



**АДМИНИСТРАЦИЯ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА
Похвистнево
Самарской области
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 28.10.2019 № 1116

**Об утверждении комплексной
схемы организации дорожного
движения на территории
городского округа Похвистнево**

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, с пунктом 4 «б» перечня Поручений Президента Российской Федерации и согласно положениям Приказа Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», Администрация городского округа

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую комплексную схему организации дорожного движения на территории городского округа Похвистнево.
2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте Администрации городского округа Похвистнево.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Главы городского округа Похвистнево Пензина Е.А.

Глава городского округа

С.П.Попов

Утверждена
постановлением Администрации
городского округа Похвистнево
от 28.10.2019 № 1116

**Комплексная схема организации дорожного движения городского округа
Похвистнево (содержащая в составе документации Комплексную схему
организации транспортного обслуживания населения общественным
транспортом) на 2019 – 2021 годы.**

Оглавление

Термины и определения.....	5
Список сокращений.....	6
ВВЕДЕНИЕ.....	7
1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	8
1.1. Общие сведения о сборе и систематизации исходных данных	8
1.2. Общие сведения о территории муниципального образования	8
1.3. Демографическая ситуация муниципального образования	9
1.4. Социально-экономическая ситуация муниципального образования	9
2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования	11
2.1. Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах	11
2.1.1. Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока.....	11
2.1.2. Подготовка и проведение натурного обследования.....	12
3. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	13
4. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	19
4.1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	19
4.2. Характеристика сети дорог г.о. Похвистнево.....	20
5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	45
5.1. Организация движения транспортных средств	45
5.2. Организация ешеходного движения.....	50
5.3. Организация движения маршрутных транспортных средств	51
5.4. Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса.....	62
6. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	64
6.1. Анализ параметров движения индивидуального транспорта.....	64
6.2. Анализ параметров движения маршрутного транспорта	64
6.3. Анализ параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	66
7. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	69

8. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	71
9. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям КСОДД.....	73
10. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям КСОДД для каждого из таких вариантов	75
11. Формирование перечня мероприятий по КСОДД для предлагаемого варианта проектирования	76
11.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	76
11.2. О разработке, внедрении и использовании автоматизированной системы управления дорожным движением	79
11.3. Организация системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципов формирования и ведения баз данных, условий доступа к информации, периодичности ее актуализации	79
11.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	80
11.5. Применение реверсивного движения (при необходимости).....	82
11.6. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	82
11.7. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	84
11.8. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	85
11.9. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	85
11.10. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	94
11.11. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).....	94
11.12. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	96
11.13. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования. Режимы работы светофорного регулирования	96
11.14. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	97
11.15. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования;	97
11.16. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	101
11.17. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	102
11.18. Организация велосипедного движения.....	104
11.19. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	104
11.20. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД.....	110
11.21. Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС.....	111

12. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.	112
13. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории г.о. Похвистнево в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий.....	120

Термины и определения

1. Объекты транспортной инфраструктуры – технологический комплекс, включающий в себя специальные инженерные сооружения (железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств), а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

2. Объекты внешнего транспорта – объекты обслуживающие пригородные, местные и дальние перевозки пассажиров и грузов, связывающие населенные пункты в единую систему расселения. К объектам внешнего транспорта относятся железнодорожные и автомобильные вокзалы и станции, аэропорты, а также речные и морские порты и пристани.

3. Пропускная способность объекта внешнего транспорта – максимальное количество пассажиров, которое может быть обслужено в течение 1 часа на рассматриваемом объекте внешнего транспорта в одном направлении.

4. Пропускная способность автомобильной дороги (улицы) – максимальное количество транспортных средств, которое может переместиться в течение 1 часа на рассматриваемом участке / сечении в одном направлении.

5. Провозная способность вида внешнего транспорта – метрическая характеристика, показывающая способность определенного вида транспорта перевезти определенное количество пассажиров в одном направлении в единицу времени.

Провозная способность транспорта служит основным параметром, определяющим места транспортных систем в структуре перевозок.

6. Период пиковой нагрузки – период максимальной расчетной интенсивности движения для рассматриваемого объекта внешнего вида транспорта.

7. Мультимодальные (комбинированные) перевозки – перевозки различными видами внешнего транспорта по единому проездному документу, оформленному на весь путь следования (от пункта убытия до пункта прибытия на территории города-организатора).

Список сокращений

В настоящей работе приняты следующие обозначения и сокращения:

- АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением
- БДД – безопасность дорожного движения
- ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения
- ГПТ – городской пассажирский транспорт
- ДТП – дорожно-транспортное происшествие
- ИТС – интеллектуальная транспортная система
- КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения
- МГН – маломобильные группы населения
- МО – муниципальное образование
- НИР – научно-исследовательская работа
- ОДД – организация дорожного движения
- ПДД – Правила дорожного движения
- РФ – Российская федерация
- ТПУ – транспортно-пересадочный узел
- ТС – транспортное средство
- ТСОДД – технические средства организации дорожного движения
- УДД – управление дорожным движением
- УДС – улично-дорожная сеть.

ВВЕДЕНИЕ

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", вступающий в силу по истечении одного года после дня его официального опубликования предусматривает, что Комплексные схемы организации дорожного (далее - КСОДД) движения разрабатываются в целях формирования комплексных решений об организации дорожного движения на территории одного или территориях муниципальных районов, городских округов или городских поселений либо их частей, имеющих общую границу, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения" разработка КСОДД должна базироваться на принципах, учитывающих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на рассматриваемой территории; использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации; использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД; обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

Целью настоящей работы является разработка КСОДД, в частности, Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности ОДД на территории городского округа Похвистнево Самарской области.

Разработка КСОДД на территории городского округа Похвистнево базируется на принципах, учитывающих вышеуказанные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на исследуемой территории, и направлена на обеспечение комплексности при решении проблем организации движения транспортных и пешеходных потоков.

Для достижения поставленной цели в рамках первого этапа работ сформирована характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории городского округа Похвистнево Самарской области.

Результатом выполнения работы на первом этапе (до 2021 г.) является выявление основных проблем в области ОДД в городском округе Похвистнево Самарской области и определение первоочередных мероприятий, направленных на устранение этих проблем.

Особое внимание уделено необходимости развития каркасных элементов исследуемой территории, расшивке узких мест транспортной сети и проблеме планирования развития общественного пассажирского транспорта, а также проблеме безопасности дорожного движения. Понимание изменений в работе транспортной инфраструктуры и прогноз динамики трансформации транспортных, пассажирских и пешеходных потоков заложены в основу перспективной разработки схем развития УДС, ~~планирования развития пассажирского транспорта и совершенствования ОДД в рамках~~ КСОДД.

1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

1.1. Общие сведения о сборе и систематизации исходных данных

В ходе выполнения работ реализован сбор, обобщение, систематизация и анализ информации, необходимых для разработки проекта. Исполнителем работ реализован сбалансированный план проведения комплекса транспортных обследований и анализа, позволяющего обеспечить сбор достоверных качественных исходных данных в необходимом объеме в соответствии с целями и задачами работы. Данные собирались как кабинетным способом (на основе изучения полученной от Заказчика и доступной документальной информации, а также данных из открытых источников), так и натурным способом с выездом непосредственно на место с проведением соответствующих полевых исследований и замеров. Вся полученная информация валидировалась, – данные из различных источников взаимно сопоставлялись. В случае выявления существенных отклонений, полученных данных в различных источниках проведены дополнительные исследования, оценена надежность каждого источника данных и только после этого данные приняты для дальнейшего использования.

Методология проведения работы в целом заключается в применении методов системного и ситуационного анализа, сбора, обобщения и систематизации данных, натуральных наблюдений и транспортных обследований, методы аналогии и эвристические методы (экспертной оценки), использования стандартных математических методов и прикладных компьютерных программ, применяемых при решении задач в статистической постановке, методы оценки транспортной подвижности путем выявления латентных потребностей в передвижениях.

Создание среды транспортного планирования Исполнителем предусматривалось на основе применения точных геоинформационных данных (использовался ГИС-анализ данных), средств прогнозирования, моделирования и математической обработки данных.

При разработке КСОДД использованы официальные показатели государственной статистики и отчетности, материалы министерств и ведомств Самарской области.

Получение информации производилось путем направления официальных запросов.

Сбор информации натурным методом осуществляется по специальным методикам, позволяющим получать востребованную достоверную информацию.

При разработке КСОДД ручной метод сбора информации был применен для обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования и анализа мест для стоянки и остановки транспортных средств. Описание методик для данных мероприятий и процесса проведения работ представлены в соответствующих подразделах настоящего отчета.

1.2. Общие сведения о территории городского округа

Похвистнево - небольшой город Самарской области, расположенный на реке Большой Кинель, в 159 километрах от областного центра. Площадь населенного пункта составляет 64,5 квадратных километров.

Главные предприятия города: комбикормовый завод, маслозавод.

В Похвистнево преобладает умеренно-континентальный климат. Зимы мягкие и продолжительные.

Лето достаточно теплое и недолгое. Самый теплый месяц Июль - средняя температура +21,5 градус. Самый холодный Январь - средняя температура -11,5 градусов.

Среднее годовое количество осадков составляет 600 мм.

1.3. Демографическая ситуация городского округа

На 1 января 2018 года по численности населения город находился на 526 месте из 1113 городов Российской Федерации

Деятельность городского округа Похвистнево по реализации демографической и семейной политики направлена на укрепление системы социального обслуживания и поддержки семей, обеспечивающих сохранение ребенка в семье, создание благоприятных условий для комплексного развития жизнедеятельности, поддержку здравоохранения, развитие физической культуры и спорта.

Муниципалитетом на данный момент введены в действие следующие программы:

Муниципальная программа «Поддержка здравоохранения на территории городского округа Похвистнево Самарской области» на 2018-2020 годы;

Муниципальная программа «Организация отдыха, оздоровления и занятости детей и подростков на территории городского округа Похвистнево на 2017-2019 гг.»;

Муниципальная программа «Развитие физической культуры и спорта в городском округе Похвистнево на 2017-2024 годы»;

«Молодёжная политика на территории городского округа Похвистнево Самарской области на 2016-2027 годы».

За 1-ое полугодие 2018 года в городском округе родился 151 ребенок, что на 15 детей меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Умерло 215 человек, что также на 15 человек меньше чем за соответствующий период прошлого года. В расчете на тысячу человек населения рождаемость составила 10,4 промилле, смертность 14,9 промилле. Естественная убыль населения составила за 1 полугодие 2018 года 64 чел. и счет снижения рождаемости увеличилась с -4,4 до 4,5 промилле.

В рейтинге городских округов по естественному приросту (убыли) населения Похвистнево также как и за соответствующий период прошлого года занимает 5 место в области.

Миграционный прирост численности населения за 1 полугодие 2018 года имеет отрицательное значение и составил оставил 7 человек, то есть отмечается значительное снижение миграционного прироста по сравнению с соответствующим периодом (за соответствующий период прошлого года миграционный прирост составлял 57 человек).

Численность населения на 1 июля 2018 года снизилась на 71 человек и по предварительной оценке составляет 29132 чел..

На 14 семей по сравнению с соответствующим периодом прошлого года увеличилось количество многодетных семей. На территории городского округа на 01.07.2018 года таких семей 257, в которых воспитывается 832 детей. За отчетный период 2018 года поставлено на учет 11 многодетных семей.

На территории г.о. Похвистнево в настоящее время принимаются меры по повышению эффективности социальной поддержки и улучшению социального обслуживания защищенных слоев населения.

На 01.07.2018 года 143 многодетным семьям бесплатно предоставлены земельные участки под жилищное строительство. Всего в очереди на получение земельного участка осталось 58 многодетные семьи.

1.4. Социально-экономическая ситуация муниципального образования

Демографические процессы и ситуация на рынке труда приводят к сокращению трудовых ресурсов и занятых в экономике городского округа Похвистнево, однако данное сокращение не критическое.

В течение отчетного периода в Службу занятости по вопросу трудоустройства обратился 249 человек (за 1-ое полугодие 2017 года - 256 человека). По состоянию на 01.07.2018 численность граждан, состоящих на регистрационном учете в качестве безработных, составила 155 чел, что на 1,3% ниже уровня аналогичного периода предыдущего года. Удельный вес женщин в общей численности безработных составляет 89 человек или 57,4 %.

Из общей численности граждан, ищущих работу, при содействии службы занятости нашли работу 145 человек (2017 год – 123).

В 1 полугодии 2018 года заявлено 504 вакансии, что на 58 вакансий больше чем в 1 полугодии 2017 года (446 вакансии).

Уровень официальной безработицы на 01.07.2018 составил 0,97% (на 01.07.2017 – 0,95 %), увеличение уровня связано с сокращением численности населения в трудоспособном возрасте.

На оплачиваемых общественных работах по городскому округу Похвистнево было трудоустроено 22 безработных гражданина, с выплатой на оплату труда и материальную поддержку за счет средств областного и местного бюджетов. На временные работы трудоустроены 5 безработных граждан из категории особо нуждающихся в социальной защите.

Анализ состояния развития предпринимательства и потребительского рынка городского округа Похвистнево за 1 полугодие 2018 года позволяет сделать вывод, что данная отрасль развивается стабильно, обеспечивая жителей и организации города товарами и услугами.

По состоянию на 01 июля 2018 года по оценочным данным муниципального образования на территории города зарегистрированы и работают 606 субъекта малого и среднего предпринимательства, в том числе юридические лица и индивидуальные предприниматели. (114 юридических лица, 492 физических лиц, в том числе осуществляют деятельность на универсальной ярмарке и в местах для свободной торговли города __ субъекта малого и среднего предпринимательства. Таким образом, в сфере потребительского рынка в стационарной торговле работает 707 торговых точек).

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами, по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, по городскому округу Похвистнево, составил за 1 полугодие 2018 года 8065,3 млн. руб., что 36,4% выше уровня за соответствующий период прошлого года. Объем продукции по разделу В «Добыча полезных ископаемых» в общем объеме отгруженных товаров составил 95,5% и темп роста с начала отчетного года в % к соответствующему периоду прошлого года равен 137,2%.

Темп роста объема отгрузки в стоимостном выражении в категории «Обрабатывающие производства» составил 119,9%. Темп роста объема отгрузки в категории «Обеспечение электрической энергией» отмечается в размере 108,2%. В категории «Водоснабжение, водоотведение» прирост составил в стоимостном выражении 57,6%.

В рейтинге городских округов по индексу промышленного производства за 1-ое полугодие 2018 года г.о. Похвистнево опустился на 7 позицию в области. Значение показателя «Индекс промышленного производства по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства за январь-июнь 2018 года равен 101,5%.

2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования

2.1. Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах

Данный раздел включает в себя информацию о подготовке и проведении натуральных обследований интенсивности движения и состава транспортного потока на территории города Похвистнево, необходимых для разработки КСОДД. Также в данном разделе представлены отчеты о процессе проведения и параметрах полевых работ.

2.1.1. Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Методика проведения обследования интенсивности и состава транспортного потока на УДС г. о. Похвистнево разработана в соответствии с ВСН 45-86 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах» и выглядит следующим образом:

1. Учету подлежит весь автомобильный подвижной состав отдельно по следующим группам:

- a. легкие грузовые автомобили грузоподъемностью до 2,0 т;
- b. средние грузовые автомобили грузоподъемностью от 2,0 до 6,0 т;
- c. тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью от 6,0 до 10,0 т;
- d. очень тяжелые грузовые автомобили грузоподъемностью более 10,0 т;
- e. автопоезда (по существующим весовым категориям);
- f. легковые автомобили;
- g. автобусы (большие, средние, малые);
- h. мотоциклы;
- i. велосипеды.

2. Учетные пункты, как правило, располагают в следующих местах:

- a. у пересечения автомобильных дорог;
 - b. в местах примыкания к основной дороге других автомобильных дорог (подъездов) от грузообразующих или пассажирообразующих пунктов;
 - c. на подходах к административным и промышленным центрам, а также после выезда из них;
 - d. на развилках автомобильных дорог;
 - e. на развилках у мест отмыкания (примыкания) объездов населенных пунктов.
3. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования согласовывается с Заказчиком. Количество ключевых узлов зависит от параметров УДС и от ее загруженности.

4. Расположение учетного пункта на местности и его оборудование должно обеспечить учет всех транспортных средств, проходящих в прямом и обратном направлениях, проведение учета в любое время года и суток независимо от погодных условий. Состояние проезжей части дороги и обстановка пути в районе учетного пункта должны обеспечивать беспрепятственное движение транспортных средств.

5. Обследование интенсивности и состава движения транспортных потоков в транспортных узлах производится в следующее время:

- a. утренний час-пик с 7:30 до 8:30;
- b. вечерний час-пик с 17:00 до 18:00;

6. Для сбора данных используется видеоборудование, позволяющее производить непрерывную запись обследуемого места, охватывая все направления движения.

7. Для обработки видеоданных привлекаются учетчики, производящие камеральную обработку информации.

8. Результатом является паспорт каждого обследуемого узла, включающий в себя схему узла и параметры интенсивности и состава транспортного потока.

Процесс подготовки и проведения натурного обследования согласно данной методике приведен в следующем разделе.

2.1.2. Подготовка и проведение натурного обследования

Для проведения обследования интенсивности и состава транспортного потока на УДС г. о. Похвистнево была проведена подготовка, которая включала в себя следующие мероприятия:

1. Анализ территории УДС г. о. Похвистнево, направленный на поиск ключевых мест, согласно пункту 2, методики представленной в подразделе 2.1.2 данного документа;

2. Выбор и согласование с администрацией количества и состава ключевых мест УДС для натурного обследования интенсивности и состава транспортного потока;

3. Расчет необходимого количества учетчиков, бригадиров, оборудования и дней обследования;

4. Проведение инструктажа учетчиков и бригадиров.

В результате анализа территории УДС г. о. Похвистнево выявлено 3 ключевых узла позволяющих дать представление о размерах движения транспортных потоков и их составе на исследуемой территории и в соответствии с техническим заданием на разработку КСОДД по согласованию Заказчиком работ натурные наблюдения и замеры интенсивности движения и состава транспортных потоков проведены на данных объектах УДС (таблица 2.1 Таблица 2.1).

Таблица 2.1 – Перечень транспортных узлов для обследования интенсивности и состава транспортного потока на УДС г. о. Похвистнево

№ узла	Описание
1	Пересечение Революционной ул. и а/д 36К-851
2	Ж/д переезд на ул. Суходольная
3	Пересечение ул. Бережкова и а/д 36К-851

На рисунке 2.1 Рисунок представлены карты размещения точек обследования интенсивности и состава транспортного потока на территории г. о. Похвистнево.

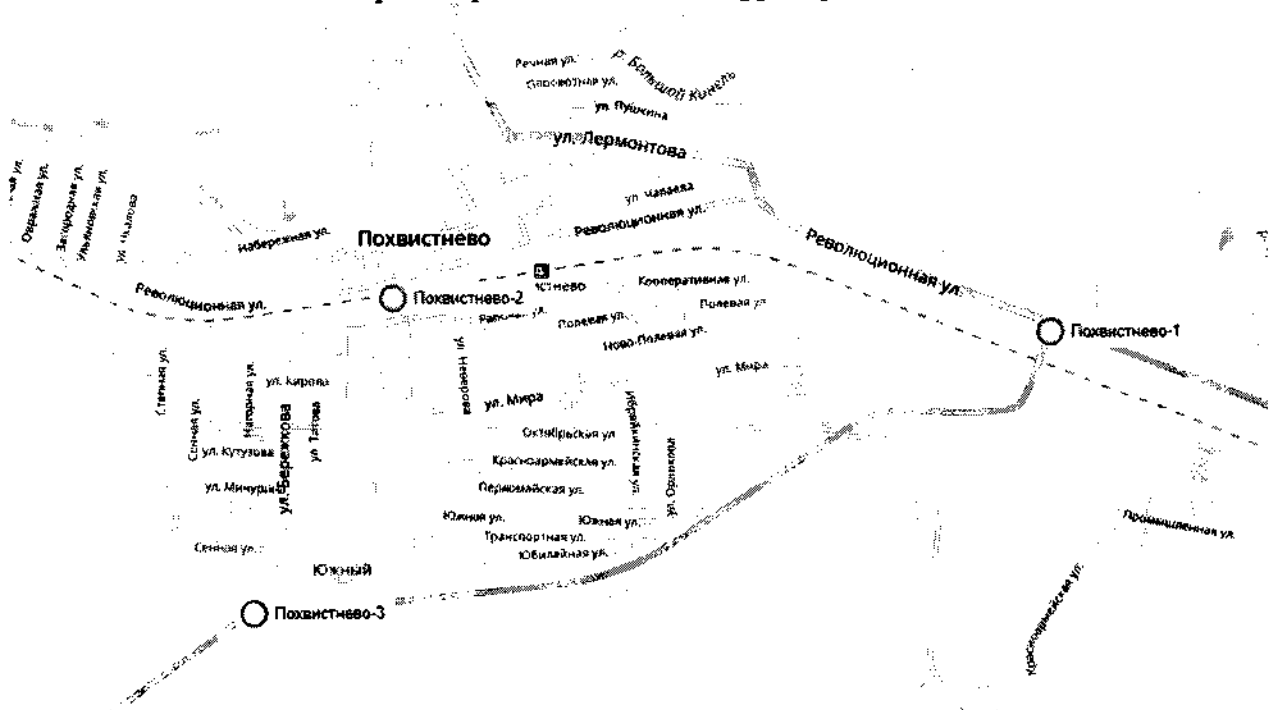


Рисунок 2.1 – Расположение точек обследования интенсивности и состава транспортного потока на территории г. о. Похвистнево

3. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Территориальное планирование в городском округе Похвистнево Самарской области осуществляется на основе Муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры и благоустройства территории городского округа Похвистнево Самарской области» на 2016-2020 годы (утверждена Постановлением Администрации г. о. Похвистнево Самарской области от 12.05.2016 №743), а также посредством разработки и утверждения Генерального плана г. о. Похвистнево, в том числе, Положения о территориальном планировании г. о. Похвистнево. Предложения и решения этих документов на расчетный срок являются основанием для разработки документации по планировке территории, а также территориальных и отраслевых схем размещения отдельных видов строительства, развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктур, охраны окружающей среды.

В соответствии с документами территориального планирования, главные коридоры транспортно-коммуникационного г.о. Похвистнево Самарской области сформированы автодорогой регионального значения 36К-851 («Самара – Бугуруслан»), магистральными улицами общегородского значения и железной дорогой, связывающей г. Самара с г. Уфа (участок Куйбышевской железной дороги). Детальный анализ участков УДС, а также пассажиро- и грузопотоков по ним представлен в следующих разделах.

В соответствии с документами территориального планирования, в рассматриваемый период предусматриваются капитальный ремонт и реконструкция участков автомобильных дорог, проектирование и строительство новых улиц и дорог, ремонт тротуаров и водоотводных систем, развитие сетей уличного освещения.

Предусмотренные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на 2018 год приведены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории г.о. Похвистнево

№ п/п	Наименование мероприятий	Объемный показатель, ед.изм.	Объемы и источники финансирования тыс.руб.		
			Всего	Областной бюджет (предполагаемые)	Местный бюджет
1	2	3	4	5	6
1.	Проектирование, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт существующих дорог с твердым покрытием, в том числе:		10748,787	9894,987	853,8
2.1.	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования по ул.Мира от ул.Неверова до автотрассы Самара-Бугуруслан	340 п.м/ 3230 кв.м	9698,765	8897,487	801,3
2.2.	Проектирование и строительство автомобильной дороги по ул. Газовиков от ул. Мира до ул. Похвистневская с устройством организованного водоотведения		1050,0	997,5	52,5
3.	Ремонт водоотводных систем, в том числе:		1111,7	0	1111,7
3.1.	Устройство водоотводной канавы по ул. Газовиков от ул. Мира до ул. Рабочая	150 п.м	1111,7	0	1111,7
4.	Ремонт тротуаров		1037,5	0	1037,5
4.1.	Ремонт тротуара по ул. Андрея Васильева от ул. Лермонтова до ул. Паровозная	255 п.м/ 255 кв.м	685,8	0	685,8
4.2.	Ремонт тротуара по ул.Неверова от дома №24 до СП «Детский сад «Лучики» ГБОУ СОШ №7	180 м	351,7		351,7
5.	Отсыпка грунтовых дорог, в том числе:		2188,0	0	2188,0
5.1	ул. Мичурина, ул. Озерная, ул. Кирова, ул. Тельмана, ул. Береговая, ул. Нефтяников пос. Октябрьский, ул. Юбилейная	2181 п.м	2188,0	0	2188,0
6.	Развитие сетей уличного освещения городского округа, в том числе:		931,3	0	931,3
6.1.	Монтаж светильников уличного освещения по ул. Похвистневская, ул. Юбилейная, пер. Котельный	750 п.м	500,0	0	500,0
6.2.	Строительство участков сетей уличного освещения по ул. Железнодорожная от дома №1 до дома №17, ул. Кооперативная от ул. Сенная до ул. Цветочная	468 п.м	431,3		431,3
	Итого:		16017,287	9894,987	6122,3

Рассмотренный перечень мероприятий представляется оправданным с позиций построения эффективной системы ОДД на территории г.о. Похвистнево Самарской области и рекомендуется к реализации. Дополнения с предложениями по развитию транспортной инфраструктуры на срок до 2021 года представлены в соответствующем разделе. Схема автомобильных дорог в соответствии с Генеральным планом г.о. Похвистнево показана на рисунке 3.1.



