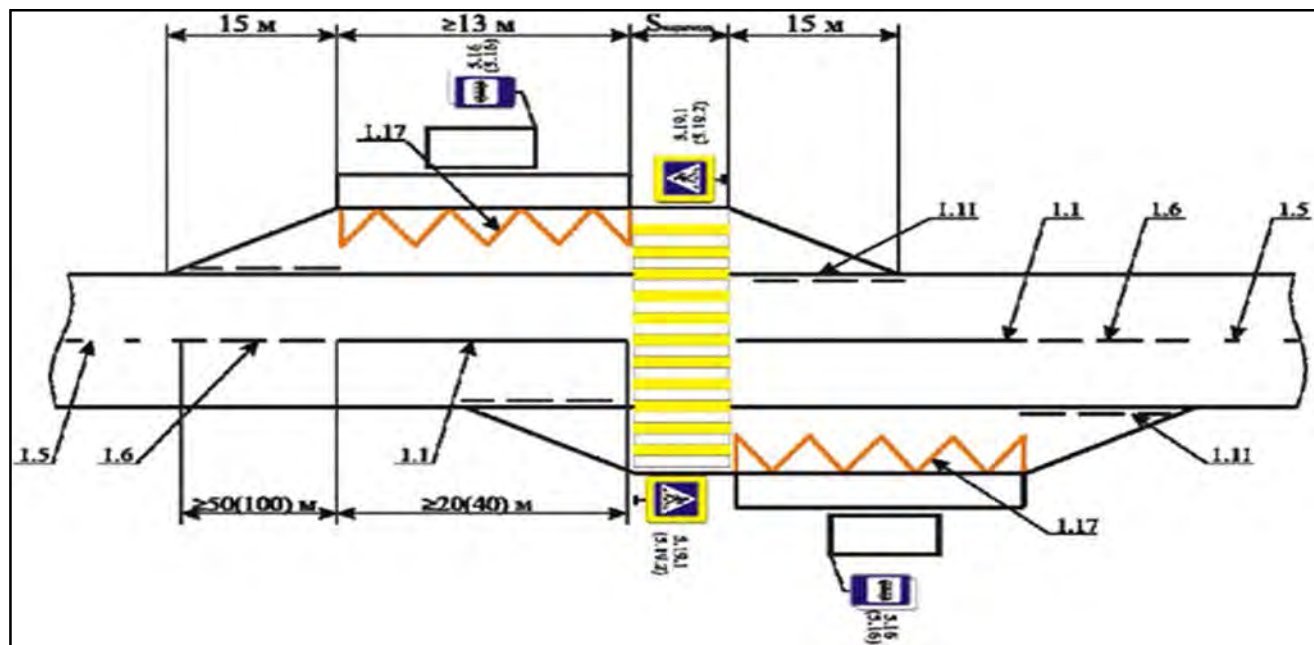
Проектные предложения по устройству автобусных остановок:

- элементы, размещение и обустройство автобусных остановок выполнено по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах»;

- на автобусных остановках на площадке ожидания устанавливают урны для мусора;
- покрытие тротуаров и посадочных площадок предложено из литой асфальтобетонной смеси  $h=3\text{см}$  на основании из щебня фр.5-10  $h=12\text{см}$ ;
- на всех автобусных остановках устраивается сброс воды с проезжей части. Сбросы на остановках запроектированы как под тротуарные лотки открытого типа, нетиповые применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам», сопряженные с продольными лотками по откосу насыпи, которые запроектированы по ТП 503-09-7.84\*\* «Водоотводные сооружения на автомобильных дорогах общей сети Союза ССР». Под тротуарный открытый лоток шириной 0,2 м и длиной 2 м имеет продольный уклон 15 % в сторону обочины и изготавливается из монолитного бетона с армированием. Толщина стенок лотка составляет 5 см. Под тротуарный лоток на автобусных остановках устраивается не на посадочных площадках, а только в сопряжения местах тротуара шириной 1,5 метра с посадочными площадками;
- для освещения автобусных остановок предлагается применить автономные солнечные электростанции «GELIOMASTER» либо другого производителя. Автономные солнечные электростанции «GELIOMASTER» полностью автоматизированы, работают за счет солнечной энергии, не требуют участия человека. Мощная солнечная батарея заряжает аккумулятор в светлое время суток. Зарядка осуществляется даже в пасмурную погоду и в зимнее время года. Датчик движения светильника имеет широкий охват и устойчиво срабатывает с расстояния 12–15 метров;
- пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения;
- конструкция дорожной одежды тротуаров и пешеходных дорожек предложена применительно к типовым материалам для проектирования 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам» - однослойное покрытие из литой асфальтобетонной смеси  $h=3\text{см}$  на основании из щебня фр.5-10  $h=12\text{см}$  (Рисунок 22).