Рисунок 3.1 – Схема автомобильных дорог из Генерального плана г.о. Похвистнево Самарской области

Сформированные мероприятия по развитию объектов транспортной инфраструктуры г.о. Похвистнево заложены и в Генеральный план г.о. Похвистнево.

По материалам Генерального плана в расчетный срок до 2020 года проводится капитальный ремонт следующих элементов УДС:

- участка автомобильной дороги по ул. Транспортная от жилого дома №1 до ул. Орликова;
- участка автомобильной дороги по ул. Комсомольская от ул. Васильева до ул. Куйбышева;
- участка автомобильной дороги по ул. Революционная от ул. Главная до ул. Кошевого;
- тротуара по ул. Кооперативная от жилого дома №57 до №61;
- тротуара по ул. Революционная от жилого дома № 1 до № 101;
- тротуара по ул. Л. Толстого от ул. Косогорная до ул. Бережкова;
- тротуара по ул. Неверова от ул. Кооперативная до ул. Мира;
- тротуара по ул. Буденного от ул. Мира до ул. Полевая.

– Также в расчетный срок до 2020 года в соответствии с Генеральным планом производится строительство следующих элементов УДС:

- участка автомобильной дороги по ул. Центральная от ул. Бугурусланская до ул. Дачная 2-я (ориентировочной протяженностью 0,71 км);
- участка автомобильной дороги по ул. М. Горького от ул. Революционная до ул. Солнечная (ориентировочной протяженностью 1,56 км).

- участка автомобильной дороги по ул. Кирова от ул. Бережкова до ул. Сенная (ориентировочной протяженностью 0,84 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Титова от ул. Кооперативная до ул. Л. Толстого (ориентировочной протяженностью 0,84 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Матросова от ул. Революционная до ул. Лермонтова (ориентировочной протяженностью 0,42 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Краснопутиловская от жилого дома №56 до жилого дома №84 (ориентировочной протяженностью 0,665 км);
- участка автомобильной дороги по ул. 2-я Венера от ул. Бугурусланская (ориентировочной протяженностью 1,04 км);
- участка автомобильной дороги по ул. Газовиков от ул. Мира до ул. Транспортная (ориентировочной протяженностью 0,7 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Школьная от ул. Свирская до ул. Крылова (ориентировочной протяженностью 0,52 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Ульяновская от ул. Революционная до ул. Озерная (ориентировочной протяженностью 0,48 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Рабочая от ул. Ибряйкинская до ул. Суходольная (ориентировочной протяженностью 1,04 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Первомайская от пер. Инкубаторный 2-й до ул. Кольцова (ориентировочной протяженностью 0,52 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Главная от ул. Революционная до ул. Главная, 44 (ориентировочной протяженностью 0,44 км и шириной 7 м);
- участка автомобильной дороги по ул. Ново-Полевая от жилого дома № 25в до ул. Суходольная;
- участка автомобильной дороги ул. Ибряйкинская с устройством тротуаров и системы водоотведения;
- магистральной улицы районного значения в Юго-Восточном жилом районе (ориентировочной протяженностью 0,586 км);
- автодороги общего пользования в новых микрорайонах строительства индивидуальных жилых домов, микрорайон «Южный» (ориентировочной протяженностью 2,761 км);
- улиц местного значения на площадке №3 (ориентировочной протяженностью 1,348 км);
- улиц местного значения в существующей застройке Северного жилого района (ориентировочной протяженностью 4,242 км);
- улиц местного значения в существующей застройке Юго-Восточного жилого района (ориентировочной протяженностью 12,877 км);
- улиц местного значения в существующей застройке в микрорайоне «Венера» (ориентировочной протяженностью 2,877 км);
- улиц местного значения на площадке №4 (ориентировочной протяженностью 1,737 км);
- улиц местного значения в существующей застройке микрорайона
- Красные Пески (ориентировочной протяженностью 1,312 км);
- путепровода в двух уровнях при пересечении железной дороги с автомобильной дорогой общего пользования «Самара – Бугуруслан»;
- - путепровода в двух уровнях при пересечении железной дороги с магистральной улицей общегородского значения – ул. Бережкова;
- - транспортных развязок в двух уровнях при пересечении автомобильной дороги общего пользования «Самара – Бугуруслан» с магистральными улицами общегородского значения: ул. Бережкова, ул. Неверова, ул. Ибряйкинская;
- - моста по ул. Революционная через Суходольный овраг г.Похвистнево.

– Также в расчетный срок до 2020 года производится реконструкция подземного пешеходного перехода в месте пересечения железной дороги с ул. Суходольная, надземного пешеходного моста между железнодорожным вокзалом и автовокзалом.

Стратегическое планирование в г.о. Похвистнево Самарской области осуществляется на основе стратегических и программных документов РФ и Самарской области, в числе которых:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р);

Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»;

Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)», утвержденной постановлением Правительства Самарской области от 27.11.2013г. №677.

Приоритетные и перспективные мероприятия по развитию г.о. Похвистнево не противоречат Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года (одобрена постановлением Правительства Самарской области от 12.07.2017 №441), которая разработана в соответствии с основными положениями ФЗ от 28.06.2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в РФ». Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования показал, что принятые предложения по развитию транспортной инфраструктуры востребованы для решения задач ОДД и реализуется путем строительства и реконструкции УДС, крупных транспортных сооружений, которые обеспечивают повышение транспортной связанности г.о. Похвистнево, перераспределение транспортных потоков, повышение пропускной способности ключевых дорожно-транспортных объектов и безопасности движения автомобильных и пешеходных потоков, а следовательно – повышению подвижности населения, что ведет к росту экономических показателей. Однако данные решения требуют больших капитальных вложений, значительных сроков реализации мероприятий и связаны с отчуждением территорий. Поэтому одновременно с данными мероприятиями целесообразна реализация комплекса некапиталоемких мер, способствующих повышению эффективности и БДД.

Кроме того, представляется, что на расчетный срок принимаемый комплекс решений в сфере рационализации землепользования, градостроительства и социально-экономической деятельности на территории г.о. Похвистнево дополнительно должны уменьшать потребность в транспорте. Для сохранения главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития городского округа в целом. При таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие и комфортные условия жизнедеятельности населения.

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

4.1. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В состав городского округа Похвистнево входит два населенных пункта – г. Похвистнево и п. Октябрьский. Город Похвистнево расположен на левом берегу реки Большой Кинель (приток реки Самары), в 159 километрах от областного центра города Самары, и в 5 километрах от границы с Оренбургской областью. Железнодорожная станция Похвистнево расположена на линии Самара - Уфа Куйбышевской железной дороги.

Автомобильный транспорт

Внешнее сообщение городского округа Похвистнево с областным центром г.о. Самара осуществляется по автомобильной дороге регионального значения 36К-851 «Самара-Бугуруслан» через с. Кинель-Черкасы, г. Отрадный, г. Кинель и п.г.т. Смьшляевка

Улично-дорожная сеть городского округа Похвистнево представляет собой единую систему транспорта и улиц общегородского значения, которые в увязке с планировочной структурой города и прилегающей к нему территории, обеспечивают удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, с автомобильными дорогами межмуниципального, областного и федерального назначения.

Техническое состояние большей части дорог города по своим параметрам и типам дорожных покрытий не соответствует возрастающим требованиям государственных стандартов и населения. Это аварийное состояние существующего асфальтобетонного покрытия, отсутствие у значительной части улиц твердого покрытия, отсутствие отвода ливневых вод, недостаточная освещенность автомобильных дорог.

Общая протяженность автомобильных дорог городского округа составляет 156,5 км, из них 137,48 км – автомобильные дороги общего пользования местного значения и 19,02 км – внутриквартальные дороги и подъездные пути к дворовым территориям. Дороги с усовершенствованным покрытием составляют 63,686 км, из них 21,643 км нуждаются в ремонте. Протяженность щебёночных дорог составляет 25,031 км, грунтовых – 16,039 км.

Водоотвод осуществляется открытым поверхностным способом, по водоотводным канавам, со сбросом водоотводную канаву. Общая протяженность системы водоотвода составляет 9,8 км, из которых 4,165 км не имеют бетонирования. Для соответствия современным государственным нормам и требованиям, а также, в связи с застройкой новых микрорайонов, необходимо продолжить строительство системы водоотвода.

Общая протяженность тротуаров городского округа составляет 25,0907 км, из них 8,9793 км – нуждаются в ремонте. Кроме того, для обеспечения сети дорог городского округа пешеходными дорожками в полном объеме необходимо построить 17,57 км тротуаров.

На сети автомобильных дорог городского округа Похвистнево эксплуатируется 5 мостов, включая 3 железобетонных водопропускных моста, 2 пешеходных моста через Суходольный овраг. Проведенные обследования мостов показали, что несущие конструкции автодорожного моста через ливневый овраг, расположенный по ул. Революционной находятся в ограниченно работоспособном состоянии, тем самым создают опасность при передвижении грузовых автомобилей свыше 10 тонн. Экономически целесообразным является вариант замены существующих конструкций моста на новые.

Железнодорожный транспорт

В настоящее время через г. Похвистнево проходит электрифицированная железнодорожная магистраль «Самара – Уфа» Куйбышевской железной дороги. Линия обеспечивает грузовые и пассажирские перевозки, связанные с г.о. Самара, Сызрань, Тольятти, Жигулевск и др. Самарской области. Одновременно эта линия является оптимальным

маршрутом следования по направлению к Республике Башкортостан.

Количество путей железной дороги – один путь в прямом и один в обратном направлении. Преобладающим направлением грузопотоков является направление Уфа-Самара.

Территорию города железнодорожная магистраль пересекает в направлении с запада на восток, деля город на две, практически равные, части.

Станция Похвистнево (рисунок 4.1) – является грузопассажирской станцией промежуточного типа с небольшим объемом путевого развития. Располагается она в центре города на улице Вокзальной.



Рисунок 4.1 – Железнодорожная станция «Похвистнево»

Водный транспорт

На территории городского округа не представлен.

Воздушный транспорт

Обслуживание населения городского округа Похвистнево воздушными перевозками осуществляется через международный аэропорт «Курумоч», расположенный в 170 км от г.о. Похвистнево.

Международный аэропорт «Курумоч» является крупнейшим аэропортом Поволжья и обеспечивает грузовые и, в большей степени, пассажирские перевозки, в том числе, обеспечивая внешние связи Самарской области, принимает все типы гражданских самолетов. Аэропорт имеет две взлетно-посадочные полосы. В составе аэропорта «Курумоч» имеются система терминалов общей площадью более 11000 кв. м. и грузовой комплекс. Площадь аэропорта «Курумоч» составляет 590 га. Авиационные связи из аэропорта «Курумоч» осуществляются по 63 маршрутам внутрироссийских линий, и более 20 маршрутам в страны ближнего и дальнего зарубежья.

4.2. Характеристика сети дорог г.о. Похвистнево

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры г.о. Похвистнево. По ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста г.о. Похвистнево, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Основная часть дорог имеет твердое покрытие.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах городского округа, находящиеся в муниципальной собственности г.о. Похвистнево.

Развитие экономики городского округа во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения города, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития городского округа Похвистнево, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для городского округа. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, что в свою очередь приведет к экономическому росту города.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

В генеральном плане разработаны схемы предполагаемого развития транспортной инфраструктуры городского округа с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки в ближайшие годы. (рисунки 4.2, 4.3).

Основные направления развития транспортной инфраструктуры предусматривают:

- реконструкцию существующих улиц и дорог в застроенной части городского округа;
- создание новых улиц и дорог, а также объектов транспортной инфраструктуры на территориях новой застройки;
- развитие инфраструктуры обслуживания автомобильных дорог;
- развитие инфраструктуры обслуживания автотранспорта;
- достижение нормативной пешеходной доступности остановок общественного транспорта;
- подключение территорий новой жилой застройки к существующему общественному транспорту;
- строительство гаражей и автостоянок для хранения автомобильного транспорта;
- обустройство площадок для временного хранения автомобильного транспорта на парковках возле зданий культурно-бытового и общественного назначения.

Для городского округа Похвистнево принята следующая классификация категорий улиц и дорог:

1. В городе Похвистнево принята следующая классификация:

- магистральные дороги скоростного движения – автомобильная дорога общего пользования «Самара – Бугуруслан»;
- магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения (в Южном районе – ул. Бережкова, ул. Рокоссовского, ул. Кооперативная, ул. Ибряйкинская, ул. Мира, ул. Неверова, ул. Транспортная, ул. Суходольная, ул. Шевченко. В Северном районе – ул. Революционная, ул. Куйбышева, ул. Лермонтова, ул. Западная, ул. М. Горького)
- магистральные улицы районного значения (в Южном районе – ул. Сенная,

ул.Л.Толстого, ул.Шевченко, ул.Косогорная, ул.Суходольная; в Северном районе - ул. Западная, ул. Озерная, ул. Ульяновская, ул.Володарского, ул. Гоголя, ул. Комсомольская, ул. Ленинградская, ул. Советская, ул. Гагарина (часть), ул. Пушкина, ул. Матросова)

- улицы и дороги местного значения;
- улицы в жилой застройке;
- улицы и дороги промышленных и коммунально-складских районов;
- пешеходные улицы;
- парковые дороги;
- проезды;
- велосипедные дорожки.

2. В поселке Октябрьский принята следующая классификация:

- поселковая дорога – автомобильная дорога общего пользования «Самара – Бугуруслан» – Яблоня – «Самара – Бугуруслан» – Березняки»;
- главная улица – ул. Ленина;
- улицы в жилой застройке основные, в состав которых входят ул. Нефтяников, ул. Кооперативная, ул. Гагарина, ул. Набережная.
- улицы в жилой застройке второстепенные;
- проезды;
- хозяйственные проезды.



Рисунок 4.2 – Схема размещения объектов транспортной инфраструктуры в части г. Похвистнево



Рисунок 4.3 - Схема размещения объектов транспортной инфраструктуры в части поселка Октябрьский

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих по территории городского округа Похвистнево, представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском округе Похвистнево Самарской области

N п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протя- жен- ность, км	В том числе			Территориальное расположение
				Асфаль- -то- бетонн ые, км	Грунтощ ебеночн ые, км	Грунто вые, км	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	А/дорога по ул.Комсомольская	36 427 000 ОП МГ 001	1,145	1,145			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Комсомольская (от ул.Мигунова до ул.А.Васильева)
2	А/дорога по ул.Гагарина	36 427 000 ОП МГ 002	0,602	0,602			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Гагарина (от ул. Ленинградская до ул. А.Васильева)
3	А/дорога по ул.А.Васильева	36 427 000 ОП МГ 003	0,716	0,716			Самарская область, г.Похвистнево, ул.А.Васильева (от ул.Революционная до ул. Речная)
4	А/дорога по ул.Куйбышева	36 427 000 ОП МГ 004	0,405	0,405			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Куйбышева (от ул.Революционная до ул.Лермонтова)
5	А/дорога по ул.Ленинградская	36 427 000 ОП МГ 005	0,38	0,38			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Ленинградская (от ул.Революционная до ул.Гагарина)

6	А/дорога по ул.Советская	36 427 000 ОП МГ 006	0,26	0,26		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Советская (от ул.Революционная до ул.Гагарина)
7	А/дорога по ул.Лермонтова (от пер.Банный до «кольца»), Пушкина	36 427 000 ОП МГ 007	2,19	0,93		1,26 Самарская область, г.Похвистнево, ул.Лермонтова (от пер. Банный до ул.Пушкина), ул.Пушкина (от ул.А.Васильева до ул.Прибрежная)
8	А/дорога по ул.Революционная	36 427 000 ОП МГ 008	5,1	5,1		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Революционная (от ул.Западная до ул.Бугурусланская)
9	А/дорога по ул.М.Горького	36 427 000 ОП МГ 009	1,564	1,564		Самарская область, г.Похвистнево, ул.М.Горького (от ул.Московская до пер.Кошевого)
10	А/дорога по ул.Фрунзе	36 427 000 ОП МГ 010	0,62	0,34		0,28 Самарская область, г.Похвистнево, ул.Фрунзе (от ул.Революционная до ул.Паровозная)
11	А/дорога по ул.Фурманова	36 427 000 ОП МГ 011	0,44	0,3		0,14 Самарская область, г.Похвистнево, ул.Фурманова (от ул.Революционная до ул.Пушкина)
12	А/дорога по ул.Западная	36 427 000 ОП МГ 012	0,52	0,22		0,3 Самарская область, г.Похвистнево, ул.Западная (от ул.Революционная до пер.Зареченский)
13	А/дорога по ул.Матросова	36 427 000 ОП МГ 013	0,82	0,44		0,38 Самарская область, г.Похвистнево, ул.Матросова
14	А/дорога по ул.Бакинская	36 427 000 ОП МГ 014	0,18	0,18		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Бакинская (от ул.Революционная до парка Комсомольский)
15	А/дорога к стадиону	36 427 000 ОП МГ 015	0,19	0,19		Самарская область, г.Похвистнево, подъездная дорога к стадиону
16	А/дорога к ПРУ	36 427 000 ОП МГ 016	0,189	0,189		Самарская область, г.Похвистнево, подъездная дорога к ПРУ
17	Центральная площадь	36 427 000 ОП МГ 017	0,3	0,3		Самарская область, г.Похвистнево, Центральная площадь

18	Проезд под ж/д мостом	36 427 000 ОП МГ 018	0,24	0,24		Самарская область, г.Похвистнево, Проезд под ж/д мостом (от ул.Кооперативная до ул.Революционная)
19	А/дорога по ул.Мира	36 427 000 ОП МГ 019	2,131	2,131		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Мира (от ул.Косогорная до ул.Тупиковая)
20	А/дорога по ул.Кооперативная	36 427 000 ОП МГ 020	2,900	2,104	0,8	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кооперативная (от ул.Цветочная до жилого дома №188)
21	А/дорога по ул.Суходольная	36 427 000 ОП МГ 021	0,435	0,435		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Суходольная (от ул.Мира до ул.Кооперативная)
22	А/дорога по ул.Бережкова	36 427 000 ОП МГ 022	1,164	1,164		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Бережкова (от автотрассы Самара-Бугуруслан до ул.Кооперативная)
23	А/дорога по ул.Малиновского	36 427 000 ОП МГ 023	1,22	1,22		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Малиновского (от ул.Косогорная до здания Малиновского,33)
24	А/дорога по ул.Косогорная	36 427 000 ОП МГ 024	0,94	0,48	0,46	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Косогорная (от ул.Кооперативная до ул.Строителей)
25	А/дорога по ул.Шевченко	36 427 000 ОП МГ 025	1,091	1,091		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Шевченко (от ул.Похвистневская до ул.Кооперативная)
26	А/дорога по ул.Неверова	36 427 000 ОП МГ 026	0,984	0,984		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Неверова (от ул.Похвистневская до ул.Кооперативная)
27	А/дорога по ул.Ибряйкинская	36 427 000 ОП МГ 027	1,973	1,323	0,65	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Ибряйкинская (от ул.Кооперативная до ул.Транспортная)

28	А/дорога по ул.Газовиков	36 427 000 ОП МГ 028	1,124	0,43	0,694	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Газовиков (от ул.Кооперативная до ул.Похвистневская)
29	А/дорога по ул.Буденного	36 427 000 ОП МГ 029	0,44	0,44		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Буденного (от ул.Кооперативная до ул.Мира)
30	А/дорога по ул.Полевая	36 427 000 ОП МГ 030	1,906	0,964	0,942	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Полевая (от ул.Суходольная до ул.Тупиковая)
31	А/дорога по ул.Н.Полевая	36 427 000 ОП МГ 031	1,78	1,53	0,25	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Н.Полевая (от ул.суходольная до ул.Крайняя)
32	А/дорога по ул.Щербакова	36 427 000 ОП МГ 032	1,06	1,06		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Щербакова (от ул.Кооперативная до ул.Малиновского)
33	А/дорога по ул.Л.Толстого	36 427 000 ОП МГ 033	0,942	0,942		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Л.Толстого (от ул.Косогорная до ул.Сенная)
34	А/дорога по ул.Жуковского (от ул.Мира до ул.Н.Полевая)	36 427 000 ОП МГ 034	0,17	0,17		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Жуковского (от ул.Мира до ул.Н.Полевая)
35	А/дорога по ул.Кольцова	36 427 000 ОП МГ 035	0,706	0,606	0,1	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кольцова (от ул.Кооперативная до ул.Похвистневская)
36	А/дорога по ул.Строителей	36 427 000 ОП МГ 036	0,382	0,382		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Строителей (от ул.Бережкова до ул.Косогорная)
37	Пер. Мастерских	36 427 000 ОП МГ 037	0,170	0,03	0,14	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Мастерских (от ул.Мира до ул.Октябрьская)
38	А/дорога по ул.Вокзальная	36 427 000 ОП МГ 038	1,1	0,25	0,85	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Вокзальная
39	А/дорога по ул.Урицкого	36 427 000 ОП МГ 039	0,41	0,1	0,31	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Урицкого (от ул.Революционная

						до ул.Озерная)
40	А/дорога по ул.Короленко	36 427 000 ОП МГ 040	0,34	0,05	0,29	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Короленко (от ул.Революционная до ул.Пушкина)
41	А/дорога по ул.Гоголя	36 427 000 ОП МГ 041	0,5	0,5		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Гоголя (от ул.Революционная до жилого дома №34)
42	А/дорога по ул.Жуковского (от ул.Н.Полевая до ул.Кооперативная)	36 427 000 ОП МГ 042	0,26		0,26	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Жуковского (от ул.Н.Полевая до ул.Кооперативная)
43	А/дорога по ул.Березовая	36 427 000 ОП МГ 043	0,48		0,48	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Березовая (от ул.Революционная до пер.Зареченский)
44	А/дорога по ул.Солнечная	36 427 000 ОП МГ 044	0,44		0,44	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Солнечная (от пер.Зареченский до жилого дома №33)
45	А/дорога по ул.Озерная	36 427 000 ОП МГ 045	0,85		0,85	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Озерная (от ул.Солнечная до ул.Урицкого)
46	А/дорога по ул.Московская	36 427 000 ОП МГ 046	0,26		0,26	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Московская (от пер.Зареченский до жилого дома №29)
47	А/дорога по ул.Кутузова	36 427 000 ОП МГ 047	0,952		0,952	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кутузова (от ул.Косогорная до ул.Степная)
48	А/дорога по ул.Мичурина	36 427 000 ОП МГ 048	0,974		0,974	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Мичурина (от ул.Косогорная до ул.Степная)
49	А/дорога по ул.С.Разина	36 427 000 ОП МГ 049	0,564		0,564	Самарская область, г.Похвистнево, ул.С.Разина (от ул.Березкова до пер.Спортивный)
50	А/дорога по пер.Тихий	36 427 000 ОП МГ 050	0,16		0,16	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Тихий

51	А/дорога по пер. Флотский	36 427 000 ОП МГ 051	0,264			0,264	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Флотский (от ул.Красноармейская до ул.Южная)
52	А/дорога по пер.Лесной	36 427 000 ОП МГ 052	0,26			0,26	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Лесной (от ул.Неверова до ул.Суходольная)
53	А/дорога по пер.Стахановский	36 427 000 ОП МГ 053	0,34			0,34	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Стахановский
54	А/дорога по пер.Верхний	36 427 000 ОП МГ 054	0,41			0,41	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Верхний (от ул.Газовиков до ул.Орликова)
55	А/дорога по ул.Рабочая	36 427 000 ОП МГ 055	1,04			1,04	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Рабочая (от ул.Суходольная до ул.Ибрийкинская)
56	А/дорога по ул.Никитина	36 427 000 ОП МГ 056	0,14			0,14	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Никитина (от ул.Кооперативная до ул.Полевая)
57	А/дорога по ул.Степная	36 427 000 ОП МГ 057	0,42			0,42	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Степная (от ул.Кооперативная до ул.Степная)
58	А/дорога по ул.Сенная	36 427 000 ОП МГ 058	0,98			0,98	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Сенная (от ул.Кооперативная до ул.Березкова)
59	А/дорога по ул.Челюскинцев	36 427 000 ОП МГ 059	0,992			0,992	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Челюскинцев (от ул.Кооперативная до ул.Сенная)
60	А/дорога по ул.Нагорная	36 427 000 ОП МГ 060	0,998			0,998	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Нагорная (от ул.Кооперативная до ул.Сенная)
61	А/дорога по ул.Титова	36 427 000 ОП МГ 061	0,84			0,84	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Титова (от ул.Кооперативная до ул.Л.Толстого)
62	А/дорога по ул.Рокоссовского	36 427 000 ОП МГ 062	1,222	0,881		0,341	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Рокоссовского (от ул.Косогорная до ул.Цветочная)

63	А/дорога по ул.Кирова	36 427 000 ОП МГ 063	1,16		1,16	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кирова (от ул.Косогорная до пер.Горный)
64	А/дорога по ул.Партизанская	36 427 000 ОП МГ 064	0,32		0,32	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Партизанская (от ул.Красноармейская до ул.Транспортная)
65	А/дорога по ул.Орликова	36 427 000 ОП МГ 065	0,59		0,59	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Орликова (от ул.Мира до ул.Транспортная)
66	А/дорога по ул.Транспортная	36 427 000 ОП МГ 066	1,02		1,02	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Транспортная (от ул.Карьерная до ул.Орликова)
67	А/дорога по ул.Южная	36 427 000 ОП МГ 067	1,34		1,34	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Южная (пер.Инкубаторный до ул.Орликова)
68	А/дорога по ул.Первомайская	36 427 000 ОП МГ 068	1,82		1,82	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Первомайская (пер.Инкубаторный до ул.Орликова)
69	А/дорога по ул.Коммунальная	36 427 000 ОП МГ 069	0,96		0,96	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Коммунальная (от ул.Неверова до ул.Орликова)
70	А/дорога по ул.Свердлова	36 427 000 ОП МГ 070	0,334		0,334	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Свердлова (от ул.Кооперативная до пер.Стахановский)
71	А/дорога по ул.Осипенко	36 427 000 ОП МГ 071	0,41		0,41	Самарская область, г.о.Похвистнево, ул.Осипенко (от ул.Кооперативная до ул.Н.Полевая)
72	А/дорога по ул.Крайняя	36 427 000 ОП МГ 072	0,32		0,32	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Крайняя (от ул.Полевая до ул.Мира)
73	А/дорога по ул.Тупиковая	36 427 000 ОП МГ 073	0,29		0,29	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Тупиковая (от ул.Полевая до ул.Мира)

74	А/дорога по ул.Подгорная	36 427 000 ОП МГ 074	0,34			0,34	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Подгорная (от ул.Н.Полевая до ул.Мира)
75	А/дорога по пер.Горный	36 427 000 ОП МГ 075	0,23			0,23	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Горный (от ул.Кооперативная до ул.Кирова)
76	А/дорога по пер.Безымянный	36 427 000 ОП МГ 076	0,21			0,21	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Безымянный (от ул.Кирова до ул.Малиновского)
77	А/дорога по пер.Строителей	36 427 000 ОП МГ 077	0,222			0,222	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Строителей (от ул.Кирова до ул.Малиновского)
78	А/дорога по пер.Дальний	36 427 000 ОП МГ 078	0,28			0,28	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Дальний (от ул.Кутузова до ул.Л.Толстого)
79	А/дорога по пер.Средний	36 427 000 ОП МГ 079	0,278			0,278	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Средний (от ул.Кутузова до ул.Малиновского)
80	А/дорога по пер.Ближний	36 427 000 ОП МГ 080	0,998			0,998	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Ближний (от ул.Кутузова до ул.Мичурина)
81	А/дорога по пер.Инкубаторный	36 427 000 ОП МГ 081	0,13			0,13	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Инкубаторный (от ул.Мира до ул.Южная)
82	А/дорога по ул.Овражная	36 427 000 ОП МГ 082	0,52			0,52	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Овражная (от ул.Революционная до пер.Зареченский)
83	А/дорога по ул.Загородная	36 427 000 ОП МГ 083	0,46			0,46	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Загородная (от ул.Революционная до пер.Зареченский)
84	А/дорога по ул.Ульяновская	36 427 000 ОП МГ 084	0,6			0,6	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Ульяновская (от ул.Революционная до ул.Озёрная)

85	А/дорога по ул.Зеленая	36 427 000 ОП МГ 085	0,6			0,6	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Зеленая (от ул.Революционная до ул.Озёрная)
86	А/дорога по ул.Чкалова	36 427 000 ОП МГ 086	0,563			0,563	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Чкалова (от ул.Революционная до ул.Озёрная)
87	А/дорога по ул.Володарского	36 427 000 ОП МГ 087	0,45			0,45	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Володарского (от ул.Революционная до ул.Набережная)
88	А/дорога по ул.Вязовская	36 427 000 ОП МГ 088	0,284			0,284	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Вязовская (от ул.Революционная до ул.М.Горького)
89	А/дорога по ул.Тельмана	36 427 000 ОП МГ 089	1,196			1,196	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Тельмана (от пер.Кошевого до ул.Московская)
90	А/дорога по ул.Губкина	36 427 000 ОП МГ 090	0,78			0,78	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Губкина (от ул.Лермонтова до ул.Речная)
91	А/дорога по ул.Крылова	36 427 000 ОП МГ 091	0,4			0,4	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Крылова (от ул.Революционная до ул.Пушкина)
92	А/дорога по ул.Речная	36 427 000 ОП МГ 092	0,41			0,41	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Речная (от ул.А.Васильева до ул.Матросова)
93	А/дорога по ул.Паровозная	36 427 000 ОП МГ 093	0,56			0,56	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Паровозная (от ул.А.Васильева до ул.Фрунзе)
94	А/дорога по ул.Садовая	36 427 000 ОП МГ 094	0,27			0,27	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Садовая (от ул.А.Васильева до ул.Фрунзе)
95	А/дорога по ул.Школьная	36 427 000 ОП МГ 095	0,42			0,42	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Школьная (от ул.Свирская до ул.Крылова)

96	А/дорога по ул. Чапаева	36 427 000 ОП МГ 096	0,74		0,74	Самарская область, г.Похвистнево, ул. Чапаева (от ул.А.Васильева до ул.Короленко)
97	А/дорога по ул.Крестьянская	36 427 000 ОП МГ 097	0,44		0,44	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Крестьянская (от ул.Революционная до ул.Лермонтова)
98	А/дорога по ул. Главная	36 427 000 ОП МГ 098	0,52		0,52	Самарская область, г.Похвистнево, ул. Главная (от ул.Революционная до жилого дома №41)
99	А/дорога по пер.Заводской	36 427 000 ОП МГ 099	0,15		0,15	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Заводской
100	А/дорога по ул.Мигунова	36 427 000 ОП МГ 100	0,272		0,272	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Мигунова (от ул.Революционная до ул.Набережная)
101	А/дорога по ул.Набережная	36 427 000 ОП МГ 101	0,51		0,51	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Набережная (от ул.Володарского до ул.Гоголя)
102	А/дорога по ул.Н.Набережная	36 427 000 ОП МГ 102	0,2		0,2	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Н.Набережная (от ул.Мигунова до ул.Крестьянская)
103	А/дорога по ул.Прибрежная	36 427 000 ОП МГ 103	0,46		0,46	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Прибрежная (от ул.Пушкина до ул.Революционная)
104	А/дорога по пер.Затон	36 427 000 ОП МГ 104	0,19		0,19	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Затон (от ул.М.Горького до ул.Озерная)
105	А/дорога по пер.Зареченский	36 427 000 ОП МГ 105	0,436		0,436	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Зареченский (от ул.московская до ул.Загородная)
106	А/дорога по пер.Карьерный	36 427 000 ОП МГ 106	0,19		0,19	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Карьерный (от ул.М.Горького до ул.Озерная)
107	А/дорога по ул.Промышленная	36 427 000 ОП МГ 107	0,1		0,1	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Промышленная

108	А/дорога по ул.Безьянная	36 427 000 ОП МГ 108	0,2			0,2	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Безьянная
109	А/дорога по ул.Юбилейная	36 427 000 ОП МГ 109	0,4			0,4	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Юбилейная (от ул.Газовиков до ул.Неверова)
110	А/дорога по ул.Похвистневская	36 427 000 ОП МГ 110	0,4			0,4	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Похвистневская (от ул.Газовиков до ул.Неверова)
111	А/дорога по ул.Цветочная	36 427 000 ОП МГ 111	0,11			0,11	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Цветочная (от ул.Кооперативная до ул.Рокоссовского)
112	А/дорога к дачам	36 427 000 ОП МГ 112	13,92			13,92	Самарская область, г.Похвистнево, дорога к дачам
113	А/дорога по ул.Бугурусланская	36 427 000 ОП МГ 113	0,2			0,2	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Бугурусланская
114	А/дорога по ул.Нефтяников	36 427 000 ОП МГ 114	0,71			0,71	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Нефтяников
115	А/дорога по ул.Центральная	36 427 000 ОП МГ 115	0,71	0,71			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Центральная
116	А/дорога по ул.Дачная	36 427 000 ОП МГ 116	0,42			0,42	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Дачная
117	А/дорога по ул.2-ая Дачная	36 427 000 ОП МГ 117	0,46			0,46	Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-ая Дачная
118	А/дорога по ул.Венера 1	36 427 000 ОП МГ 118	0,65			0,65	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Венера 1-я
119	А/дорога по ул.Северная	36 427 000 ОП МГ 119	0,4			0,4	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Северная
120	А/дорога по ул.Промысловая	36 427 000 ОП МГ 120	0,6			0,6	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Промысловая
121	А/дорога по ул.Венера 2	36 427 000 ОП МГ 121	1,04			1,04	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Венера 2
122	А/дорога по ул.Восточная	36 427 000 ОП МГ 122	0,74	0,74			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Восточная
123	А/дорога по ул.Победы	36 427 000 ОП МГ 123	0,31			0,31	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Победы

124	А/дорога по ул.Луговая	36 427 000 ОП МГ 124	0,37			0,37	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Луговая
125	А/дорога по ул. 8 Марта	36 427 000 ОП МГ 125	0,27			0,27	Самарская область, г.Похвистнево, ул.8 Марта
126	А/дорога по пер.Новый	36 427 000 ОП МГ 126	0,43			0,43	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Новый
127	А/дорога по пер.Венера 2-я	36 427 000 ОП МГ 127	0,12			0,12	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Венера 2-я
128	А/дорога по ул.Молодежная	36 427 000 ОП МГ 128	0,51			0,51	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Молодежная
129	А/дорога по ул.Калиновская II	36 427 000 ОП МГ 129	0,55	0,55			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Калиновская II
130	А/дорога по ул.Калиновская	36 427 000 ОП МГ 130	1,45	0,4		1,05	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Калиновская
131	Съезд с автодороги Самара-Бугуруслан	36 427 000 ОП МГ 131	0,25			0,25	Самарская область, г.Похвистнево, съезд с автодороги Самара-Бугуруслан
132	А/дорога по ул.Бугурусланская	36 427 000 ОП МГ 132	1,1			1,1	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Бугурусланская
133	А/дорога по ул.Дорожная	36 427 000 ОП МГ 133	0,47			0,47	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Дорожная
134	А/дорога по ул.Железнодорожная	36 427 000 ОП МГ 134	0,75			0,75	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Железнодорожная
135	Съезд с автодороги Самара-Бугуруслан на завод ЖБИ	36 427 000 ОП МГ 135	3,645	3,645			Самарская область, г.Похвистнево, съезд с автодороги Самара-Бугуруслан на завод ЖБИ
136	А/дорога по ул.Краснопутиловская	36 427 000 ОП МГ 136	1,851	1,436		0,415	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Краснопутиловская
137	А/дорога по ул.Верхне-	36 427 000 ОП МГ 137	0,979				Самарская область, г.Похвистнево, ул.Верхне-Набережная

	Набережная					0,979	
138	А/дорога ул.Песчаная	по	36 427 000 ОП МГ 138	0,43		0,43	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Песчаная
139	А/дорога ул.Приовражная	по	36 427 000 ОП МГ 139	0,51		0,51	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Приовражная
140	А/дорога ул.Береговая	по	36 427 000 ОП МГ 140	1,7		1,7	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Береговая
141	А/дорога ул.Компрессорная	по	36 427 000 ОП МГ 141	0,39		0,39	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Компрессорная
142	А/дорога "Похвистнево-Сосновка-Красные Пески"		36 427 000 ОП МГ 142	0,8	0,8		Самарская область, г.Похвистнево, а/д от Похвистнево-Сосновка на Красные Пески
143	А/дорога по ул.Пушкина-Лермонтова-Революционная		36 427 000 ОП МГ 143	2,7	2,7		Самарская обл., г.Похвистнево, ул.Пушкина-Лермонтова-Революционная
144	А/дорога по ул.Конева		36 427 000 ОП МГ 144	0,356		0,356	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Конева (от ул.Косогорная до ул.Бережкова)
145	А/дорога по пер.Баный		36 427 000 ОП МГ 145	0,279		0,279	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Баный (от д.9 по пер.Баный до ул. Лермонтова)
146	А/дорога по ул.Вербная		36 427 000 ОП МГ 146	0,53		0,53	Самарская область, г.Похвистнево, ул. Вербная (от д.20 по ул.Вербная до ул. Восточная)
147	А/дорога по ул.Весенняя		36 427 000 ОП МГ 147	0,332		0,332	Самарская область, г.Похвистнево, ул. Весенняя (от ул.Ново-Луговая до ул. 70 лет Победы)
148	А/дорога по пер.Дружбы		36 427 000 ОП МГ 148	0,58		0,58	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Дружбы (от ул.Газовиков до автотрассы Самара-Бугуруслан)

149	А/дорога по пер.Дубравный	36 427 000 ОП МГ 149	0,307			0,307	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Дубравный (от д.11 по пер.Дубравный до ул. Вербная)
150	А/дорога по пер.Запрудный	36 427 000 ОП МГ 150	0,71	0,11		0,6	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Запрудный (от пер.Котельный до автотрассы Самара-Бугуруслан)
151	А/дорога по ул.2-я Ибряйкинская	36 427 000 ОП МГ 151	0,83	0,83			Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-я Ибряйкинская (от ул.Мира до автотрассы Самара-Бугуруслан)
152	А/дорога по пер.2-й Инкубаторный	36 427 000 ОП МГ 152	0,127			0,127	Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-й Инкубаторный (от ул.Красноармейская до ул. Первомайская)
153	А/дорога по ул.Кинельская	36 427 000 ОП МГ 153	0,413			0,413	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кинельская (от ул.Ново-Луговая до ул.Восточная)
154	А/дорога по пер.Котельный	36 427 000 ОП МГ 154	0,274			0,274	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Котельный (от ул.Транспортная до пер.Запрудный)
155	А/дорога по ул.Кошевого	36 427 000 ОП МГ 155	0,14	0,14			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кошевого(от ул.М.Горького до ул. Революционная)
156	А/дорога по ул.Красноармейская	36 427 000 ОП МГ 156	1,627	0,411		1,216	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Красноармейская (от пер.2-й Инкубаторный до ул.2-я Ибряйкинская)
157	А/дорога по ул.2-я Лермонтова	36 427 000 ОП МГ 157	0,167			0,167	Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-я Лермонтова (от ул.Матросова до ул.Фрунзе)
158	А/дорога по ул.1-я Молодёжная	36 427 000 ОП МГ 158	0,724			0,724	Самарская область, г.Похвистнево, ул.1-я Молодёжная (от ул.Молодёжная до ул.2-я Молодёжная)
159	А/дорога по ул.2-я Молодёжная	36 427 000 ОП МГ 159	0,664			0,664	Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-я Молодёжная (от ул.1-я

							Молодёжная до ул.Молодёжная)
160	А/дорога по ул.Ново-Луговая	36 427 000 ОП МГ 160	0,52			0,52	Самарская область, г.Похвистнево, ул.2-я Молодёжная (от ул.Весенняя до ул.Кинельская)
161	А/дорога по ул.Огородная	36 427 000 ОП МГ 161	0,394			0,394	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Огородная (от д.18 по ул.Огородная до ул.Восточная)
162	А/дорога по ул.Октябрьская	36 427 000 ОП МГ 162	1,017			1,017	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Октябрьская (от ул.Неверова до ул.Красноармейская)
163	А/дорога по ул.70 лет Победы	36 427 000 ОП МГ 163	0,26			0,26	Самарская область, г.Похвистнево, ул.70 лет Победы (от д.22 по ул.70 лет Победы до ул.Восточная)
164	А/дорога по пер.1-й Пролетарский	36 427 000 ОП МГ 164	0,27			0,27	Самарская область, г.Похвистнево, пер.1-й Пролетарский (от ул.Мира до ул.Ибряйкинская)
165	А/дорога по пер.2-й Пролетарский	36 427 000 ОП МГ 165	0,135			0,135	Самарская область, г.Похвистнево, пер.2-й Пролетарский (от пер.1-й Пролетарский до ул.Ибряйкинская)
166	А/дорога по ул.Рябиновая	36 427 000 ОП МГ 166	0,39			0,39	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Рябиновая (от д.2 по ул.Рябиновая до д.21 по ул.Рябиновая)
167	А/дорога по ул.Свирская	36 427 000 ОП МГ 167	0,441	0,306		0,135	Самарская область, г.Похвистнево, ул.Свирская (от ул.Лермонтова до ул.Революционная)
168	А/дорога по пер.Спортивный	36 427 000 ОП МГ 168	0,106			0,106	Самарская область, г.Похвистнево, пер.Спортивный (от ул.Мичурина до ул.Л.Толстого)
		Итого:	127,69	45,546		82,144	

п.Октябрьский г.о.Похвистнево

169	А/дорога по ул.Гагарина	36 427 805 ОП МГ 169	0,6			0,6	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Гагарина
170	А/дорога по ул.Нефтяников	36 427 805 ОП МГ 170	0,7			0,7	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Нефтяников
171	А/дорога по ул.Советская	36 427 805 ОП МГ 171	1			1	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Советская
172	А/дорога по ул.Садовая	36 427 805 ОП МГ 172	0,87			0,87	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Садовая
173	А/дорога по ул.Калинина	36 427 805 ОП МГ 173	0,22			0,22	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Калинина
174	А/дорога по ул.Рабочая	36 427 805 ОП МГ 174	0,35			0,35	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Рабочая
175	А/дорога по ул.Полевая	36 427 805 ОП МГ 150	0,38			0,38	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Полевая
176	А/дорога по ул.Центральная	36 427 805 ОП МГ 176	0,93	0,6		0,33	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Центральная
177	А/дорога по ул.Кооперативная	36 427 805 ОП МГ 177	0,36			0,36	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Кооперативная
178	А/дорога по ул.Крупской	36 427 805 ОП МГ 178	0,63			0,63	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Крупской
179	А/дорога по ул.Набережная	36 427 805 ОП МГ 179	2,63			2,63	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Набережная

180	А/дорога по ул.Ленина	36 427 805 ОП МГ 180	0,52	0,52			Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Ленина
181	А/дорога по ул.Почтовая	36 427 805 ОП МГ 181	0,2			0,2	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Почтовая
182	А/дорога по ул.Солнечная	36 427 805 ОП МГ 182	0,4			0,4	Самарская область, п.Октябрьский г.о.Похвистнево, ул.Солнечная
		Итого:	9,79	1,12		8,67	
Внутриквартальные дороги							
183	А/дорога по ул.Бережкова от ж/д № 43 до ж/д №45	36 427 000 ОП МГ 183	0,28	0,28			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Бережкова
184	А/дорога по ул.Строителей от ж/д № 1 до ж/д №5	36 427 000 ОП МГ 184	0,48	0,48			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Строителей
185	А/дорога по ул.Косогорная от ж/д № 41 до ж/д №45	36 427 000 ОП МГ 185	0,55	0,55			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Косогорная
186	А/дорога по ул.Косогорная от ул.Мира до ж/д №26	36 427 000 ОП МГ 186	0,73	0,73			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Косогорная
187	А/дорога по ул.Степная от ул.Кутузова до ж/д №34	36 427 000 ОП МГ 187	0,23	0,23			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Степная
188	А/дорога по ул.Кирова от ул.Сенная до ж/д №62	36 427 000 ОП МГ 188	0,15	0,15			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кирова
189	А/дорога в микрорайоне Южный	36 427 000 ОП МГ 189	2,23	2,23			Самарская область, г.Похвистнево, микрорайон "Южный"
190	А/дорога по ул.Орликова от ул.Мира до	36 427 000 ОП МГ 190	2,22	2,22			Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Орликова

	ул.Красноармейская					
191	А/дорога по ул.Неверова от ул.Мира до ул.Коммунальная	36 427 000 ОП МГ 191	0,44	0,44		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Неверова
192	А/дорога по ул.Неверова от ул.Мира до ж/д №25 Б по ул.Ново-Полевая	36 427 000 ОП МГ 192	0,53	0,53		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Неверова
193	А/дорога по ул.Мира от ж/д № 33 до ж/д №37	36 427 000 ОП МГ 193	0,12	0,12		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Мира
194	А/дорога по ул.Мира от ж/д № 41 А до ж/д №45	36 427 000 ОП МГ 194	0,39	0,39		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Мира
195	А/дорога по ул.Полевая от ж/д № 39 до ул. Ново-Полевая	36 427 000 ОП МГ 195	0,33	0,33		Самарская область, г.Похвистнево, по ул. Полевая
196	А/дорога по ул.Ново-Полевая от ж/д № 35 до ж/д №15 Б	36 427 000 ОП МГ 196	0,23	0,23		Самарская область, г.Похвистнево, ул. по ул.Ново-Полевая
197	А/дорога по ул. по ул.Ново-Полевая от ж/д № 45 до ж/д №49	36 427 000 ОП МГ 197	0,33	0,33		Самарская область, г.Похвистнево, ул. по ул.Ново-Полевая
198	А/дорога по ул.Шевченко от ул.Ново-Полевая до ж/д №16	36 427 000 ОП МГ 198	0,82	0,82		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Шевченко
199	А/дорога по ул.Шевченко от ул.Ново-Полевая до ж/д №17	36 427 000 ОП МГ 199	0,64	0,64		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Шевченко
200	А/дорога по ул.Шевченко от ул.Мира до ж/д №19	36 427 000 ОП МГ 200	0,77	0,77		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Шевченко
201	А/дорога по ул.Газовиков от ул.Мира до ул.Ново-Полевая	36 427 000 ОП МГ 201	0,18	0,18		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Газовиков

202	А/дорога по ул.Газовиков по ул.Полевая 39 до ул. Ново-Полевая	36 427 000 ОП МГ 202	0,14	0,14		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Газовиков
203	А/дорога по ул.Кооперативная от ж/д № 49 до ж/д №51	36 427 000 ОП МГ 203	0,21	0,21		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кооперативная
204	А/дорога ул.Кооперативная от ж/д № 55 до ж/д №61	36 427 000 ОП МГ 204	0,45	0,45		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Кооперативная
205	А/дорога по ул.Революционная от переуллка Заводского до ж/д №105	36 427 000 ОП МГ 205	0,15	0,15		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Революционная
206	А/дорога по ул.Ленинградская от ул.Революционная до ул.Комсомольская	36 427 000 ОП МГ 206	0,14	0,14		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Ленинградская
207	А/дорога по ул.Ленинградская от ул.Комсомольская до ул.Гагарина	36 427 000 ОП МГ 207	0,17	0,17		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Ленинградская
208	А/дорога по ул.Куйбышева от ул.Революционная до ул.Комсомольская	36 427 000 ОП МГ 208	0,15	0,15		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Куйбышева
209	А/дорога по ул.Советская от ул.Комсомольская до ул.Гагарина	36 427 000 ОП МГ 209	0,13	0,13		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Советская

210	А/дорога по ул.Куйбышева от ул.Комсомольская до ул.Гагарина	36 427 000 ОП МГ 210	0,12	0,12		Самарская область, г.Похвистнево, по ул.Куйбышева
211	А/дорога по ул.Комсомольская от ул.Советская до ул.Куйбышева	36 427 000 ОП МГ 211	0,15	0,15		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Комсомольская
212	А/дорога по ул.Комсомольская от ж/д № 49 до ж/д №51	36 427 000 ОП МГ 212	0,18	0,18		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Комсомольская
213	А/дорога по ул.Губкина от ж/д № 1 до ул.Революционная	36 427 000 ОП МГ 213	0,18	0,18		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Губкина
214	А/дорога по ул.А.Васильева от ул.Свирская до ж/д №6	36 427 000 ОП МГ 214	0,24	0,24		Самарская область, г.Похвистнево, ул.А.Васильева
215	А/дорога по ул.А.Васильева от ул.Свирская до ж/д №8	36 427 000 ОП МГ 215	0,23	0,23		Самарская область, г.Похвистнево, ул.А.Васильева
216	А/дорога по ул.Революционная от ул.Свирская до ул. Матросова	36 427 000 ОП МГ 216	0,13	0,13		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Революционная
217	А/дорога по ул.Школьная ул.Свирская до ул. Матросова	36 427 000 ОП МГ 217	0,15	0,15		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Школьная
218	А/дорога по ул.Гагарина от ж/д № 1 до ул.Лермонтова	36 427 000 ОП МГ 218	0,31	0,31		Самарская область, г.Похвистнево, ул.Гагарина

219	А/дорога по ул.Гагарина от ул.Куйбышева до ж/д №20 по ул.Лермонтова	36 427 000 ОП МГ 219	0,46	0,46			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Гагарина
220	А/дорога по ул.Гагарина от ж/д № 29 до ж/д №33	36 427 000 ОП МГ 220	0,38	0,38			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Гагарина
221	А/дорога по ул.Лермонтова от ж/д № 20 до ж/д №24	36 427 000 ОП МГ 221	0,31	0,31			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Лермонтова
222	А/дорога по ул.Лермонтова от ж/д № 27 до ул.А.Васильева	36 427 000 ОП МГ 222	0,81	0,81			Самарская область, г.Похвистнево, ул.Лермонтова
223	А/дорога по ул.А.Васильева от ул.Лермонтова до ул.Свирская	36 427 000 ОП МГ 223	0,18	0,18			Самарская область, г.Похвистнево, ул.А.Васильева
224	А/дорога в микрорайоне "Венера"	36 427 000 ОП МГ 224	2,0	2,0			Самарская область, г.Похвистнево, микрорайон "Венера"
		Итого:	19,02	17,02		2	
		Всего:	156,5	63,686		92,814	

5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

5.1. Организация движения транспортных средств

К настоящему времени разработано существенное количество методов и средств организации дорожного движения (ОДД), начиная от классических, опирающихся на использование традиционных знаков дорожного движения и разметки, и заканчивая инновационными методами, применяющимися в составе интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

Основными методами организации дорожного движения являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения. На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляться посредством светофорного регулирования, саморегулируемого кольцевого пересечения, пересечения в разных уровнях, канализирования транспортных потоков, устройства переходно-скоростных полос, а также в нерегулируемом режиме.