**Рисунок 22**

Схема устройства автобусной остановки.



### 10.5 Реконструкция и капитальный ремонт улиц и дорог.

На среднесрочный период предложен ремонт следующих участков УДС:

**Таблица 14.**

Технические показатели по капитальному ремонту представлены

Наименование показателей	Единица измерения	Технический норматив
1. Расчетная нагрузка на		A10; H8,3
2. Ширина проезжей части	м	6.0-7.0
3. Число полос движения	шт	2
4. Ширина полос движения	м	3.0-3.5
5. Ширина тротуара	м	1.5-2.25
6. Уклон проезжей части	‰	20
7. Уклон тротуаров	‰	15

Основным критерием для проложения проектной оси трассы необходимо принять максимальное совмещение проектной и существующей осей автодороги.

Проектная линия продольного профиля укладывается по оси проезжей части по верху покрытия. Элементы продольного профиля принимаются из условия максимального совмещения с существующим продольным профилем согласно ФЗ №257 статья 3 пункт 10.

Конструкции поперечного профиля земляного полотна разработаны согласно СП 42.13330.2016 и типовым материалам для проектирования 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам».

Для организации пешеходного движения за пределы автомобильной дороги предусматривается устройство пандусов с проезжей части въездов во дворы к тротуарам и на пешеходных переходах, согласно СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения». В проекте при устройстве пандусов бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью отметка бортового камня опускается до отметки проезжей части, а высота бортового камня не должна превышать 4 см, а продольный уклон пандуса принят 5 % (50 промилле). Проектные решения по устройству дорожной одежды принимаются согласно

«Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию



автомобильных дорог», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года № 402. Согласно пункту 4.2 б необходимо предусмотреть замену дорожной одежды на некоторых участках улицы на новую, более прочную и долговечную, поскольку существующая дорожная имеет различные виды дефектов (трещины различного происхождения, ямы, выбоины. Поэтому асфальтобетонное покрытие киркуется и устраивается новая дорожная одежда.

Проектирование дорожной одежды выполнено согласно ОДН 218.1.046-2002 «Проектирование нежестких дорожных одежд». Асфальтобетон применяется по ГОСТ 9128-2009 «Смеси асфальтобетонные, дорожные, аэродромные и асфальтобетон».

Устройство дорожной одежды на примыканиях въездах во дворы устраивается по типу основной дороги на закруглениях.

Рекультивация земель не предусмотрена, т.к. земляное полотно дороги размещено в пределах существующей полосы отвода.

### **Организация движения при производстве работ**

Устройство временной объездной дороги не требуется. Передвижение строительных машин и технологического транспорта предусматривается по существующей дороге.

Проектом предусматривается производство работ с применением типовых схем регулирования движения транзитного транспорта. Так как существующая дорога имеет двухполосную проезжую часть, основной является схема, при которой производство работ осуществляется на половине ширины проезжей части с пропуском транспортных средств в обоих направлениях посвободной полосе.

Временные дорожные знаки, используемые на участках производства дорожных работ необходимо устанавливать в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004

«Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров и направляющих устройств». Форму, расцветку, символы и размеры временных дорожных знаков принимать по ГОСТ Р 52290-2004

«Знаки дорожные. Общие технические требования». Условия применения дорожных знаков, используемых при производстве дорожных работ, изложены в п. 4.8-4.24 ВСН 37-84.

### *10.6 Обустройство улично-дорожной сети.*

На среднесрочный период предложены работы по обустройству автомобильных дорог:

- а/д «Подъезд к селу Некрасовка»;
- а/д «Оха – Москальво»;
- а/д «подъезд к селу Лагури»;
- а/д «через село Эхаби до села Восточное».

### **Проектные предложения по обустройству:**

Предлагается установка барьерного ограждения на участках автодорог и улиц, где необходима их установка согласно ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52607-2006 и СП 34.13330.2012, а так же с целью ликвидации неофициальных съездов. Согласно действующим нормативам в России барьерное ограждение устраивается двух видов: дорожное боковое металлическое или линейное тросовое.