Специфика дорожного движения в городском округе Похвистнево Самарской области характеризуется небольшой плотностью расселения, и, соответственно, невысокой интенсивностью дорожного движения на большей части дорожной сети.

Организация дорожного движения осуществляется посредством внедрения технических средств организации дорожного движения – светофоров, дорожных знаков, разметки, ограждений и искусственных дорожных неровностей. Светофорное регулирование на территории г.о.Похвистнево на данный момент предусмотрено только в г. Похвистнево на шести пересечениях, представленных в таблице 5.1 и на рисунке 5.1.

Таблица 5.1 – Перечень светофорных объектов в г. Похвистнево

№ п/п	Главная улица	Второстепенная улица	Тип светофора
1	Ул. Революционная	ул. Пушкина	Т.1
2	Ул. Революционная	Ул. Фурманова	Т.1
2	Ул. Революционная	ул. Куйбышева	Т.1, П.1
3	Ул. Революционная	ул. Ленинградская	Т.1, П.1
4	ул. Бережкова	ул. Малиновского	Т.1, П.1
5	ул. Мира	ул. Суходольная	Т.1, П.1
6	ул. Мира	д.22 (школа №3)	Т.1, П.1



Рисунок 5.1. - Дислокация светофорных объектов в г. Похвистнево

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Одностороннее движение на территории г.Похвистнево организовано по

- ул. Ибряйкинской от ул. Кооперативной до ул. Ново-Полевой
- ул. Льва Толстого от ул. Косогорная до ул. Бережкова
- ул. Фурманова от ул. Революционная до ул. Лермонтова
- ул. Фрунзе от ул. Революционная до ул. Лермонтова
- ул. Лермонтова от ул. Ленинградская до ул. Лермонтова

Одностороннее движение указано на рисунке 5.2



Рисунок 5.2 – Организация одностороннего движения на территории г. Похвистнево

При проведении натурных обследований на дорожной сети г.о. Похвистнево были выявлены искусственные дорожные неровности, установленные с нарушением требований ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля» и ГОСТ Р 52605-2006 «Искусственные неровности».

Для повышения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети г. Похвистнево введено ограничение скоростного режима до 40 км/ч по улицам, граничащим с образовательными учреждениями (рисунок 5.3).

Правильная расстановка дорожных знаков в необходимом объеме, оказывает значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Разработка ПОДД на территории г.о. Похвистнево была произведена в 2015 году ООО «Альянс-ПРОЕКТ» (Юридический адрес: 446482, Самарская область, Похвистневский район, п. Филипповка, ул. Филипповская, д.21. Тел.: 8(932)551-44-99). Внесение изменений, согласно пункту 8 Письма Департамента (от 02.08.2006 № 13/6-3853) и Агентства (от 07.08.2006 № 01-29/5313), в утвержденные ПОДД производится и переутверждается не реже, чем один раз в три года, следовательно, необходима разработка актуальных ПОДД.

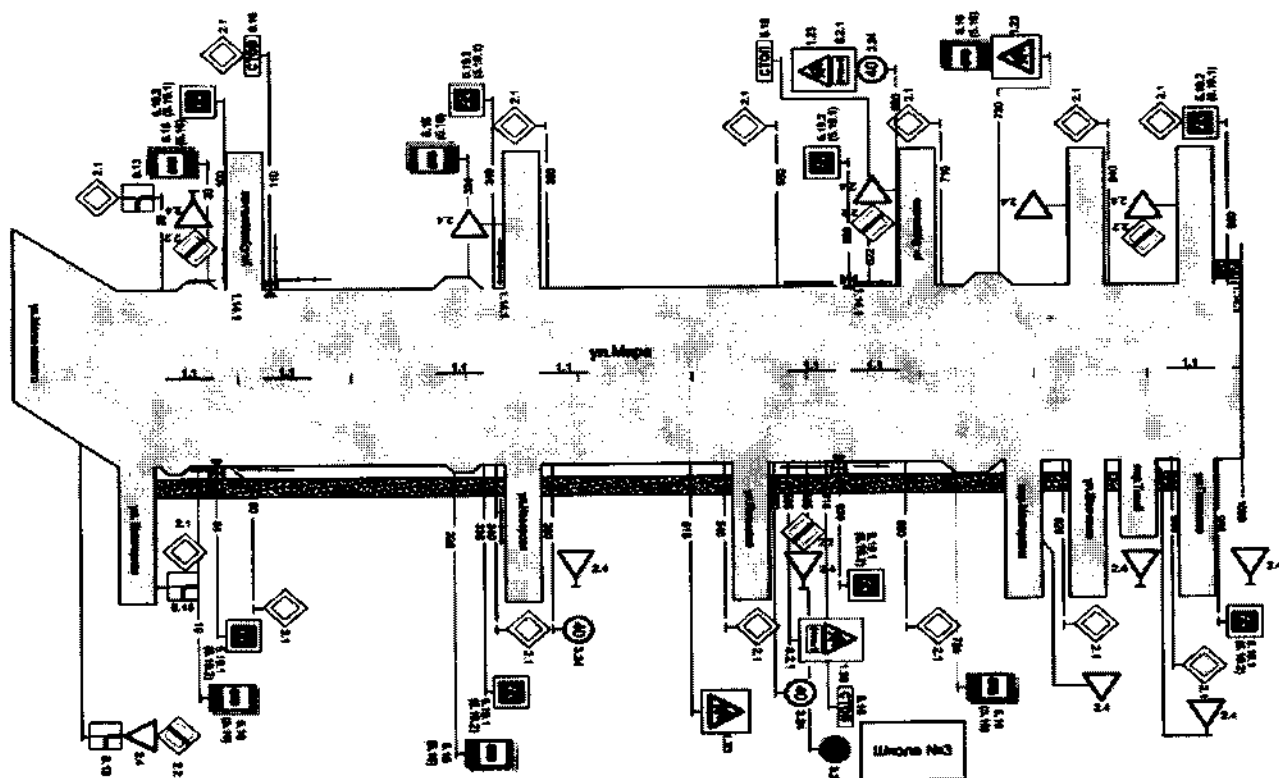


Рисунок 5.3 – Образец дислокации дорожных знаков возле учебного учреждения по адресу: г. Похвистнево, ул. Мира, 22 (Школа №3)

На основе проведенного анализа организации дорожного движения на территории городского округа Похвистнево, можно сделать вывод, что существующая организация движения ТС успешно функционирует.

В рамках реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Похвистнево Самарской области на 2018-2022 годы, для выполнения задачи по совершенствованию системы организации движения транспортных и пешеходных потоков, содержанию технических средств организации дорожного движения планируется выполнить мероприятия, приведенные в таблице 5.2.

Таблица 5.2 Перечень мероприятий по совершенствованию системы организации дорожного движения в г.о. Похвистнево

№ п/п	Мероприятие	2018	2019	2020	2021	2022
	Ремонт автомобильных дорог					
1.	Ремонт дороги по ул.Бережкова от дома № 17 до а/д Самара-Бугуруслан	+				
2.	Ремонт дороги по ул.Революционная	+				
3.	Ремонт дороги по ул.Шевченко от ул.Кооперативная до ул.Полевая	+				
4.	Ремонт грунтовых дорог	+				
5.	Отсыпка грунтовых дорог	+	+	+	+	+
6	Ремонт автомобильной дороги по ул.Пушкина от ул. Революционная до ул. Лермонтова, ул. Лермонтова от ул. Пушкина до ул. Куйбышева		+	+		
7.	Ремонт водоотводной канавы по ул. Кооперативная от ул. Жуковского до Суходольного оврага		+	+		
8	Ремонт тротуара по ул. А.Васильева (от ул. Лермонтова до ул. Паровозная)		+			
9	Ремонт тротуара по ул. Неверова от дома №24 до СП «Детский сад «Лучики» ГБОУ СОШ №7		+	+		
10	Ремонт а/д по ул. Матросова			+		
11	Ремонт автомобильной дороги по ул.Революционная (от ул.Бакинская до ул.Пушкина)			+		
12	Устройство водоотводной канавы по ул. Газовиков от ул. Мира до ул. Рабочая			+		
13	Ремонт тротуара по ул. Кооперативная от дома №55 до производственной базы Похвистневской СПМК-1			+		
14	Ремонт тротуара по ул. Кооперативная до пешеходного перехода под ж/д мостом			+		
15	Ремонт тротуара по нечетной стороне ул. Газовиков от ул. Мира до ул. Рабочая			+		
16	Ремонт автомобильной дороги по ул.Кооперативная (от Суходольного оврага до Спорткомплекса)				+	
17	Ремонт дороги по ул.Революционная от ул. Гоголя до выезда из города в сторону с. Нижнее Аверкино				+	
18	Устройство водоотводной канавы по ул. Ибряйкинская от ул. Мира до ул. Кооперативная				+	
19	Ремонт тротуара по ул. Революционная от дома №105 до ул. Западная				+	
20	Ремонт тротуара по ул. Лермонтова от здания СОЦ «Доблесть» до моста через реку Большой Кинель				+	

Проектирование автомобильных дорог						
21	Проектирование автомобильной дороги по ул.Матросова			+		
Реконструкция и строительство автомобильных дорог						
22	Реконструкция автомобильного моста по ул. Революционной через Суходольный овраг			+		
23	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования по ул.Мира (от ул.Неверова до автотрассы Самара-Бугуруслан)	+	+			
24	Проектирование обводной дороги вдоль города Похвистнево от трассы Самара-Бугуруслан до трассы Похвистнево-Сосновка		+			
25	Строительство обводной дороги вдоль города Похвистнево от трассы Самара-Бугуруслан до трассы Похвистнево-Сосновка			+	+	

Ремонт тротуаров						
1.	Ремонт тротуара по ул.А.Васильева (от ул.Лермонтова до ул.Паровозная)		+			
2.	Ремонт тротуара по ул.Неверова от дома №24 до СП «Детский сад «Лучики» ГБОУ СОШ №7		+			
3.	Ремонт тротуара по ул.Лермонтова от здания социально-оздоровительного центра «Доблесть» до моста через реку Б.Кинель			+		
4.	Ремонт тротуара по ул.Кооперативная от дома № 55 до производственной базы Похвистневской СПМК-1			+		
5.	Ремонт тротуара от ул.Кооперативная до пешеходного перехода под ж/д мостом				+	
6.	Ремонт тротуара по нечетной стороне ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая)				+	
7.	Ремонт тротуара по ул.Революционная от дома № 105 до ул.Западная					+
Ремонт водоотводных канав						
1.	Ремонт водоотводной канавы по ул.Кооперативная от ул.Жуковского до Суходольного оврага		+			
2.	Устройство водоотводной канавы по ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая)			+		
3.	Устройство водоотводной канавы по ул.Ибряйкинская от ул.Мира до ул.Кооперативная				+	+

5.2. Организация пешеходного движения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Пешее передвижение является основным и наиболее распространенным видом передвижения во всех общественных группах в мире. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Общая протяженность тротуаров городского округа составляет 25,0907 км, из них 8,9793 км – нуждаются в ремонте. Кроме того, для обеспечения сети дорог городского округа пешеходными дорожками в полном объеме необходимо построить 17,57 км тротуаров.

Таким образом, пешеходное движение по большинству улиц г.о. Похвистнево осуществляется по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП. Для безопасного перехода граждан через проезжую часть на территории муниципального образования имеются пешеходные переходы.

Пешеходный переход – место, где пересекаются пешеходные и транспортные потоки на одном уровне. Следовательно, он представляет повышенную опасность для всех участников дорожного движения. При проведении натурных обследований на УДС города Похвистнево выявлена необходимость формирования дополнительных пешеходных тротуаров и переходов, необходимых для упорядочения движения пешеходов, укладки асфальтобетонного покрытия.

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений. Нормативные требования к пешеходным переходам устанавливаются ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 32944-2014. По результатам проведенного анализа выявлено, что пешеходные переходы, находящиеся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений, необходимо дооснастить пешеходными ограждениями перильного типа и сигнальными светофорами типа Т.7. Ряд пешеходных переходов вблизи ДООУ требует оснащения техническими средствами в полном объеме в соответствии с современными национальными стандартами.

5.3. Организация движения маршрутных транспортных средств. Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом

Все городские территории связаны единой системой улиц и дорог, обеспечивающих надежность транспортных связей между городскими районами, территориально разделенными естественными и искусственными преградами, и другими элементами городской структуры.

Транспорт общего пользования — это транспорт, осуществляющий обслуживание торговли (перевозка товаров) и населения (пассажирские перевозки). Пассажирский транспорт общего пользования - важная составная часть инфраструктуры города.

Задачи, стоящие перед пассажирским транспортным комплексом, неразрывно связаны с социально - экономическим развитием г.о. Похвистнево и призваны удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями.

Основными видами пассажирского транспорта является автобус и железнодорожный транспорт.

В городе существует 7 маршрутов автобусов. Реестр маршрутов приведен в таблице 5.3, схема маршрутной сети показана на рисунке 5.4.

Таблица 5.3 – Реестр маршрутов городских, пригородных автобусов

Порядковый N маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута (наименование начального и конечного остановочных пунктов)	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных	Протяженность маршрута регулярных перевозок (км)	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок - максимальное количество	Категори и класс транспортных средств, которые используются для	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества), осуществляющих перевозки
1	Автостанции я - Вязовка	В прямом направлении: Автостанция, ул. Свирская, Лесхоз, ОРЦ, СМЦ, УТТ, ПМС, Волчьи Ямы, УЖОН, Алнас, ул. Школьная, Венера, ул. Школьная, Алнас, УЖОН, Волчьи ямы заезд, ПМС, УТТ, СМЦ, ОРЦ, Лесхоз, ул. Васильева, Площадь, Большиничный городок, ул. Володарского, ул. Загородная, Вязовка конечная В обратном направлении: Вязовка конечная, ул. Загородная, ул. Урицкого, ул. Вязовская, Большиничный городок, Площадь, Автостанция.	ул. Революционная - ул. Бугурусланская - ул. Революционная - ул. Западная - ул. М.Горького - пер. Кошелево - ул. Революционная	20,0	Только в установ ленных останов очных пунктах	Регулярн ые перевозк и по регулярну емым тарифам	Автобус, категори я М3, 1-II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2 013	Муниципально е бюджетное учреждение «Трансстройсе рвис» г. Похвистнево, ул. Революционна я, 44

2	Автостанция – пос. Красные Пески	Автостанция, Школа №1, ПЛУМГ, Магазин, Остановка 1, Красные Пески конечная	ул. Революционная – ул. Куйбышева – ул. Лермонтова – а/д «Похвистнево-Клявлино»- а/д «Похвистнево-Сосновка»- ул. Краснопутиловская	19,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам	Автобус, категория М3, II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44
---	----------------------------------	--	--	------	---	--	--	---------------	------------	---

3	Вязовка – ул. Строителей	<p>В прямом направлении: Вязовка конечная, ул. Загородная, ул. Урицкого, ул. Вязовская, Больничный городок, Площадь, Автостанция, ул. Свирская, Лесхоз, ОРЦ, СМЦ, УТТ, ул. Ибряйкинская, Похвистневозэнерго, 119 квартал, Школа№3, 140 квартал, ул. Косогорная, Водоканал, ГПТУ, СЭС, ул. Строителей.</p> <p>В обратном направлении: ул. Строителей, Школа№7, ул. Косогорная, 140 квартал, Школа№3, 119 квартал, Похвистневозэнерго, ул. Ибряйкинская, УТТ, СМЦ, ОРЦ, Лесхоз, ул. Васильева, Площадь, Больничный городок, ул. Володарского, ул. Загородная, Вязовка конечная.</p>	<p>ул. М.Горького – пер. Кошеного - ул. Революционная-а/д «Самара-Бугуруслан» - ул. Ибряйкинская - ул. Мира - ул. Малиновского – ул. Бережкова – ул. Малиновского – ул. Мира – ул. Ибряйкинская – а/д «Самара-Бугуруслан»- ул. Революционная – ул. Западная</p>	22,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам (с 1 октября по 30 апреля)	Автобус, категория М3, II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44
3В	Вязовка – ул. Строителей	<p>Вязовка конечная, ул. Загородная, ул. Урицкого, ул. Вязовская, Больничный городок, Площадь Автостанция, ул. Свирская, Лесхоз, ОРЦ, СМЦ, УТТ, ПМС, Волчи Ямы, УКОН, Алнас, ул. Школьная, Венера конечная, ул. Школьная, Алнас, УКОН, Волчи Ямы заезд, ПМС, УТТ, ул. Ибряйкинская,</p>	<p>ул. М.Горького – пер. Кошеного - ул. Революционная- ул. Бугурусланская - а/д «Самара-Бугуруслан» - ул. Ибряйкинская - ул. Мира -</p>	43,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам (1 рейс в день 6.30)	Автобус, категория М3, II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44

	<p>Похвистневозэнерго, 119 квартал, Школа№3, 140 квартал, ул. Косогорная, Водоканал, ГПТУ, СЭС, ул. Строителей В обратном направлении: ул. Строителей, Школа №7, ул. Косогорная, 140 квартал, Школа№3, 119 квартал, Похвистневозэнерго, ул. Ибряйкинская, УТТ, СМЦ, ОРЦ, Лесхоз, ул. Васильева, Площадь, Больничный городок, ул. Володарского, ул. Загородная, Вязовка конечная.</p>	<p>ул. Малиновского – ул. Бережкова – ул. Малиновского – ул. Мира – ул. Ибряйкинская – а/д «Самара- Бугуруслан»- ул. Революционная – пер. Кошевого - ул. М.Горького</p>							
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

3Д	Вязовка – Дачи	<p>Вязовка конечная, ул. Загородная, ул. Урицкого, ул. Вязовская, Больничный городок, Площадь, Автостанция, ул. Свирская, Лесхоз, ОРЦ, СМЦ, УТТ, ул. Ибряйкинская, Похвистневозэнерго, 119 квартал, Школа№3, 140 квартал, ул. Косогорная, Водоканал, ГПТУ, СЭС, ул. Строителей, в обратном направлении- ул. Строителей, Школа№7, ул. Косогорная, 140 квартал, Школа№3, 119 квартал, Похвистневозэнерго, ул. Ибряйкинская, УТТ, СМЦ, ОРЦ, Лесхоз, ул. Васильева, Площадь, Больничный городок, ул. Вязовская, ул. Урицкого, ул. Загородная, Вязовка конечная, ул. Московская, Дачи 1, Дачи 2, Дачи 3, Дачи конечная.</p>	<p>ул. М.Горького – пер. Кошешова - ул. Революционная-а/д «Самара-Бугуруслан» - ул. Ибряйкинская - ул. Мира - ул. Малиновского – ул. Бережкова – ул. Малиновского – ул. Мира – ул. Ибряйкинская – а/д «Самара-Бугуруслан»- ул. Революционная – пер. Кошешова - ул. М.Горького –</p>	24,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам (с 1 мая по 30 сентября)	Автобус, категория М3, II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44
4	Автостанция-Строителей	<p>Автостанция, ул. Свирская, Лесхоз, ОРЦ, СМЦ, УТТ, ул. Ибряйкинская, Похвистневозэнерго, 119 квартал, Школа№3, 140 квартал, ул. Косогорная, Водоканал, ГПТУ, СЭС, ул. Строителей. В обратном направлении: ул. Строителей, Школа№7, ул. Косогорная, 140 квартал, Школа№3, 119 квартал,</p>	<p>ул. Революционная-а/д «Самара-Бугуруслан» - ул. Ибряйкинская - ул. Мира - ул. Малиновского – ул. Бережкова – ул. Малиновского –</p>	16,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам (круглогодично)	Автобус, категория М3, II класс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44

		Похвистневоэнерго, ул. Ибряйкинская, УТТ, СМЦ, ОРЦ, Лесхоз, ул. Васильева, Автостанция	ул. Мира – ул. Ибряйкинская – а/д «Самара-Бугуруслан»- ул. Революционная .							
6	Автостанция – пос. Октябрьский	Автостанция, пос. Октябрьский	ул. Революционная - а/д «Самара-Бугуруслан» - а/д «Самара – Бугуруслан» - Яблоня» – ул. Ленина	76,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки и по регулируемым тарифам	Автобус, категория М3, Пкласс, 1 ед.	Евро 3 и выше	29.01.2013	Муниципальное бюджетное учреждение «Трансстройсервис» г. Похвистнево, ул. Революционная, 44

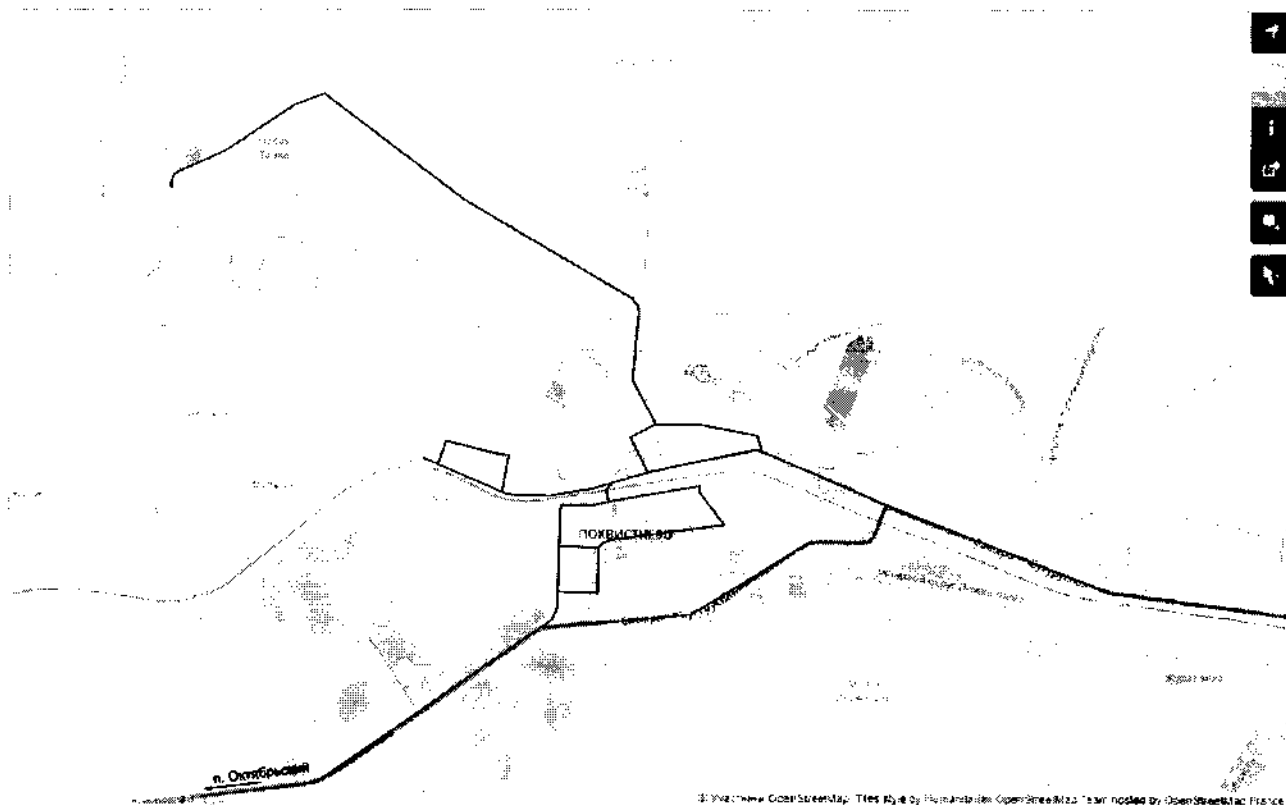


Рисунок 5.4. Маршрутная сеть г. Похвистнево

Кроме того, через автостанцию г. Похвистнево проходят 9 междугородных автобусных маршрутов дальнего следования (таблица 5.4).

Таблица 5.4. – Реестр маршрутов автобусов дальнего следования

№ п/п	Номер маршрута	Пункт назначения	Дни выполнения рейсов
1	640	Бугуруслан Самара	ежедневно
2	676	Бугуруслан Ульяновск	чт, пт, сб, вскр пн, пт, сб, вскр
3	752	Бузулук Тольятти	ежедневно
4	591	Клявлино	ежедневно
5	640а	Самара	ежедневно
6	699	Самара	кроме воскресенья
7	698	Самара	ежедневно

Посадка и высадка пассажиров осуществляется только в установленных остановочных пунктах.

В настоящее время ситуация характеризуется следующими моментами:

- отсутствием необходимого количества транспорта и техники;
- потребностью в обновлении подвижного состава.

Городской пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает основную часть трудовых поездок населения и является важнейшей частью городской

инфраструктуры. Сегодня из-за изношенности подвижного состава и недостатка финансирования для приобретения необходимого количества запасных частей и материалов для ремонта и обновления подвижного состава у муниципального транспорта отсутствует возможность в полном объеме удовлетворить спрос населения на пассажирские перевозки.

Эксплуатируемые в настоящее время пассажирские транспортные средства не соответствуют современным требованиям, необходима их замена на более современные модификации.

Общий объем пассажирских перевозок в соответствии с Приложением № 2 к подпрограмме 4 «Развитие пассажирского транспорта и обновление техники для ЖКХ городского округа Похвистнево Самарской области до 2020 года» муниципальной программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры и благоустройства территории городского округа Похвистнево Самарской области» на 2016-2020 годы отображен в таблице 5.5 и на диаграмме на рисунке 5.5.

Таблица 5.5 - Перевозка пассажиров транспортном общего пользования:

Наименование видов транспорта	Перевозка пассажиров, тыс. чел.				
	2016	2017	2018	2019	2020
Регулярные пассажирские маршруты	366,4	360	353	346	346

Объем перевозок, тыс.чел.

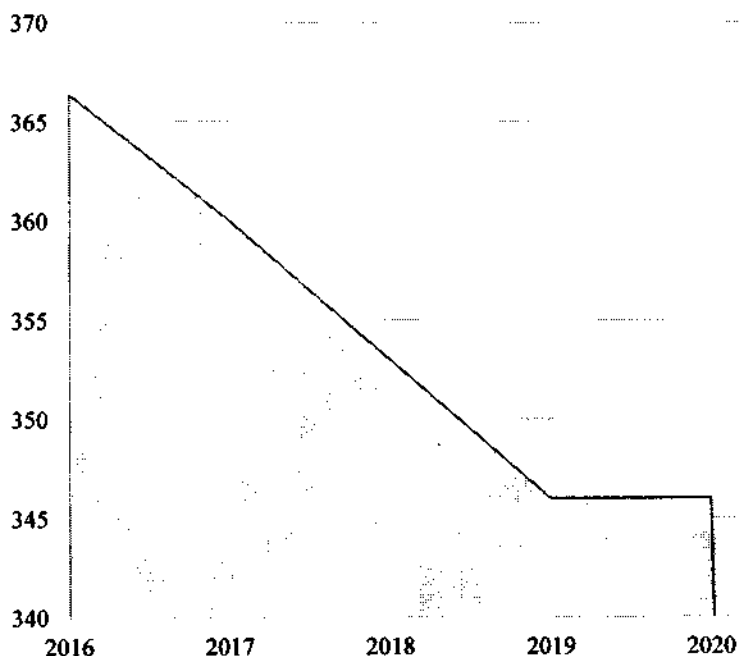


Рисунок 5.5 – График изменения объемов пассажирских перевозок по годам

Перевозки по муниципальным маршрутам осуществляет МБУ «Трансстройсервис».

Пассажирские перевозки осуществляются согласно утверждённому реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по территории г.о. Похвистнево. Пример схемы движения автобусного маршрута №6 представлен на рисунке 5.6.

Реестр количества и подвижного состава транспортных средств, задействованных в пассажирских перевозках по автобусным муниципальным маршрутам, представлено на ресурсе «Самаратрансинфо» и приведено на рисунке 5.7.

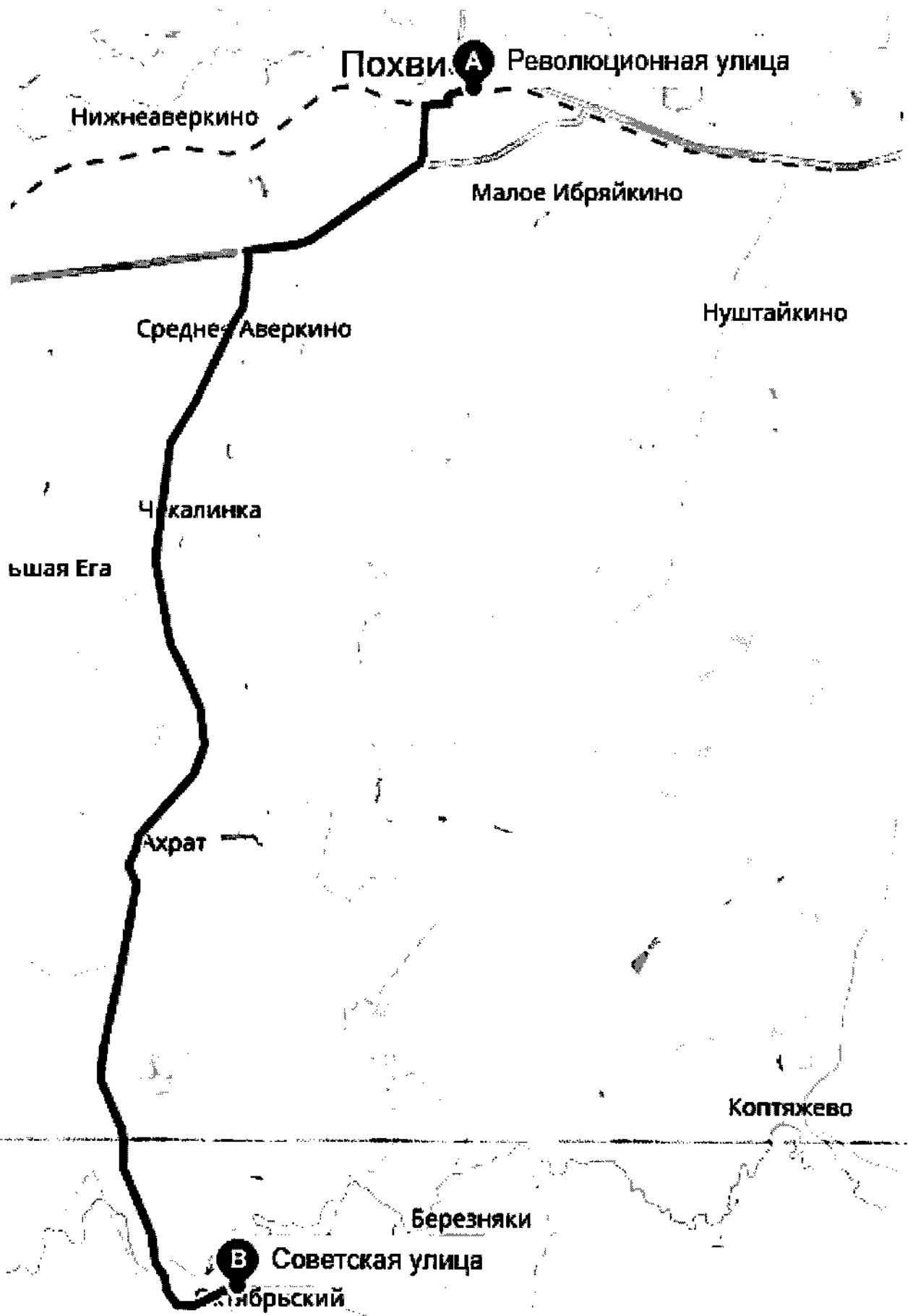


Рисунок 5.6 – Схема движения по автобусному маршруту №6 в г. Похвистнево Самарской области



- Autosan H10-11.11, Autosan H10-11.21, Autosan H10-12.16 Inter.
- Ikarus 250, Ikarus 256, Ikarus 260, Ikarus 280.
- Mercedes-Benz O345, Mercedes-Benz O345G, Mercedes-Benz Sprinter.
- Iveco Daily.
- Marcopolo Real.
- Peugeot Boxer.
- АКА-6226 "Россиянин".
- Богдан А092.
- Волжанин-3290, Волжанин-5270.
- ЛАЗ-4202, ЛАЗ-5252, ЛАЗ-695, ЛАЗ-699.
- ЛиАЗ-5256, ЛиАЗ-6212, ЛиАЗ-677.
- МАЗ-103, МАЗ-104, МАЗ-104С, МАЗ-105, МАЗ-107, МАЗ-152, МАЗ-203, МАЗ-206, МАЗ-251, МАЗ-256.
- FIAT Ducato.
- Ford Transit.
- Hyundai County.
- Scania OmniLink CL94UB, Scania OmniLink CK95UB.
- Volkswagen Crafter
- Yutong ZK6737D.
- ГАЗ-3221 "ГАЗель".
- Зил-3250 "Бычок".
- КАвЗ-3270, КАвЗ-3976.
- МАРЗ-42191, МАРЗ-52661, МАРЗ-5277.
- НефАЗ-5299.
- ПАЗ-672, ПАЗ-3204, ПАЗ-3205, ПАЗ-4230 "Аврора", ПАЗ-4234.

Рисунок 5.7 – Реестр подвижного состава транспортных средств на муниципальных маршрутах в г. Похвистнево Самарской области

В ближайшие годы сохраняется существующая система городского пассажирского транспорта, внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется, возможно последовательное увеличение подвижного состава или улучшения его эксплуатационных характеристик.

На проектный срок основным видом транспорта сохраняется автобус. Остановки общественного транспорта (автобусов) размещаются на расстоянии 400-600 м. Дислокация остановок отображена на рисунке 5.8. Для защиты жилой застройки от шума и выхлопных газов автомобилей следует предусмотреть вдоль магистральных автодорог полосу зеленых насаждений шириной не менее 10 м.

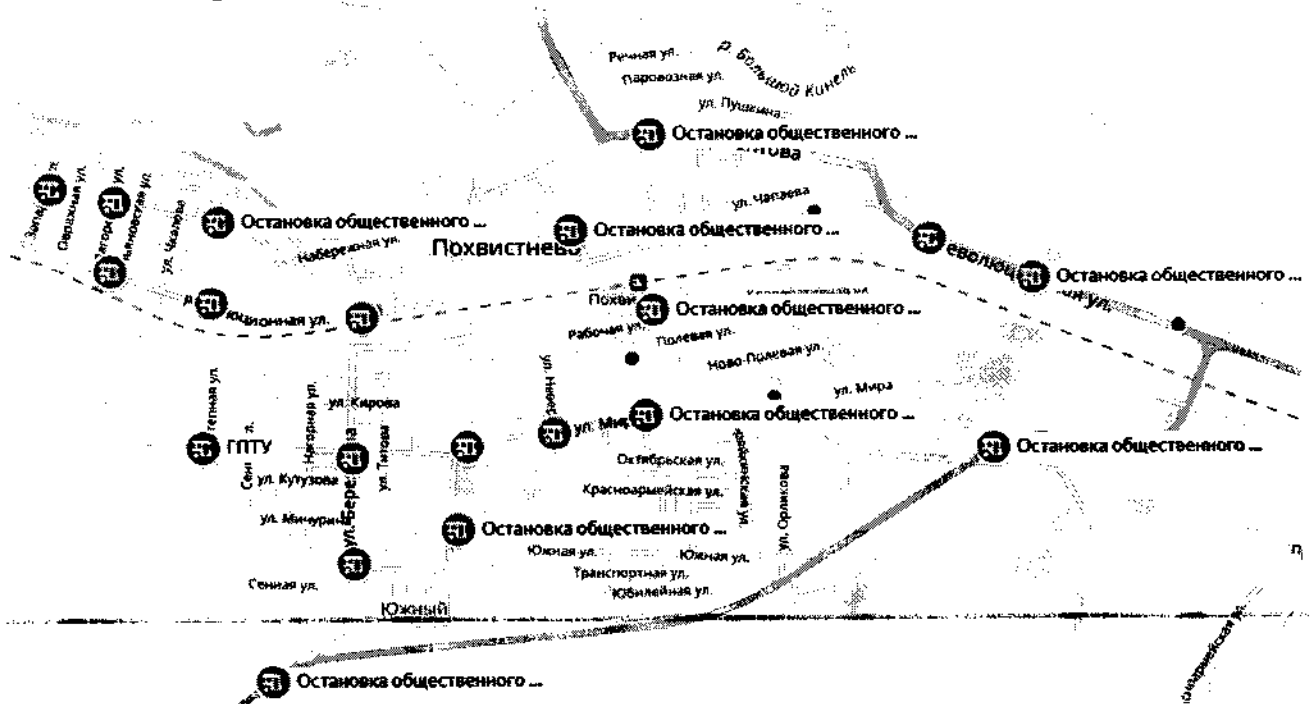


Рисунок 5.8 – Дислокация остановок общественного транспорта на территории г. Похвистнево

При проведении натурных обследований на дорожной сети г.о. Похвистнево были выявлены остановки общественного транспорта, установленные с нарушением требований ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». В рамках разработки актуализированной версии ПОДД необходимо проработать перечень мероприятий по приведению остановок общественного транспорта к норме.

5.4. Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей и на внутривортовой территории многоквартирных домов.

Вместимость и площадь участков для стоянок временного хранения автомобилей, размещаемых, в общественно-деловых и рекреационных зонах уточняются на дальнейших стадиях проектирования.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры в городском округе Похвистнево предусматривают:

- строительство гаражей и автостоянок для хранения автомобильного транспорта;
- обустройство площадок для временного хранения автомобильного транспорта на парковках возле зданий культурно-бытового и общественного назначения.

Так, например, на территории, расположенной между железной дорогой и ул. Кооперативная, вне полосы отвода железной дороги предусматривается разместить гаражи, стоянки автомобилей, склады учреждений коммунально-бытового назначения. Предусматриваются площадки для размещения сети парковок в районе зон отдыха и объектов обслуживания населения городского округа Похвистнево.

Хранение автотранспорта граждан в большей части происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан. Хранение автотранспорта населения, проживающего в многоквартирных кварталах, происходит в собственных гаражах и на придомовых территориях. Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах и т.д.

На рисунке 5.9 показана дислокация объектов дорожного сервиса – АЗС - на территории городского округа. Количество и назначение объектов покрывают существующую необходимость предоставляемых ими услуг.

В городе Похвистнево находится четыре АЗС, среди которых АЗС «Роснефть» (рисунок 5.10) и АЗС «Петро-Ойл», реализующия топливо АИ-92, 95, 98.



Рисунок 5.9 – Дислокация АЗС в границах городского округа Похвистнево



Рисунок 5.10 – АЗС «Роснефть» в г. Похвистнево

6. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

6.1. Анализ параметров движения индивидуального транспорта

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров в точках, на которых выполнено натурное обследование, а также на дорожной сети г.о. Похвистнево.

Скорость транспортных потоков измерялась с помощью дорожной лаборатории, используемой при выполнении натурного обследования транспортных потоков и транспортной инфраструктуры. Максимально разрешенная скорость вне населенных пунктов 90 км/ч, в населенных пунктах –

60 км/ч. Средняя фактическая скорость движения транспортных средств по региональным дорогам с усовершенствованным покрытием составляет 75 км/ч. Средняя скорость движения по местным дорогам значительно ниже и составляет 30 - 40 км/ч.

Оценивая параметры дорожного движения, можно сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть г.о. Похвистнево имеет резерв пропускной способности и проблем связанных с перегрузкой дорог не наблюдается.

В результате анализа существующей улично-дорожной сети также выявлено, что:

- протяженность тротуаров сильно отстает от общей протяженности улично-дорожной сети.

- Пешеходные переходы, находящиеся на дорогах вблизи детских учреждений, обустроены не в полном объеме.

6.2. Анализ параметров движения маршрутного транспорта

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненность подвижного состава, объем парка транспортных средств и иные параметры пассажирского транспорта.

Все городские территории связаны единой системой улиц и дорог, обеспечивающих надежность транспортных связей между городскими районами, территориально разделенными естественными и искусственными преградами, и другими элементами городской структуры.

Транспорт общего пользования — это транспорт, осуществляющий обслуживание торговли (перевозка товаров) и населения (пассажирские перевозки). Пассажирский транспорт общего пользования - важнейшая составная часть инфраструктуры города.

Задачи, стоящие перед пассажирским транспортным комплексом, неразрывно связаны с социально - экономическим развитием г.о. Похвистнево и призваны удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями.

Основным видом пассажирского транспорта является автобус.

Протяженность обслуживаемой городской автобусной маршрутной сети составляет 37,2 км. Расположение маршрутов городского пассажирского транспорта на территории города благоприятно, все застроенные территории находятся в пределах его доступности и позволяет гражданам без особых проблем перемещаться до необходимого места назначения.

Основными целями организации транспортного обслуживания населения на

территории городского округа Похвистнево являются:

- установление правовых и организационных основ организации транспортного обслуживания;
- обеспечение доступности транспортных услуг для населения городского округа и оказания их с надлежащим качеством;
- обеспечение безопасности пассажирских перевозок;
- создание равных условий для физических и юридических лиц при осуществлении деятельности в сфере пассажирских перевозок.

Организация транспортного обслуживания населения городского округа Похвистнево включает в себя:

1. создание условий для оказания транспортных услуг населению на муниципальных маршрутах;
2. формирование и организацию работы муниципальной маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров автобусами;
3. привлечение владельцев объектов транспортной инфраструктуры к обслуживанию пассажирских перевозок на маршрутах;
4. контроль над процессом оказания транспортных услуг населению городского округа.

Основными целями организации транспортного обслуживания населения которой являются:

- подготовка и принятие необходимых организационных решений по вопросам транспортного обслуживания населения городского округа автобусами на муниципальных регулярных маршрутах и легковыми такси;
- согласование прохождения по территории городского округа межмуниципальных автобусных маршрутов;
- реализация мер, направленных на повышение безопасности пассажирских перевозок на регулярных автобусных маршрутах и такси;
- организация мероприятий по привлечению перевозчиков для работы на муниципальных маршрутах, координация их деятельности;
- коллегиальное рассмотрение спорных заявлений, жалоб, обращений перевозчиков, пассажиров, организаций, осуществляющих контроль транспортного обслуживания населения.

Официальный перечень и график движения автобусов по маршрутам регулярных городских перевозок на территории г.о. Похвистнево представлен на рисунке 6.2.

На территории округа функционирует 22 муниципальных маршрута, из которых 6 городских и 16 пригородных. Интервал движения на маршрутах составляет в среднем 1 час.

Перевозка пассажиров в г.о.Похвистнево осуществляется на основе выданных свидетельств и карт маршрута на осуществление пассажирских перевозок по регулярным маршрутам. По городским муниципальным маршрутам транспортное обслуживание населения обеспечивает МБУ «Трансстройсервис».

№1 А\ст – Вязовка

на Венеру	6-20, 7-20, 8-30, 9-30, 10-30, 11-30, 13-00, 15-00, 16-30, 17-30, 19-00, 20-30.
с Венеры	6-35, 7-35, 8-45, 9-45, 10-45, 11-45, 13-15, 15-15, 16-45, 17-45, 19-15, 20-45.
ул.А Васильева	6-50, 7-50, 9-00, 10-00, 11-00, 12-00, 13-30, 15-30, 17-00, 18-00, 19-30, 21-00.
с Вязовки	7-05, 8-05, 9-15, 10-15, 11-15, 12-15, 13-45, 15-45, 17-15, 18-15, 19-45, 21-15.
прибытие на А\ст	7-20, 8-20, 9-30, 10-30, 11-30, 12-30, 14-00, 16-00, 17-30, 18-30, 20-00, 21-30.

№2 А\ст – Кр. Пески

на Кр. Пески	6-30, 7-30, 9-00, 11-00, 13-00, 15-00, 16-30, 17-30, 18-30, 20-00.
с Кр. Песков	7-00, 8-00, 9-30, 11-30, 13-30, 15-30, 17-00, 18-00, 19-00, 20-30.
прибытие на А\ст	7-30, 8-30, 10-00, 12-00, 14-00, 16-00, 17-30, 18-30, 19-30, 21-00.

№3 Вязовка – ул. Строителей (с 1октября по 30апреля)

	(Вяз-Вен-гпту)(Вяз-гпту-стр)	
на Вязовку	6-15, 7-05	
с Вязовки	6-30, 7-15	
на Венеру	6-45	
с Венеры	7-00	
	(Кр.П-гпту)	
на ГПТУ с А\ст	7-30, 8-30, 9-40, 10-55, 11-50, 12-20, 14-00, 15-30, 17-10, 17-55, 19-20,	
с ГПТУ	7-30, 7-50, 8-45, 9-55, 11-10, 12-05, 12-35, 14-25, 15-45, 17-25, 18-10, 19-35,	
с ул. Строителей	7-35, 8-00, 8-50, 10-05, 11-20, 12-15, 12-45, 14-30, 15-55, 17-35, 18-20, 19-45,	
ул. А Васильева	7-55, 9-05, 10-20 12-30, 14-50, 16-10, 18-35,	
Вязовка(зимов)	8-15, 9-20, 10-35 12-45, 15-10, 16-25, 18-50,	
прибытие на А\ст	8-25, 8-15, 9-35, 10-50, 11-35, 13-00, 13-00, 15-20, 16-40, 17-50, 19-05, 20-00.	

№3 Д Вязовка – Дачи (с1 мая по 30сентября)

	(Вяз-Вен-гпту)(Вяз-гпту-стр)									
на Вязовку	6-15, 7-05.									
с Вязовки	6-30, 7-15.									
на Венеру	6-45									
с Венеры	7-00									
на ГПТУ с А\ст	(дачи)	(дачи)	(до Вяз)	(Кр.П-гпту)	(до Вяз)	(дачи)	(корот)	(дачи)	(дачи)	
с ГПТУ	7-30,	8-50,	10-20,	11-50,	12-20,	14-00,	15-20,	17-10,	17-50,	19-20, 20-50.
с ул. Строителей	7-30,	7-50,	9-05,	10-35,	12-05,	12-35,	14-15,	15-35,	17-25,	18-05, 19-35, 21-05.
ул. А Васильева	7-35,	8-00,	9-15,	10-45,	12-15,	12-45,	14-25,	15-45,	17-35,	18-15, 19-45, 21-15.
с Дачи	7-55,	9-30,	11-00,	12-30,	14-40,	16-00,	-	18-30,	20-00.	
с Вязовки(летом)	8-20,	9-55,	11-30,	-	-	16-45,	-	18-55,	20-25.	
прибытие на А\ст	8-30,	10-05,	11-35,	12-45	14-55,	16-55	-	19-05,	20-35.	
	8-45,	8-15,	10-20,	11-50,	13-00,	13-00,	15-10,	17-05,	17-50,	19-20, 20-50, 21-30.

№4 А\ст – ул. Строителей

на ГПТУ с А\ст	12-20.
с ГПТУ	12-35.
с Строителей	12-45.
прибытие на А\ст	13-00.