### **Устройство барьерного ограждения.**

Конструкция 11ДО(1А)-2-190/1.1-ТУ 5216-301-39124899-2007. (Ограждение боковое, первого типа, дорожное, одностороннее, одноволновое, с шагом стоек 2 метра, обладающее удерживающей способностью 190кДж, при динамическом поперечном прогибе 1,1 метр) принята данного участка дороги:

- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 при радиусе в плане менее 600м и продольном уклоне до 40 % с внешней стороны кривой;
- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 при радиусе в плане менее 600м и продольном уклоне более 40 % с внутренней стороны кривой;
- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 на прямолинейных участках и на кривых с радиусом в плане более 600 метров и продольном уклоне более 40 % с внутренней стороны кривой.

### **Линейное дорожное ограждение.**

Тросовое ограждение принято по СТО 11449884-0001-2012 «Ограждения дорожные удерживающие тросовые» и запроектировано по ОДМ 218.6.004-2011 «Методические рекомендации по устройству тросовых дорожных ограждений для обеспечения безопасности на автомобильных дорогах». Данные ограждения устанавливаются на разделительной полосе автомобильной дороги для предотвращения переездов транспортных средств через разделительные полосы движения и для разделения встречных транспортных средств. Тросовые дорожные ограждения позволяют также защищать тротуары от въезда на них транспортных средств и одновременно предотвращают выход пешеходов на проезжую часть. Тросовое ограждение дорожного типа равномерно поглощает удар и значительно смягчает его. При столкновении с таким ограждением автомобиль, водитель и пассажиры получают наименьшие повреждения, чем при наезде с аналогичной скоростью и углом столкновения на бетонное или металлическое ограждение. Тросовое ограждение на разделительной полосе предупреждает лобовые столкновения, ведущие к наиболее тяжким последствиям. Тем самым снижается вероятность летального исхода ДТП; низкая стоимость технического обслуживания (Рисунок 23).

#### **Рисунок 23.**

*Пример установки тросового ограждения на обочине (применения на дорогах общего пользования).*



Преимущества конструкции перед металлическим:

- малая металлоемкость по сравнению с применяемыми в настоящее время металлическими ограждениями волнового профиля;
- повышенная безопасность для транспортных средств за счет травмобезопасных (сминаемых) стоек и характеристик троса;
- отсутствие дополнительных требований к техническому обслуживанию (ремонт, окраска и т.п.);
- быстрая замена элементов после столкновения с ограждением транспортных средств, которая не требует значительных трудозатрат, а также привлечения специального оборудования.

Поскольку обследование автомобильные дороги имеют низкий уровень обустройства, данные мероприятия в первую очередь должны быть предприняты к этим дорогам.

## **10.7** *Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.*

### *10.7.1 Мероприятия по оптимизации парковочного пространства на улично - дорожной сети и развитию внеуличного парковочного пространства*

На территории МО ГО “Охинский” предложено устройство и организация необходимых парковок на внутридворовых территориях. Размеры земельных участков стоянок автомобилей на территории сельских поселений в МО ГО “Охинский” следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда и др. в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей.

Проектные предложения по устройству стоянок:

- элементы, размещение и обустройство парковок на внутридворовых территориях проектируются применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам»;
- покрытие тротуаров и посадочных площадок предложено из литой асфальтобетонной смеси  $h=3\text{см}$  на основании из щебня фр.5-10  $h=12\text{см}$ ;
- на парковках необходимо предусмотреть вертикальную планировку и сброс воды с проезжей части;
- на парковках устраиваются пандусы в местах сопряжения проезжей части парковки и тротуара. Пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения;
- конструкция дорожной одежды на стоянках устраивается по типу основной дороги.

### *10.8 Разработка Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения.*

В результате работы по созданию КСОДД разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации организации дорожного движения на территории МО ГО «Охинский». Программа разработана с укрупненным расчетом объемов, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий.

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

- протяжённость построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- количество Машин мест на парковках общего пользования;
- увеличение количества обустроенных пешеходных переходов;
- протяженность установленных пешеходных ограждений.

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

### *10.9 Актуализация КСОДД.*

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС конкретного муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения в МО ГО “Охинский” решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное макро- и микро моделирование на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично-дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяженность улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО ГО “Охинский” с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень. Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации, обновления подвижного состава и обустройства остановочных пунктов.

В результате проведенного моделирования было воссоздано транспортное районирование на базе социально-экономической статистики, введены параметры улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов. По итогам разработки транспортных макромоделей прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры в МО ГО “Охинский” не было выявлено существенных проблем, вызванных чрезмерной нагрузкой на дорожную сеть района.

Был проведен анализ транспортной ситуации в 14 из ключевых узлах района. Было выявлено минимальное количество транспортно-дорожных проблем на исследуемом участке. Были сформированы картограммы скорости и интенсивности ТП для исследуемого участка.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.