№6 А\ст - пос.Октябрьский

		<u>В-среду</u>
на пос.Октябрьский	5-45, 13-30.	05-45,11-30,16-45.
с пос. Октябрьского	6-45, 14-30.	06-45,12-30,17-45.
с ул.Строителей	7-25, 15-00.	07-25,13-00,18-15.
прибытие на А\ст	7-45, 15-30.	

Рисунок 6.2 – Расписание движения автобусов городских маршрутов регулярных перевозок на территории г.о. Похвистнево

6.3. Анализ параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

Численность населения городского округа Похвистнево на 2017 год составила 28,22 тыс. чел. (на начало 2016 года - 28,15 тыс. чел.). Динамика численности населения г.о. Похвистнево приведена в табл. 6.2 и на рисунке 6.3.

Таблица 6.2 - Динамика численности населения г.о. Похвистнево

Численность населения								
1939 ^[3]	1959 ^[4]	1967 ^[3]	1970 ^[5]	1979 ^[6]	1989 ^[7]	1992 ^[3]	1996 ^[3]	1998 ^[3]
6600	↗23 063	↗24 000	↗26 125	↘25 719	↗27 843	↘27 500	↗28 600	↘27 400
2000 ^[3]	2004 ^[3]	2002 ^[8]	2003 ^[3]	2005	2006 ^[3]	2007 ^[3]	2008 ^[9]	2010 ^[10]
↘27 100	↘27 000	↗27 973	↗28 000	↗28 200	↗28 300	↘28 300	↘28 300	↘28 169
2011 ^[3]	2012 ^[11]	2013 ^[12]	2014 ^[13]	2015 ^[14]	2016 ^[15]	2017 ^[1]		
↗28 200	↘28 019	↗28 080	↗28 127	↗28 140	↗28 150	↗28 223		

В последние 10 лет численность населения г.о. Похвистнево ежегодно снижалась, увеличение численности населения в 2006г. связано с изменениями учетной политики, а резкое падение численности в 2010г. связано с проведением переписи населения. В период с 2010г. по 2017г. отмечалась стабилизация численности населения городского округа в районе 28,1 – 28,2 тыс. человек, с ежегодными колебаниями в рамках статистической погрешности.

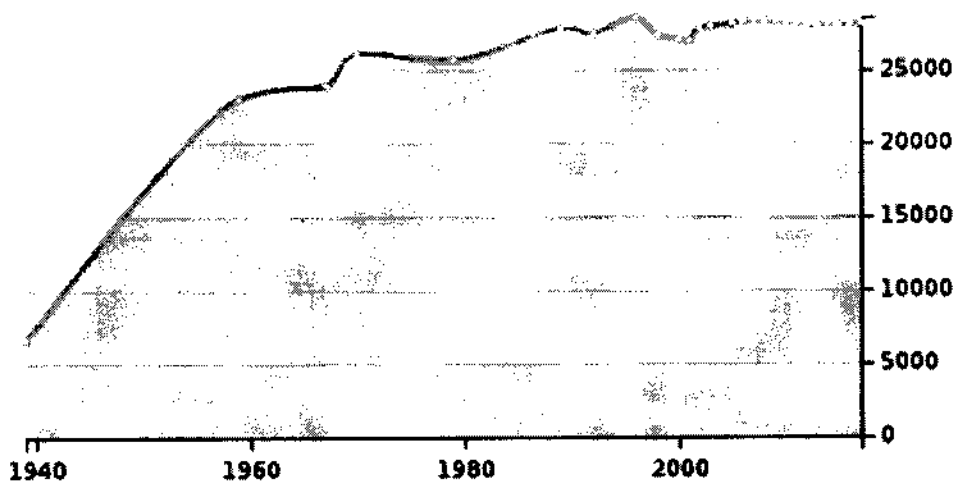


Рисунок 6.3 - Динамика численности населения г.о. Похвистнево

По данным информационной справки «Об итогах социально-экономического развития городского округа Похвистнево Самарской области за 1-ое полугодие 2018 года и об ожидаемых итогах социально-экономического развития за 2018 год» население города составляет 29,1 тыс. человек.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории г.о. Похвистнево. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается незначительное повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории г.о. Похвистнево предполагает небольшое увеличение числа

легковых автомобилей. В настоящее время имеющийся парк индивидуального автотранспорта хранится в боксовых гаражах и на придомовых территориях.

Имеющийся парк индивидуального автотранспорта обеспечен местами для хранения. На парковочных местах возле общественных зданий, для автомобилей маломобильных групп населения определяются места с установкой дорожных знаков 8.17 «Инвалиды» в количестве 10% от общего числа мест (рисунок 6.4).



Рисунок 6.4 – Установка дорожных знаков 8.17 «Инвалиды» в местах притяжения граждан в г.о. Похвистнево

Запланированные мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры включают в себя мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

Для обслуживания автотранспорта в городе имеется 4 автозаправочных станции и более 10 субъектов предпринимательства, занятых в области технического обслуживания транспортных средств.

Анализ полученной информации по параметрам размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

В рамках анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств необходимо определить наличие дефицита парковочного пространства как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

Расчет потребности в местах для постоянного хранения ТС производится на основании действующей нормативной документации, согласно которой следует определять места для постоянного хранения транспортных средств исходя из уровня автомобилизации на расчетный срок. Оценка дефицита парковочного пространства для постоянного хранения ТС проводится только относительно районов многоквартирной застройки; в районах индивидуальной жилой застройки обеспеченность местами для парковки считается полной.

Общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, для обслуживания расчетного парка автомобилей необходимость в объектах технического обслуживания можно считать

удовлетворительной.

В связи с преобладающей застройкой индивидуальными и блокированными двухквартирными жилыми домами с приусадебными участками, хранение личного автотранспорта следует предусматривать в пределах отведенных участков.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры г.о. Похвистнево предусматривают:

- строительство гаражей и автостоянок для хранения автомобильного транспорта;
- обустройство площадок для временного хранения автомобильного транспорта на парковках возле зданий культурно-бытового и общественного назначения.

7. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Городской округ Похвистнево характеризуется средней плотностью дорожной сети (2 км/км²), что показывает среднюю разветвленность сети в городских условиях.

По полученным данным параметры улиц и дорог соответствуют принятым категориям. Визуальное обследование основных пересечений и примыканий автомобильных дорог показало, что значительная часть указанных элементов УДС удовлетворяет требованиям ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» и СП 34.13330.2012

«Автомобильные дороги» в части соответствия параметров узлов категориям пересекаемых дорог, определенным указанными документами.

Одним из приоритетных задач в дорожной сфере является установка светофорных объектов Т7 в районах общеобразовательных учреждений.

На сегодняшний день светофорное регулирование на территории городского округа осуществляется на 7 пересечениях на улицах Революционной, Пушкина, Фурманова, Куйбышева, Ленинградской, Бережкова, Малиновского, Мира и Суходольной. Светофорные объекты оборудованы светофорами типа Т1 т П1 – для автомобильного транспорта и для пешеходов соответственно. На остальной части улично-дорожной сети движение регулируется дорожными знаками и разметкой.

Практически свободные условия проезда и отсутствие системных заторовых ситуаций создают оптимальные условия для движения индивидуального транспорта на улицах населенного пункта, что, в свою очередь, снижает безопасность дорожного движения.

Затраты времени на передвижение населения города к местам приложения труда не превышают 20 минут, что соответствует нормативам. Результаты расчета коэффициента непрямолинейности, выявили достаточно высокую транспортную связность между населенными пунктами, входящими в состав городского округа Похвистнево.

Значения связности:

- расстояние между населенными пунктами по воздушной прямой (26,5км);
- расстояние между населенными пунктами при движении по автомобильным дорогам. (34км).

Схема маршрута движения между населенными пунктами (г. Похвистнево – п. Октябрьский) представлен на рисунке 7.1.

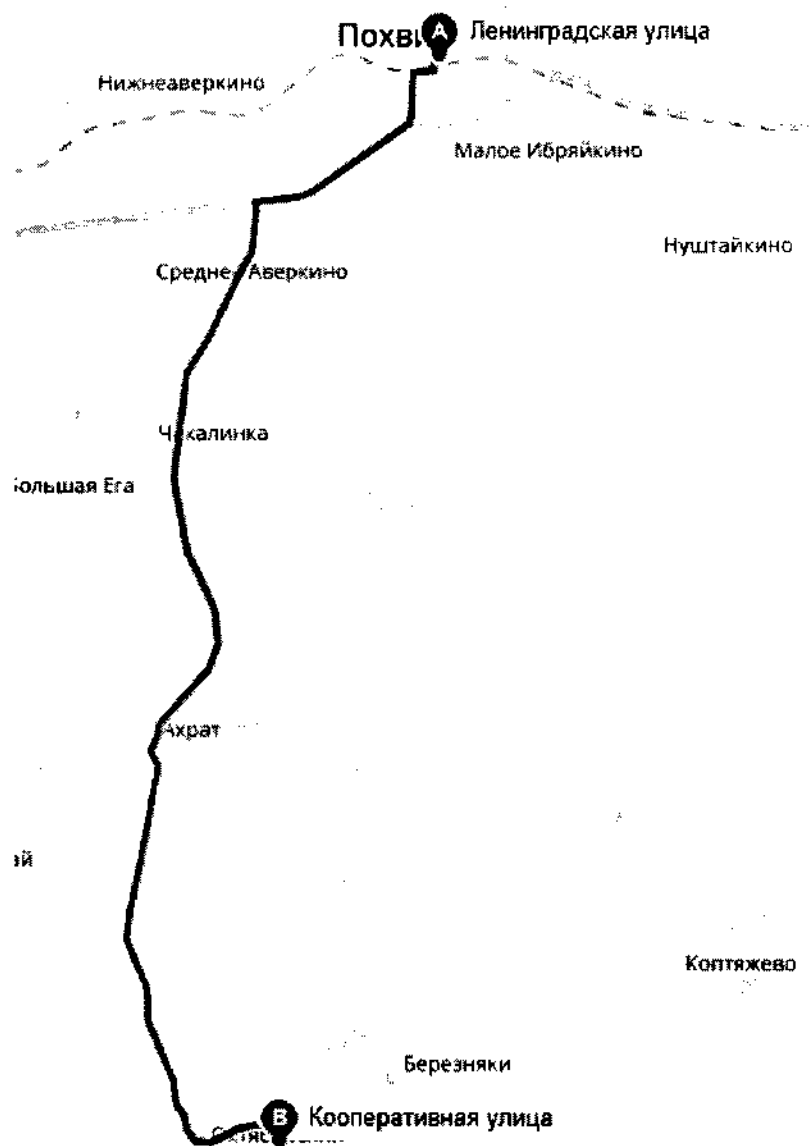


Рисунок 7.1 – Схема маршрута движения по направлению г.Похвистнево – п. Октябрьский

Движение транзитного транспорта в городском округе осуществляется по дороге регионального значения «Самара-Бугуруслан». Транзитный транспорт, проходящий через округ, оказывает негативное воздействие на экологию и повышает аварийность.

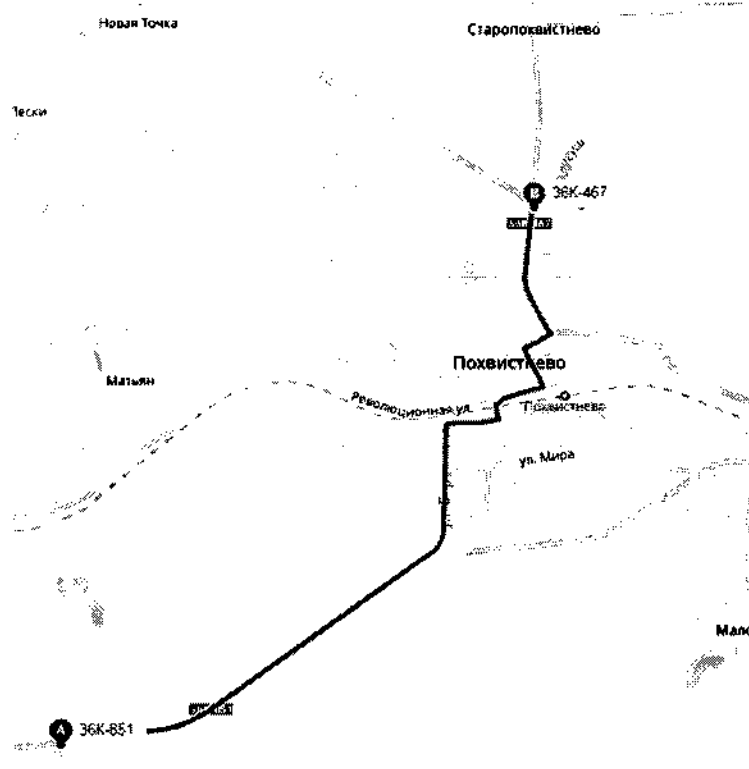


Рисунок 7.2 – Схема маршрута движения транзитного транспорта через территорию города

Организация велосипедного движения на территории городского округа в настоящий момент отсутствует. Движение велосипедистов осуществляется в пределах проезжей части улиц и дорог, а также по тротуарам, что снижает безопасность всех участников дорожного движения. Вместе с тем велосипед может стать существенной альтернативой моторизированному транспорту для перемещений на небольшие расстояния (до 10 км) и повысить мобильность населения. Однако с учетом сложившейся в г.о. Похвистнево экономической ситуацией, мероприятия по развитию велосипедного передвижения на прогнозный период не предусматриваются. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные только при получении дополнительных доходов местного бюджета.

8. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих частей работы по организации и обеспечению безопасности дорожного движения. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной

стратегии Российской Федерации на период до 2032 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

На территории города Похвистнево в 2005 году произошло 19 ДТП, погибло 6 человек, пострадало 13.

В 2006 году - произошло 18 ДТП, погибло 5, пострадало 23 человека. Из них с участием детей в 2006 году произошло 1 ДТП, в котором пострадал 1 ребенок. В 2006 году произошло снижение ДТП на 5,3%, число погибших уменьшилось на 16,7%, но количество раненых возросло на 76,9%. Несвоевременное оказание неотложной медицинской помощи пострадавшим на начальном этапе из-за отсутствия соответствующих знаний и навыков у участников дорожного движения и очевидцев ДТП, большой радиус зон обслуживания, запоздалое оповещение и прибытие к месту событий спасателей и медицинских бригад являются причинами высокой смертности на автомобильных дорогах.

В 2007 году произошло 20 ДТП, в которых погибло 4 и пострадало 27 человек. Из них с участием детей в 2007 году произошло 2 ДТП, в которых 1 ребёнок погиб и 1 пострадал.

Дополнительно в качестве исходных данных для анализа статистики аварийности были использованы данные официальной статистики аварийности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГИБДД) РФ, открытые данные, предоставленные министерством внутренних дел РФ.

Статистика дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Похвистнево за последние годы представлена в таблице 9.1. График на рисунке 9.1 показывает динамику полученных при ДТП травм и ДТП с летальным исходом.

Таблица 8.1 – Информация о ДТП в г.о.Похвистнево

Год	ДТП, ед.	Погибло, чел.	Травмировано, чел.
2015	45	4	59
2016	42	9	62
2017	42	12	65
2018	21	2	25

Таким образом, основными из многочисленных факторов, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения, являются:

- низкое качество покрытия автомобильных дорог;
- недостаточный уровень технической оснащённости и несовершенство системы контроля и управления дорожным движением;
- низкая водительская дисциплина.

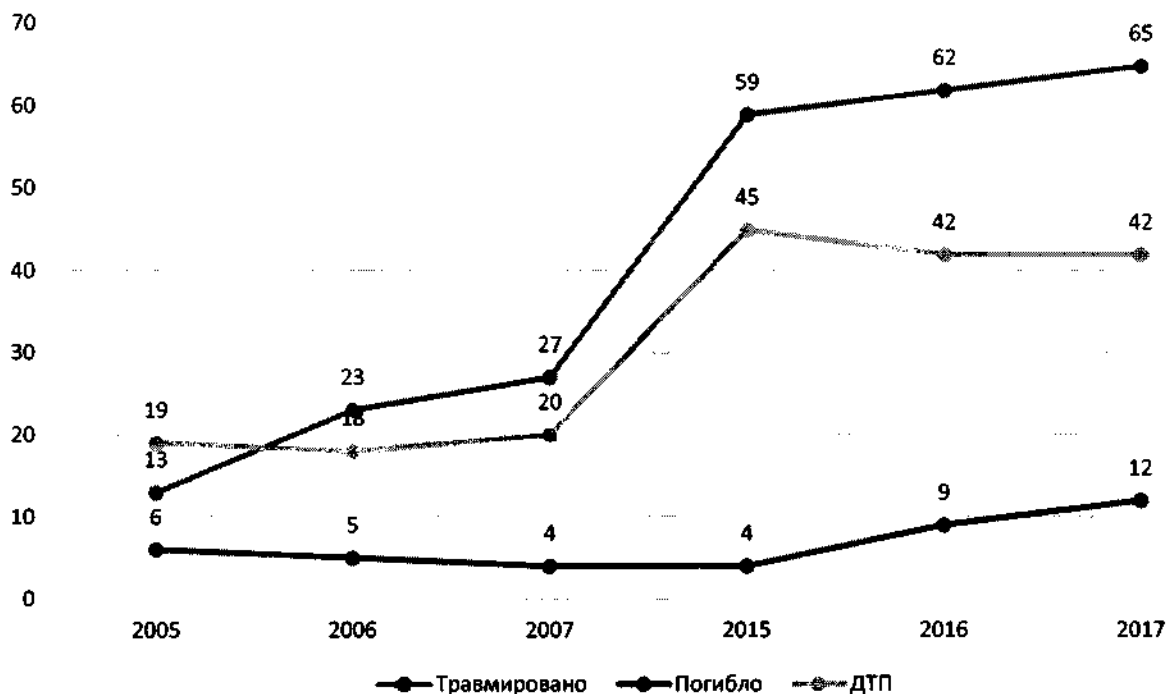


Рисунок 8.1 – Динамика ДТП на территории г.о. Похвистнево

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Самарской области являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

9. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям КСОДД

При подготовке принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям КСОДД в городском округе Похвистнево Самарской области проведен анализ возможных вариантов проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования, включая анализ вариантов социально-экономического развития городского округа.

Прогноз социально-экономического роста основан на возможностях и предпосылках для преодоления кризисных явлений в экономике, возможностях в привлечении инвестиций в регион и город в частности, использования выгодного положения РФ и Самарской области, курса государства на стимулирование рождаемости, роста продолжительности жизни, производительности труда, а также на увеличение уровня миграции населения как внутри страны, так и в части ближнего и дальнего зарубежья. Варианты проектирования при разработке КСОДД опираются на следующие основные показатели социально-экономической ситуации в г.о. Похвистнево:

- динамика численности населения;
- прогнозируемое количество рабочих мест;
- прогноз уровня автомобилизации населения.

Изменение численности населения в г.о. Похвистнево зависит от политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности и производства, потенциал для которых в городе существует.

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков г.о. Похвистнево, КСОДД предлагает ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития дорожно-транспортной инфраструктуры с внедрением прогрессивных методов, средств и технологий ОДД.

С учетом сложившихся тенденций развития и ряда позитивных факторов, способствующих развитию экономики, строительства нового жилья в г.о. Похвистнево на период до 2021 года, возникает необходимость развития дорожно-транспортной инфраструктуры. Инвестиционная политика, проводимая в г.о. Похвистнево, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению дополнительных ресурсов.

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям КСОДД призваны обеспечить максимальное удовлетворение всего спектра потребностей для построения эффективной системы ОДД на территории г.о. Похвистнево, предусматривают комплексное решение имеющихся проблем и включают оптимальный перечень мероприятий.

Развитие сети автомобильных дорог предусматривается путем нового строительства и реконструкции дорог и дорожных сооружений с учетом мероприятий, заложенных в документы стратегического и территориального планирования, документацию по планировке территорий. Реализация решений и мероприятий КСОДД планируется одновременно с работами по улучшению состояния дорожного покрытия и реализацией некапиталоемких мероприятий, связанных преимущественно с выполнением работ по повышению качества содержания, обустройства и ремонта дорожной сети и успокоения трафика на аварийно опасных участках. В особенности, в целях развития сети дорог поселений предусматривается реализация ряда мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

Вместе с этим предусматриваются использование простых и малозатратных мер в условиях финансовых ограничений, позволяющих снижать риски аварийности на потенциально-опасных участках без крупномасштабных инвестиций.

Предусматривается, что физическое регулирование скорости на УДС в г.о. Похвистнево должно включать в себя следующие меры: дополнительное устройство тротуаров и пешеходных дорожек; ограничение доступа ТС к пешеходным пространствам; устройства возвышенного (приподнятого) пешеходного перехода и перекрестка; устройство участков дороги (пешеходных переходов, зон остановок маршрутного транспорта) с разным типом и цветом дорожного покрытия; установка пешеходных ограждений; канализирование движения (разделение потоков автомобилей; разделение встречных потоков осевым барьерным ограждением и разделительной полосой, резервирование избыточной ширины проезжей части, введение зональных ограничений (организация пешеходных зон, жилых зон, школьных зон, зон совмещенного использования транспортом, пешеходами и велосипедистами уличного пространства), применение искусственных неровностей; устройство дублирующих знаков; устройство наружного освещения; искусственное сужение проезжей части дороги; устройство зигзагов, вынуждающих изменять траекторию движения автодорожных ТС; устройство шумовых полос; нанесение горизонтальной и вертикальной разметки, применение комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД.

В КСОДД предусмотрены решения и мероприятия по улучшению транспортной и пешеходной связанности территорий г.о. Похвистнево. Большое внимание мероприятия КСОДД уделяют развитию велоинфраструктуры в городе.

Для различных по масштабу, актуальности и степени сложности проектов в сфере ОДД достаточно часто требуется индивидуальный подход.

Критическим недостаткам на автодорожной сети г.о. Похвистнево нужна относительно быстрая (жесткая) модернизация. Особое внимание быстрым темпам приведения в нормативное эксплуатационное состояние автомобильных дорог и улиц, дорожных сооружений и ТСОДД, а также проблеме развития пешеходных пространств и тротуаров.

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

Укрупненная оценка вариантов проектирования выполнена на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД с анализом жесткого и умеренного вариантов проектирования.

Оценка, сравнение и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе результатов прогнозирования параметров дорожного движения и сравнения показателей эффективности рассматриваемых вариантов с базовым, за который принята существующее состояние ОДД в г.о. Похвистнево на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий. При этом укрупненная оценка вариантов проектирования реализована с учетом реальной ситуации в финансово-бюджетной сфере на местном уровне, высокой экономической и социально-демографической значимости решения проблемы ОДД на территории г.о. Похвистнево исходя из потенциально возможных сроков реализации мероприятий.

Результаты оценки и сравнения вариантов проектирования свидетельствуют о том, что для достижения одинаковых целевых параметров дорожного движения на расчетный срок по жесткому и умеренному вариантам по сравнению с базовым вариантом умеренный вариант является более оправданным и надежным, поскольку более адекватно учитывает реальную ситуацию в финансово-бюджетной сфере в г.о. Похвистнево, реально возможные источники финансирования и размеры капитальных вложений, состав, очередность и сроки реализации мероприятий в соответствии с документами стратегического и территориального планирования.

В таблице 10.1 приведены основные показатели, учитываемые при оценке вариантов проектирования КСОДД в соответствии с СТП г.о. Похвистнево.

Таблица 10.1 – Показатели СТП г.о. Похвистнево

п/п	Показатели	Единицы измерения	Современное состояние (базовый вариант)	2021 г.
1	Территория			
	Всего по району	Км ²	64,5	64,5
2	Население			
2.2	Количество населения	Тыс. чел.	28,2	28,5
3	Жилищный фонд			
3.1	Всего, в том числе:	тыс. м ² общей площади жилых помещений	н/д	н/д
	Множкквартирные жилые дома	- « -	н/д	н/д
	Индивидуальные жилые дома	- « -	н/д	н/д

п/п	Показатели	Единицы измерения	Современное состояние (базовый вариант)	2021 г.
4	Транспортная инфраструктура			
4.1	Протяженность железнодорожной сети	км	9,5	9,5
	В том числе:			
	федерального значения	км	9,5	9,5
	регионального значения	км	-	-
	межселенного значения	км	-	-
4.2	Протяженность автомобильных дорог - всего	км	156,5	158,9
	В том числе:			
	асфальтобетонные	км	63,686	66,086
	грунто-щебеночные	км	76,775	91,415
	грунтовые	км	16,04	1,4
4.3	Плотность транспортной сети:			
	железнодорожной	км/1000 км ²	147,3	147,3
	автомобильной	км/1000 км ²	2426,4	2463,6
4.4	Обеспеченность населения автомобилями в личной собственности (включая легковые, грузовые и автобусы)	автомобилей/1000 жителей	309*	319
* - Средний уровень автомобилизации по Самарской области				

11. Формирование перечня мероприятий по КСОДД для предлагаемого варианта проектирования

11.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть г.о. Похвистнево должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сетей. Вместе с этим высокая связанность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики городского округа и повышению благосостояния населения.

На расчетный срок документами территориального планирования в г.о. Похвистнево предполагаются мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих автомобильных дорог и городских улиц, что способствует улучшению транспортной связанности территорий, а именно:

1. В период до 2021 г. планируется проектирование и строительство участка автомобильных дорог по ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Похвистневская), проектирование ул.Матросова.

2. Реконструкции в период до 2021 г. подлежат ул.Мира (от ул.Неверова до автотрассы Самара-Бугуруслан).

3. Ремонту в период до 2021 г. подлежат участки автомобильных дорог: ул.Революционная, ул.Неверова (от ул.Коммунальная до ул.Юбилейная), ул.Кольцова (от ул.Мира до ул.Похвистневская), ул.Кооперативная (от дома №39 по ул.Кооперативная до ул.Жуковского); участки тротуаров: ул.А.Васильева (от ул.Лермонтова до ул.Паровозная), ул.Неверова от дома №24 до СП «Детский сад «Лучики» ГБОУ СОШ №7, ул.Кооперативная от дома № 55 до производственной базы Похвистневской СПМК-1, ул.Кооперативная до пешеходного перехода под ж/д мостом, ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая, нечетная сторона); участки водоотводной канавы: ул.Кооперативная от ул.Жуковского до Суходольного оврага, ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая, устройство водоотводной канавы).

4. Отдельной статьей расходов можно выделить развитие улично-дорожной сети городского округа Похвистнево Самарской области на 2016-2020 годы, реализуемое в рамках муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры и благоустройства территории городского округа Похвистнево Самарской области».

На рисунке 1 представлена карта-схема планируемого развития транспортной инфраструктуры в г.о. Похвистнево на расчетный срок.

Схема автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах городского округа Похвистнево Самарской области

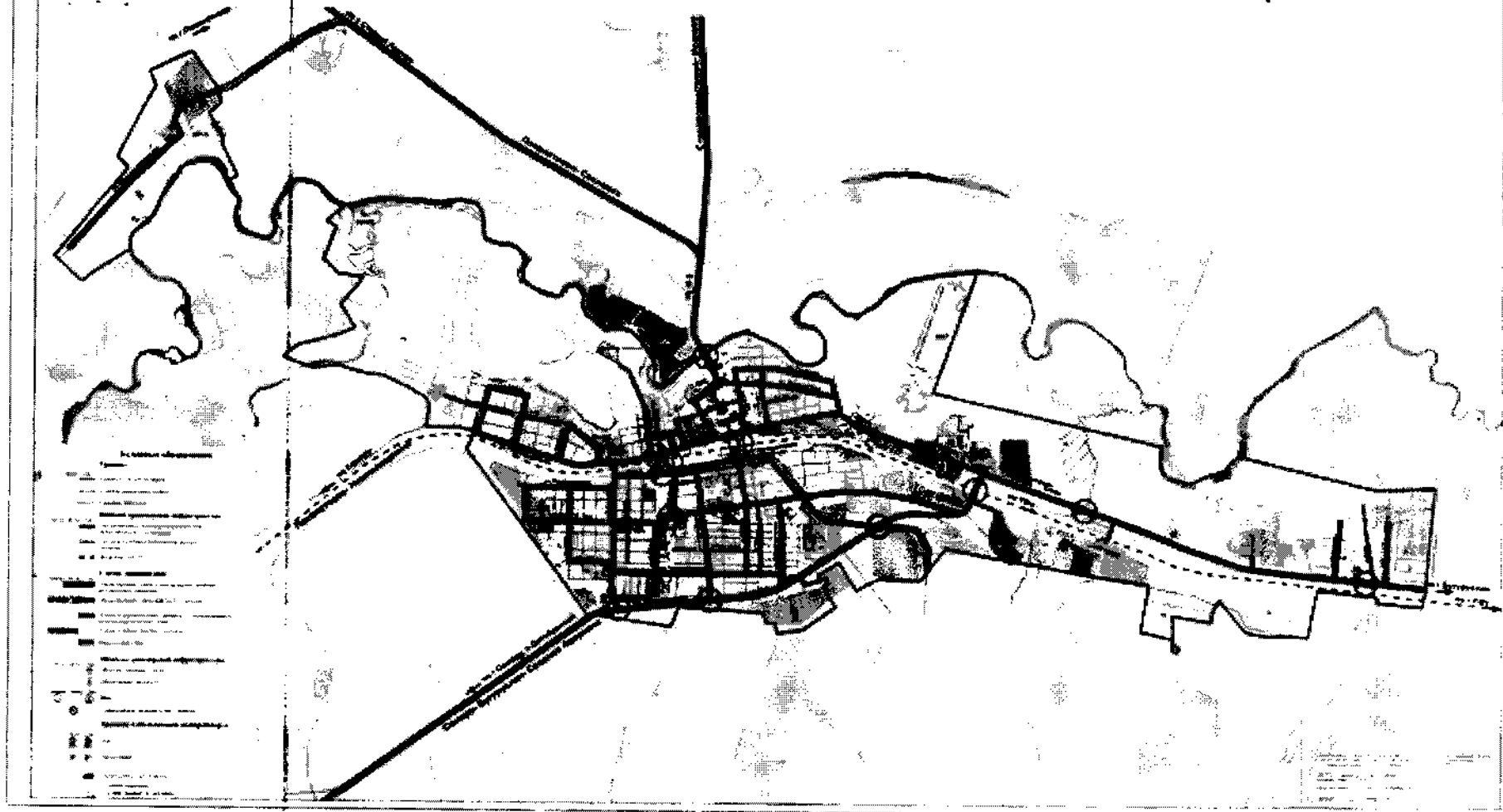


Рисунок 11.1 – Карт-схема планируемого развития транспортной инфраструктуры в соответствии с ГП г.о. Похвистнево

После реализации всех мероприятий в г.о. Похвистнево протяженность автомобильных дорог с асфальтобетонным типом покрытия к 2021 году составит 158,9 км. Перспективная плотность автомобильных дорог к 2021 году составит 2463,6 км/1000 км².

Повышение транспортной связности территории в г.о. Похвистнево путем развития сети дорог позволяет решить следующие задачи:

уменьшает перепробеги ТС;

снижает нагрузку на существующие дороги при осуществлении различных корреспонденций;

создает новые пути движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит затруднения в дорожном движении;

обеспечат подъезды к объектам перспективного жилого фонда и к объектам притяжения на территории города.

Пешеходную связанность в г.о. Похвистнево планируется повысить посредством ремонта и благоустройства сети тротуаров, что должно повлечь за собой увеличение доли пешеходного движения на короткие расстояния и уменьшение доли поездок на короткие расстояния на автомобильном транспорте.

11.2. О разработке, внедрении и использовании автоматизированной системы управления дорожным движением

Современные технологии АСУДД направлены на автоматизацию процессов УДД в условиях высокой интенсивности транспортных потоков, динамических изменений дорожных условий на различных участках УДС, наличии в составе УДС платных участков или иных подобных ограничений.

На территории г.о. Похвистнево в настоящее время не имеется светофорных объектов и иных объектов, над которыми возможно управление в рамках АСУДД. Введение на данном этапе технологий АСУДД в городе нецелесообразно, внедрение АСУДД представляется не оправданным ввиду технико-экономической нецелесообразности реализации таких мероприятий. Однако, рекомендуется провести работы по формированию проекта организации дорожного движения (ПОДД) для формирования базы для последующего управления дорожным движением, фиксации состояния ТСОДД, проверки соответствия УДС города стандартам в области безопасности дорожного движения.

11.3. Организация системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципов формирования и ведения баз данных, условий доступа к информации, периодичности ее актуализации

В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об ОДД в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" к полномочиям Администрации г.о. Похвистнево в области ОДД относятся:

1) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

2) ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

3) установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

4) осуществление иных полномочий, отнесенных законом к полномочиям органов местного самоуправления.

К основным параметрам дорожного движения относятся:

1) параметры, характеризующие дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав ТС, средняя скорость движения ТС, среднее количество ТС в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), пропускная способность дороги);

2) параметры эффективности ОДД, характеризующие потерю времени (задержку) в движении ТС и (или) пешеходов.

Порядок определения основных параметров дорожного движения при ОДД, порядок ведения их учета устанавливаются Правительством РФ.

Мониторинг дорожного движения осуществляется в целях формирования и реализации государственной политики в области ОДД, оценки деятельности органов исполнительной власти и органов местного самоуправления по ОДД, а также в целях обоснования выбора мероприятий по ОДД, формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности ОДД.

В порядке организации системы мониторинга дорожного движения для подсчета ТС, проходящих по УДС г.о. Похвистнево, вместо установки и эксплуатации автоматических приборов (детекторов транспорта) предлагается использовать визуальный способ подсчета транспортных потоков (учетчиками), а именно - проведение периодических (ежегодных) натурных обследований интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах. Рекомендации по алгоритму проведения таких обследований представлены в Разделе 2 данной работы.

Оценка уровня дорожно-транспортной аварийности осуществляется непосредственно по данным статистического учета ДТП.

К настоящему времени в РФ в целом сложилась и устойчиво функционирует государственная система обеспечения БДД, являющаяся неотъемлемой частью социально-экономической инфраструктуры общества и составляющим элементом обеспечения национальной общественной безопасности. В качестве основного метода снижения дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий эффективно используется программно-целевой подход к решению проблем обеспечения БДД, осуществляемый через формирование, реализацию и пролонгирование федеральной, региональных и муниципальных государственных программ.

На федеральном уровне принята и реализуется ФЦП «Повышение БДД в 2013–2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 года № 864.

При этом эффективность реализации программы характеризуется степенью достижения целевых показателей и индикаторов: количество погибших в ДТП; количество погибших в ДТП детей; социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения); транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП на 10 тыс. ТС).

На муниципальном уровне рекомендуется реализация муниципальной программы, направленной на повышение уровня БДД на территории г.о. Похвистнево.

Учет ДТП и регистрация автотранспортных средств на территории г.о. Похвистнево осуществляется подразделениями ГИБДД МВД по МР Самарской области.

В остальной системе мониторинга дорожного движения на территории г.о. Похвистнево предлагается оставить в неизменном виде.

11.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

На территории г.о. Похвистнево актуально построение эффективной системы маршрутного ориентирования и информирования участников дорожного движения.

Информационные системы, предоставляющие информацию населению о возможных вариантах перемещения по городскому округу и населенному пункту, становятся одним из основных компонентов системы УДД. Используемые системы маршрутного ориентирования, транспортные информационные системы помогают сократить количество

перепробегов, оптимизируя процесс использования УДС, и могут улучшить качество предоставляемых транспортных услуг для своих пользователей с точки зрения полноты, объективности и надежности информации. Низкая стоимость и простые требования к инфраструктуре позволяют довольно просто и быстро внедрять такие проектные решения. Преимущества грамотно спроектированных систем маршрутного ориентирования и транспортных информационных систем превращают их в равную альтернативу традиционным решениям развития инфраструктуры в условиях ограниченного пространства и высокой стоимости схем.

Требуется переоценка и совершенствование систем информирования и ориентирования участников дорожного движения, в т.ч. схем и методов маршрутного ориентирования пешеходов и водителей, с разработкой решений, более полно отражающих оптимальные направления движения к основным объектам тяготения и позволяющих устранить имеющиеся разрывы в информационных цепочках. С внедрением обновленных схем, технологий и технических средств информирования может быть успешно дополнена и усовершенствована действующая транспортно-информационная система, что окажет быстрое позитивное влияние на протекающие процессы дорожного движения, в частности снизит перепробеги ТС, нагрузку на УДС и повысит уровень БДД.

В первую очередь является востребованным внедрение на УДС г.о. Похвистнево прогрессивных решений по интуитивной навигации пешеходных потоков, что достигается посредством применения озеленения, малых архитектурных форм, мощения и выделения цветом дорожного покрытия, установкой пешеходных ограждений и т.д., в том числе организация направлений пешеходного перемещения по специально обустроенному для данных целей пространству, а также ограничения присутствия пешеходов на отдельных опасных участках, либо участках, не предназначенных для пешеходного перемещения.

Обустройство уличной сети и дизайн их пространств играет очень важную роль для обеспечения безопасности и комфортности движения и рассматривается, как средство влияния на режим движения автомобилей.

В пределах каждого участка должны быть выделены следующие конфликтные зоны:

- зоны оживленного пешеходного и велосипедного движения вдоль проезжей части или поперек нее, зоны возможного скопления людей на остановках общественного транспорта и т.п.;

- зоны, где часто происходит изменение скорости движения или маневры автомобилей;

- места кратковременной остановки большого числа ТС и длительной стоянки автомобилей;

- участки, где часто происходят обгоны и смена полос движения;

- зоны пересечения, разветвления и переплетения транспортных потоков, разворота автомобилей и изменения траекторий движения;

- зоны, где резко уменьшается скорость движения транспортных средств из-за повышенной плотности движения;

- зоны, в которых ширина проезжей части, число полос, габариты высоты или ~~допустимые нагрузки от массы транспортных средств меньше, чем на предшествующих~~ участках;

- зоны с ограниченной видимостью;

- зоны, в которых в различное время года возникают густые туманы, гололед, сильный боковой ветер, неровности дорожного покрытия;

- зоны со светофорным регулированием.

Во-вторых, следует разработать и внедрить на УДС г.о. Похвистнево эффективную систему дорожных указателей:

для водителей, посредством применения дорожных знаков маршрутного ориентирования (знаков индивидуального проектирования) в ключевых местах. Маршрутное

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

для пешеходов – пешеходной навигации, которая практически отсутствует на исследуемой территории.

В-третьих, содействие развитию применения информационных систем (навигаторы и системы планирования маршрутов, информация для пассажиров в подвижном составе общественного транспорта и на остановочных пунктах, специализированные интернет-порталы).

Работу по составлению проекта расстановки знаков следует сочетать с разработкой плана мероприятий по инженерному обустройству мест концентрации ДТП и ликвидации потенциально-опасных участков на УДС.

ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения БДД» в разделе 4 «Требования к ТСОДД и оборудованию дорог и улиц» в части дорожных знаков устанавливает, что автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками в соответствии с утвержденной в установленном порядке дислокацией. Дорожные знаки должны быть изготовлены по ГОСТ Р 52290-2004 «ТСОДД. Знаки дорожные. Общие технические требования», и размещены по ГОСТ Р 52289-2004 «ТСОДД. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Все конкретные проектные решения и адресный перечень ключевых мест должны быть решены проектом с учетом местных особенностей и условий ОДД. Рекомендуемая очередность реализации данных проектов предусматривает приоритет ключевых перекрестков и пересечений в г.о. Похвистнево, магистральной уличной сети города.

11.5. Применение реверсивного движения (при необходимости)

В ходе проведенных натурных обследований установлено, что на территории г.о. Похвистнево отсутствует устойчивая маятниковая миграция потоков автомобилей с ярко выраженным возрастанием интенсивности движения транспортных потоков в отдельных направлениях на рассматриваемых элементах УДС. Степень неравномерности транспортной нагрузки по направлениям на элементах УДС в разные временные периоды (закономерности суточной миграции автомобильных потоков по направлениям) свидетельствует о нецелесообразности организации реверсивного движения ТС.

Необходимость введения реверсивного движения возникает в г.о. Похвистнево при проведении ремонта дорожного полотна, в случае ДТП и т.п.

Дорога с реверсивным движением — это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность столкновений ТС.

~~Таким образом, на УДС г.о. Похвистнево отсутствуют условия для организации реверсивного движения ТС на постоянной основе, что установлено по результатам проведенного обследования. Поэтому мероприятия по организации реверсивного движения на участках УДС г.о. Похвистнево на расчетный срок не предусматриваются. Необходимость в применении реверсивного движения на УДС г.о. Похвистнево, за исключением участков временных дорожных работ или в случае ДТП, отсутствует.~~

11.6. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Проведенный анализ на первом этапе работ показал, что существующие в г.о. Похвистнево маршруты перевозок пассажиров общественным транспортом обеспечивают большинство необходимых корреспонденций и удовлетворяют потребности населения в целевых трудовых, культурно-бытовых и учебных и других передвижениях. Однако происходящие изменения спроса на передвижения на территории г.о. Похвистнево свидетельствуют о том, что в последние годы неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим актуальна разработка и внедрение мер, направленных на развитие и повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта и его инфраструктуры, повышения качества и расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения.

Для повышения качества оказываемых услуг по перевозкам пассажиров необходимо провести мероприятия по приведению инфраструктуры общественного транспорта в нормативное состояние, повысить доступность общественного транспорта для местного населения, включая маломобильные категории, с учетом положений Распоряжения Министерства транспорта РФ от 31.01.2017 года № НА-19-р. «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Так, в особенности, расстояние от остановки до многоквартирного дома не должно составлять больше 500 м, до больницы - не более 300 м.

Все остановочные пункты в г.о. Похвистнево, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, должны отвечать требованиям, установленным «СП 59.13330.2012. Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001».

Все ТС, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащаются устройствами для перевозки МГН, отвечающими требованиям, установленным ГОСТ Р 51090-97 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

Востребованными являются мероприятия, которые направлены на:

обновление парка подвижного состава, в т.ч. с учетом технического состояния ТС, непригодности к перевозке МГН. Использование низкопольного, низкошумного подвижного состава, дооборудование ТС системами видеонаблюдения, бесплатным Wi-Fi для повышения комфортабельности, безопасности поездок и привлекательности транспорта общего пользования для поездок в целом.

выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения.

экологизацию системы общественного транспорта (переход в ходе обновления парка подвижного состава пассажирских перевозок на виды топлива, соответствующие общепринятым экологическим стандартам);

эстетизацию инфраструктуры (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой поселений посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров).

Вместе с этим актуально расширение маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров в целях обеспечения более широкого охвата населенных пунктов в г.о. Похвистнево, а именно при формировании маршрутной сети пассажирского обслуживания обеспечить максимальный охват территории города регулярным автобусным сообщением в социально значимых целях.

В целях развития системы общественного транспорта в г. Похвистнево предложены первоочередные мероприятия до 2021 года по увеличению привлекательности системы общественного транспорта для населения города. На данный момент не оснащены крытыми павильонами для ожидания 36 остановочных пунктов на территории города (см. таблицу 5.3

в разделе 5 отчета). Оснащение остановочных пунктов в соответствии со стандартами является одним из первоочередных для исполнения мероприятием.

Требования к элементам автобусных остановок, правилам их размещения на автомобильных дорогах и их обустройству ТСОДД на территории г.о. Похвистнево выполняются не в полном объеме.

Обустройство остановочных пунктов регламентируется стандартом «ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования»

Все автобусные остановки оборудуют дорожными знаками по ГОСТ 10807, которые размещают по ГОСТ 23457.

Знак 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» устанавливают в начале посадочной площадки. При наличии на остановочном пункте павильона допускается устанавливать знаки на павильоне (вне населенных пунктов на высоте до 3,0 м) над его краем, обращенным в сторону приближающихся к остановочному пункту маршрутных транспортных средств, или на самостоятельной опоре на уровне этого края.

Знак 5.16 должен быть двусторонним. Односторонние знаки допускается применять вне населенных пунктов на участках дорог с разделительной полосой, на которых отсутствует движение пешеходов вдоль дорог.

На автобусных остановках на внутренней стороне стенки автопавильона размещают информацию о маршрутах движения автобусов в соответствии с ГОСТ 25869.

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» устанавливают у мест, выделенных для организованного перехода пешеходов через проезжую часть.

Знак 5.16.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 - слева. На дорогах с разделительной полосой, где каждая из проезжих частей имеет три или более полос движения, знак 5.19.2 устанавливается слева от каждой из проезжих частей на разделительной полосе.

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 устанавливаются так, чтобы знак 5.19.2 находился у ближней границы перехода относительно приближающихся к переходу ТС, а знак 5.19.1 - у дальней.

Знаки 5.19.1 (5.19.2) не должны быть удалены от линии границы перехода в сторону приближающихся к переходу ТС на расстояние более 1 м

Знаки 5.19.1 допускается размещать на оборотной стороне знака 5.16.9.

Обустройство остановочных пунктов согласно «ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» рекомендуется к выполнению до 2021 года.

Соответствие требованиям стандартов вызвано не только обеспечением безопасности пассажиров, но и формированию привлекательного образа системы общественного пассажирского транспорта в г.о. Похвистнево. В любом современном городе вне зависимости от его размеров и количества жителей общественный транспорт должен быть достойной альтернативой личному автомобилю для целевых поездок и одновременно с этим устойчиво и эффективно выполнять базовую функцию поддержания транспортного единства территории города.

Обеспечение приоритетных условий движения общественного пассажирского автотранспорта на территории г.о. Похвистнево не требуется ввиду отсутствия затруднений в движении данной категории ТС.

11.7. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Основная трасса автомобильных дорог близ г.о. Похвистнево для транзитных транспортных потоков представлена федеральной автомобильной дорогой М-5 «Урал» и проходит на удалении 45 км от черты города. Транзитные потоки по трассе М-5 «Урал» не влияют на дорожную обстановку в городе. В черте города проходит автодорога регионального значения 36К-851 («Самара – Бугуруслан»), по которой движется незначительный поток транзитного транспорта, относящегося к транспортному сообщению

соседнего г. Бугуруслан. Транзит транспорта от автодороги регионального значения 36К-851 на автодорогу регионального значения 36К-467 проходит в черте города, что негативно сказывается на дорожной обстановке в городе.

Оценка транзитных потоков позволяет говорить об ощутимом влиянии транзитного потока на общую картину транспортного сообщения внутри г.о. Похвистнево. В качестве рекомендуемого к исполнению мероприятия предложено строительство объездной дороги

Таким образом, дополнительных мероприятий по организации пропуска транзитных потоков транспорта на территории г.о. Похвистнево в рамках КСОДД не предусматривается.

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

В ходе проведенного обследования в г.о. Похвистнево не установлена необходимость в реализации дополнительных мероприятий по организации пропуска грузовых ТС, включая грузовых автомобилей, занятых на перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Сложившаяся система организации движения грузовых ТС рассматриваемых категорий удовлетворяет имеющимся потребностям и требованиям.

На территории г.о. Похвистнево введены достаточные общесистемные и локальные ограничения посредством соответствующего нормативно-правового обеспечения перевозок опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, сезонных ограничений по нагрузкам на ось и применения ТСОДД (запрещающих дорожных знаков и т.д.). На расчетный срок следует обеспечить надлежащие функции контроля за соблюдением установленных ограничений для данной категории ТС.

Таким образом, систему организации пропуска грузовых ТС, включая ТС, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств предлагается оставить в неизменном виде.

11.9. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования ОДД является ограничение доступа ТС на определенные территории. Ограничение доступа ТС используется в различных целях:

- ограничение доступа ТС на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются ведомственными руководящими документами;

- ограничение доступа ТС по ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничение (прекращение) доступа ТС на определенные территории, связанные с ремонтными или строительными работами;

- ограничение доступа ТС на автодороги общего пользования в связи с сезонными ограничениями по нагрузке на ось, ремонтными работами;

- ограничение доступа ТС на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных зон.

Методы ограничения доступа к территориям пешеходных пространств на территории населенных пунктов относятся к первоочередным и долгосрочным мероприятиям, применяемым преимущественно на границах территорий пешеходных пространств с узлами, линейными участками УДС, с территориями парковочных пространств и др. Предназначены для обеспечения безопасности движения пешеходов и велосипедистов, для обеспечения их приоритетного движения и т.д. Реализуются посредством физических мер, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения ТС на территорию

пешеходных пространств. Основные аспекты применения технических средств по ограничению доступа для обустройства пешеходных пространств на территории г.о. Похвистнево приведены на рисунках 12.9.1 и 12.9.2.









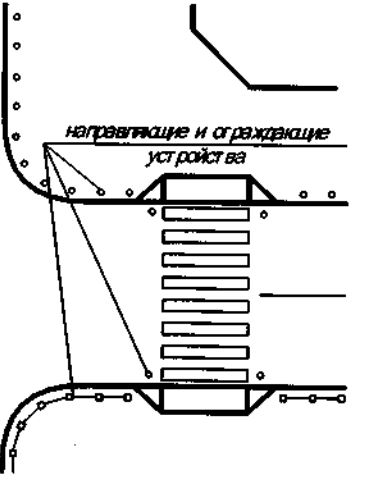


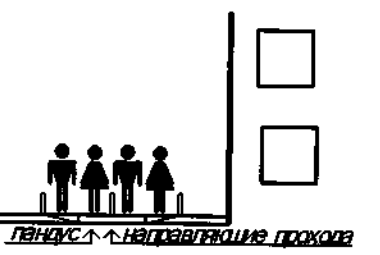


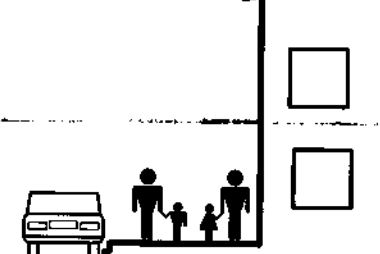
<p>Малые архитектурные формы</p>			 <p>Мелкая архитектурная форма</p>
<p>Ограничители и отбойники</p>			 <p>ограничитель</p>
<p>Направляющие, ограждающие устройства средства канализирования движения</p>			 <p>направляющие и ограждающие устройства</p>
<p>Проходы</p>			 <p>пеналы направляющие прохода</p>
<p>Высокий бордюр</p>			 <p>пеналы</p>

Рисунок 11.9.1 – Способы ограничения доступа к тротуарам и пешеходным переходам

Зеленые насаждения

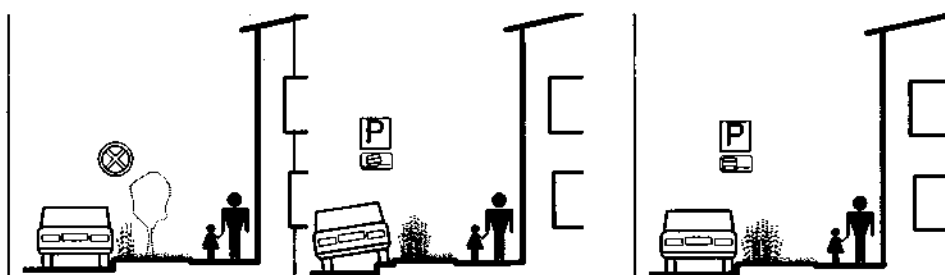


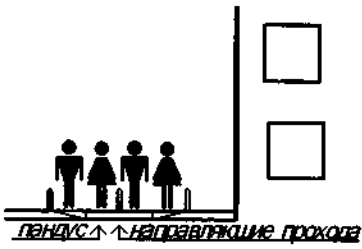
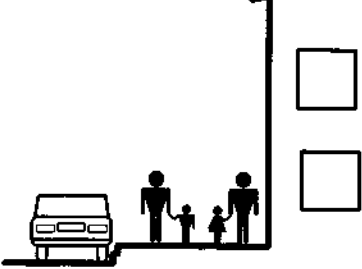
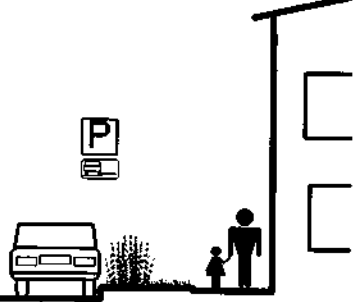
Рисунок 11.9.2 – Применение средств ограничения доступа к зонам пешеходных пространств

Повсеместное применение средств ограничения доступа освободит территории пешеходных пространств на УДС г.о. Похвистнево от ТС, обеспечит их привлекательность и устойчивое функционирование, снизит вероятность возникновения ДТП и др.

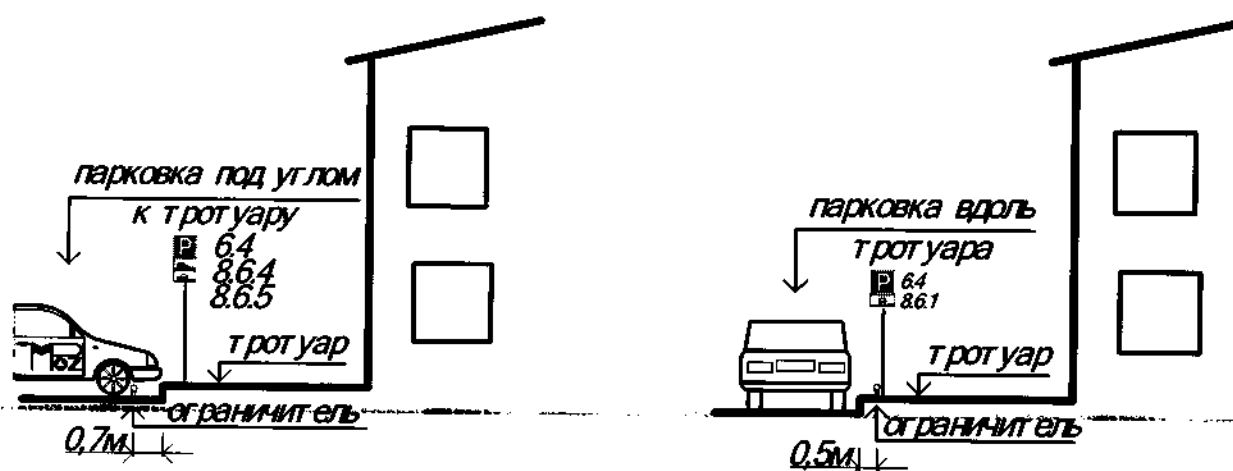
Условия применения средств ограничения доступа на УДС в г.о. Похвистнево приведены в таблице 11.9.1.

Таблица 11.9.1 – Условия применения средств ограничения доступа

Наименование	Назначение, условия применения, особенности	Примеры
Малые архитектурные формы	Цветочницы, вазоны, шары, призмы, пирамиды, полусферы и другие малые формы применяют при достаточной ширине пешеходной части тротуара. Кроме ограничения доступа, архитектурные формы выполняют и эстетическую функцию. Этот аспект требует согласования вида и размеров форм для соответствия с дизайном окружающей среды	
Ограничители и отбойники	Ограничители устанавливают в зону парковочного кармана или непосредственно на тротуаре. Одно из основных назначений ограничителя – предотвратить попадание свеса автомобиля в зону эффективной ширины тротуара (пешеходной части). Отбойники обладают большей удерживающей способностью и должны применяться при санкционированном размещении парковок на тротуаре	
Направляющие и ограждающие устройства	Пешеходные ограждения не только предотвращают выход пешеходов на проезжую часть, но и служат средством ограничения въезда на тротуар. Направляющие устройства могут устанавливаться по кромке тротуара, на проезжей части (вдоль бордюрного камня, по линиям разметки). Для обеспечения пассивной безопасности тротуаров и территорий остановочных пунктов применяют стержневую систему повышенной прочности и устойчивости	

Наименование	Назначение, условия применения, особенности	Примеры
Проходы	Проходы устанавливаются в створе пешеходного перехода, тротуара, пешеходной дорожки и др. Кроме функции ограничения доступа, канализируют движения пешеходов. Они хорошо видны и не забирают эффективное пешеходное пространство	
Высокий бордюр	Высокий бордюр может быть 2-х или 3-х ступенчатым. Это зависит от размеров выбираемого бордюрного камня. Данный способ ограничения доступа следует считать одним из самых эффективных, с высокой степенью удерживающей способности	
Зеленые насаждения	Зеленые насаждения оказываются достаточно эффективными средствами ограничения доступа. При размещении зеленых насаждений необходимо следить за сохранением эффективной ширины тротуара (пешеходной части). Выбирать следует категории зеленых насаждений, адаптированных к применению в городах	

В целях ограничения доступа автомобилей к тротуару (пешеходным дорожкам) обустройство участков пешеходных пространств на УДС следует выполнять в соответствии с типовыми схемами, показанными на рисунках 11.9.3-12.9.9.



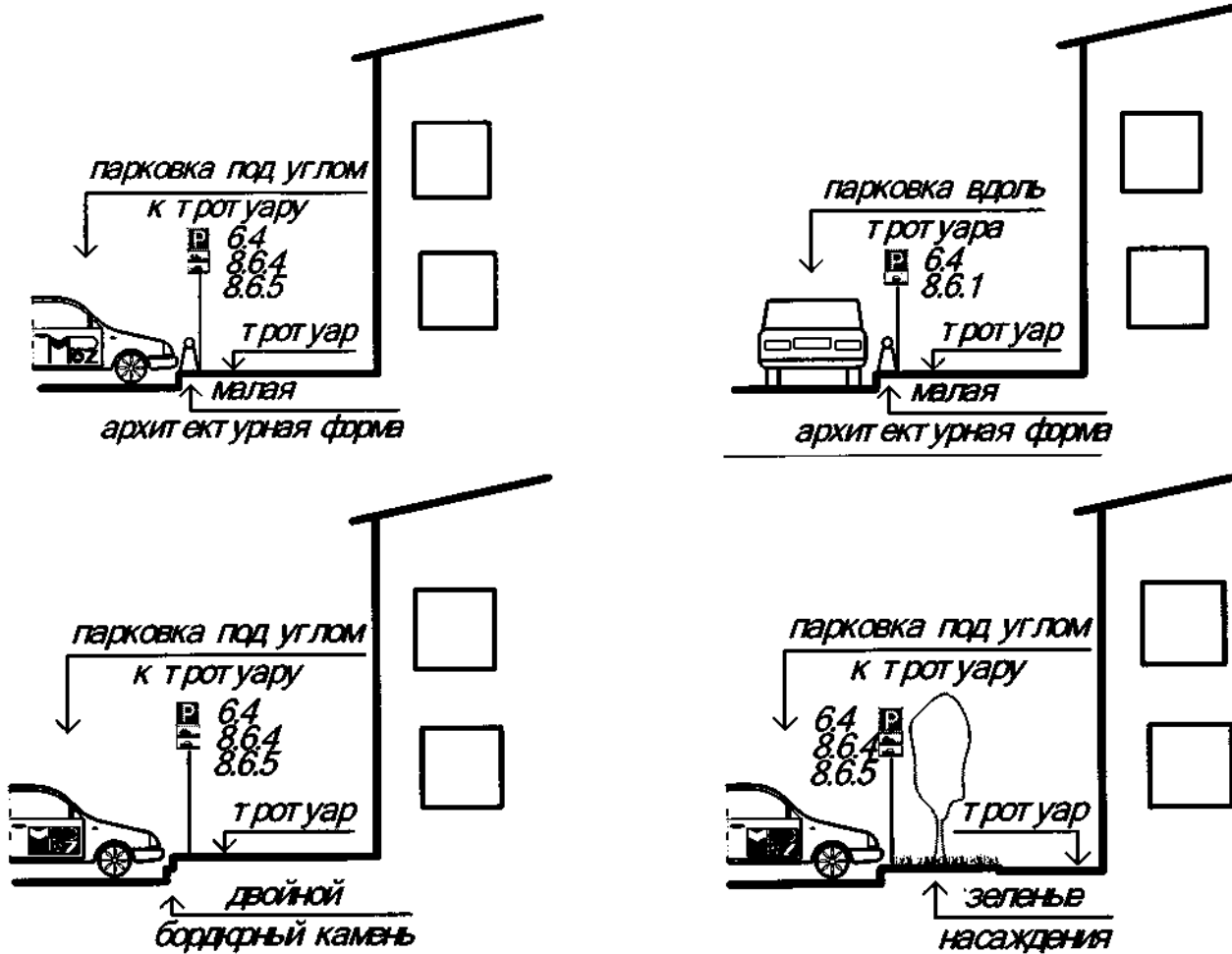
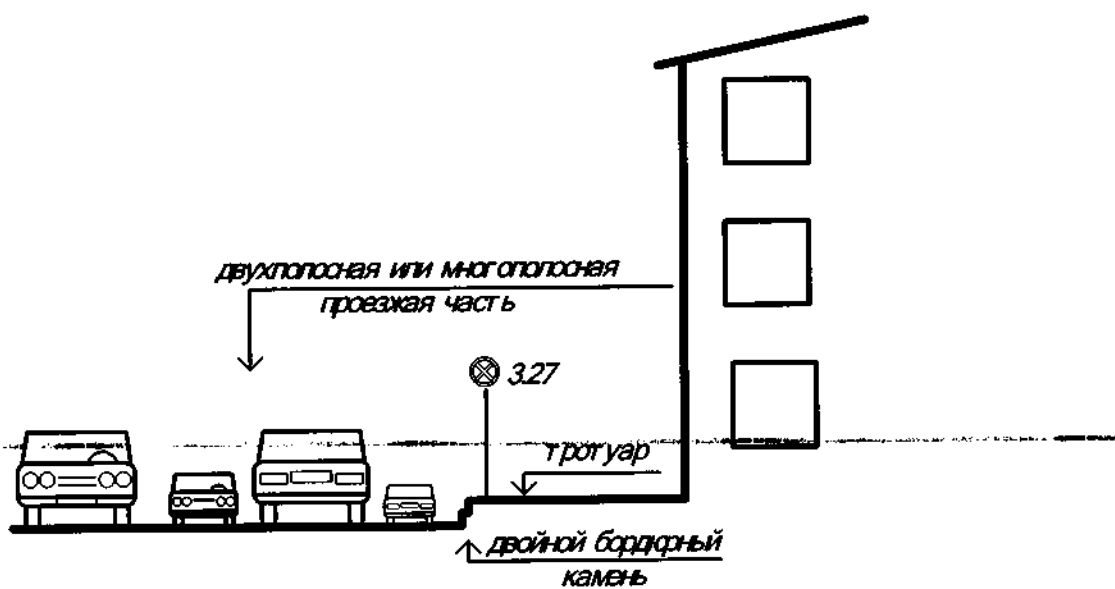


Рисунок 11.9.3 – Ограничение доступа автомобилей к тротуару



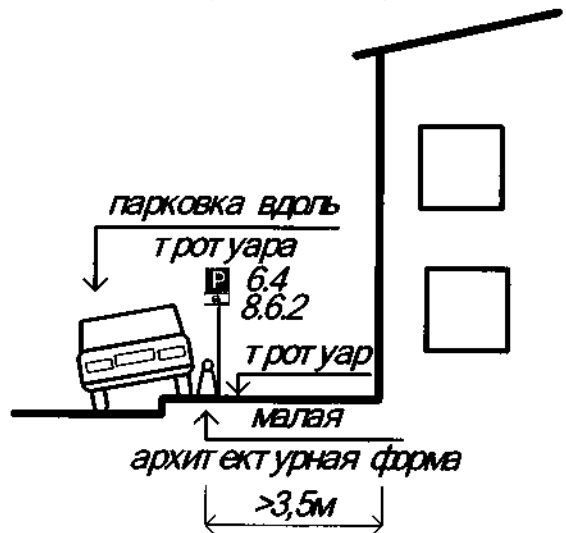
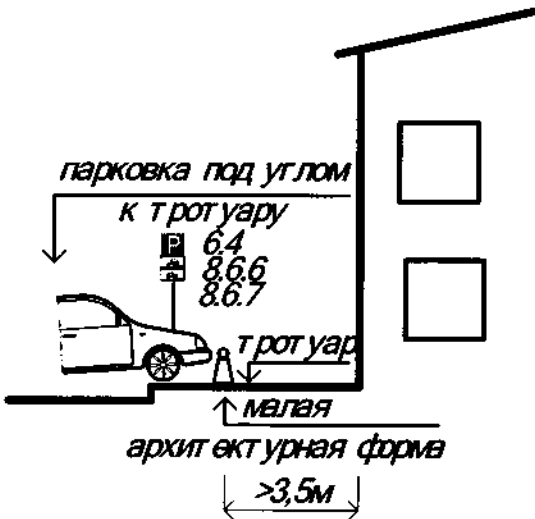
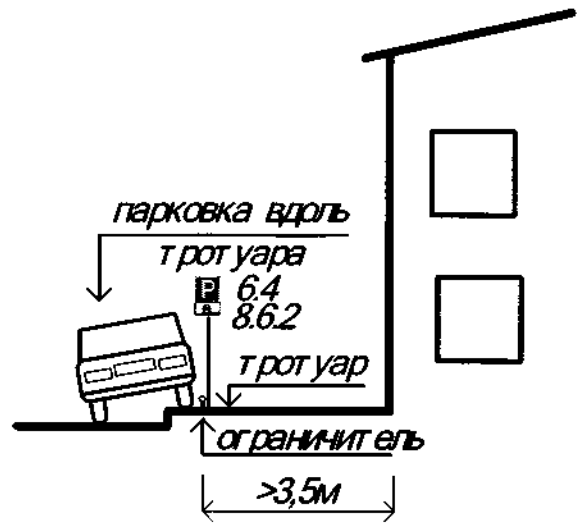
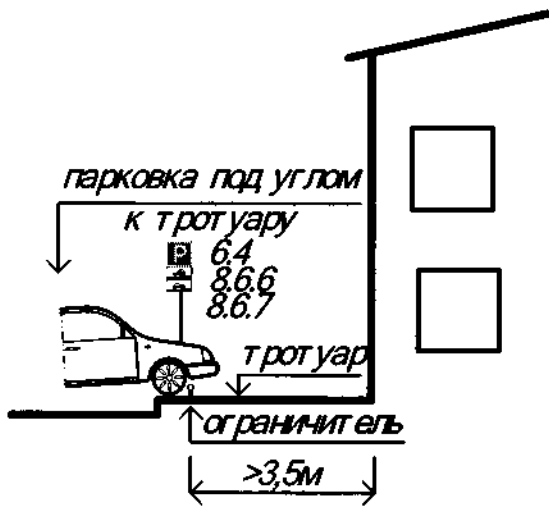
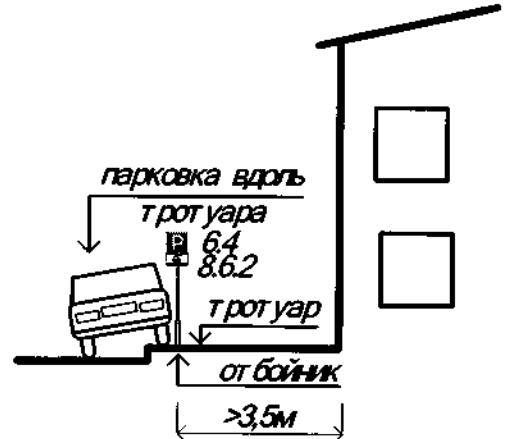
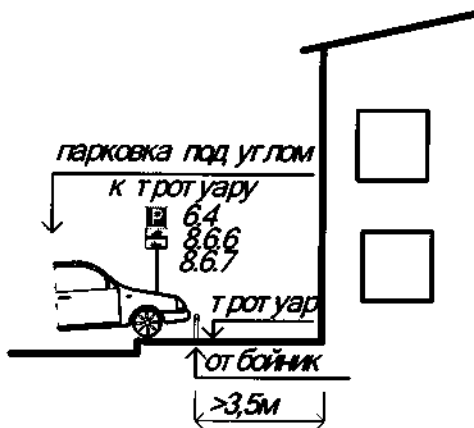


Рисунок 11.9.4 – Ограничение доступа к тротуару



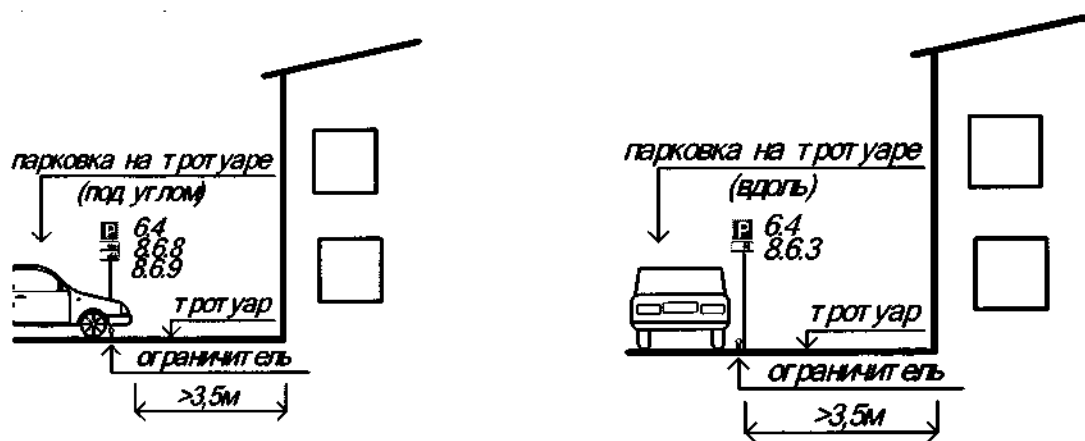


Рисунок 11.9.5 – Ограничение доступа автомобилей к тротуару

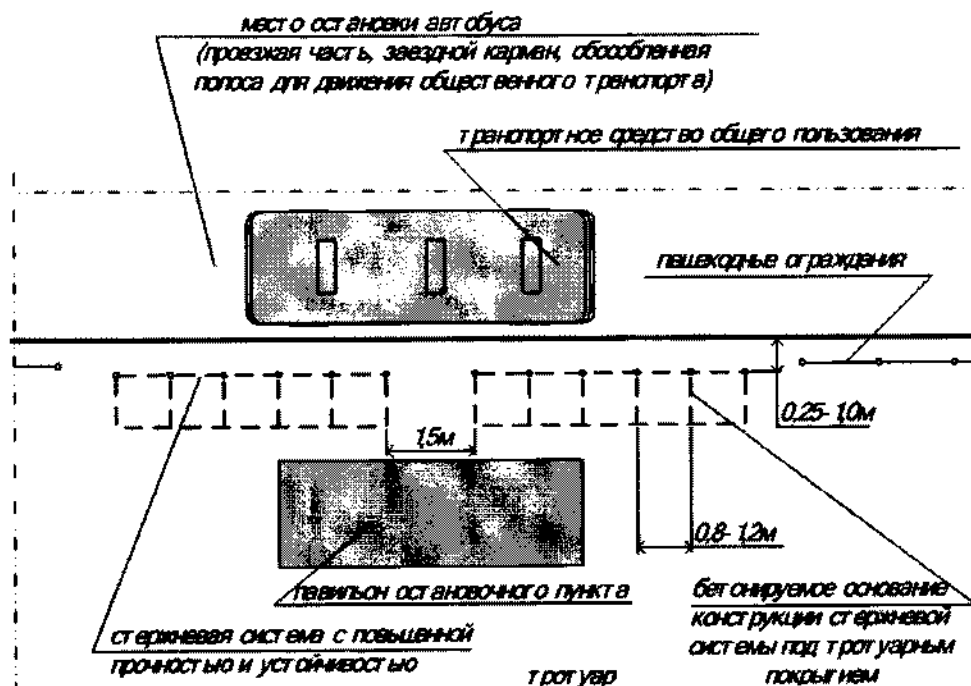


Рисунок 11.9.6 – Ограничение доступа автомобилей к территории остановочного пункта

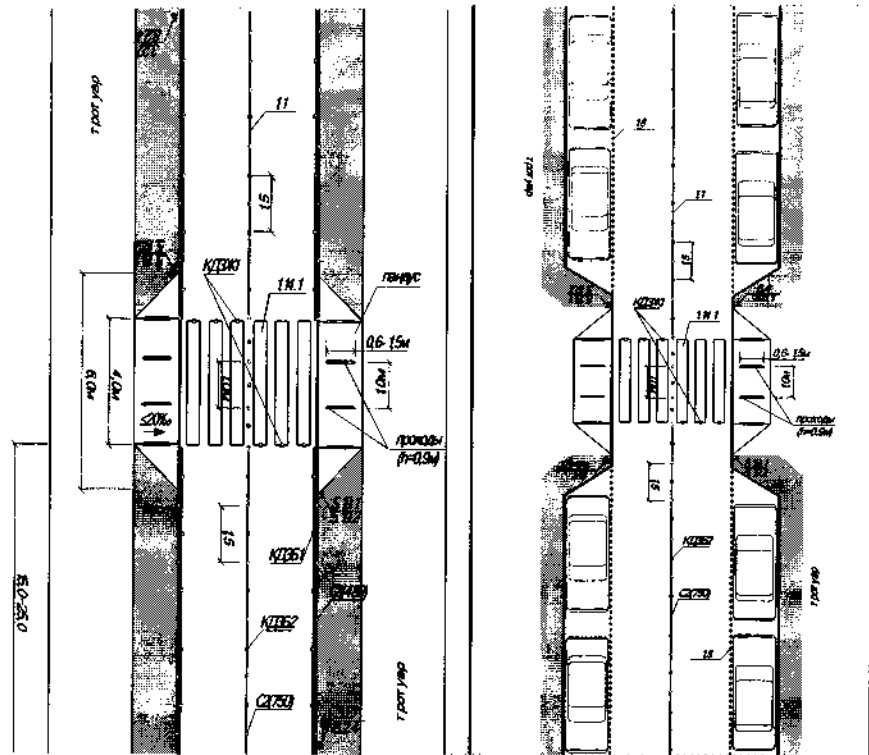


Рисунок 11.9.7 – Примеры ограничения доступа автомобилей к пешеходному переходу, расположенных на перегоне городской улицы

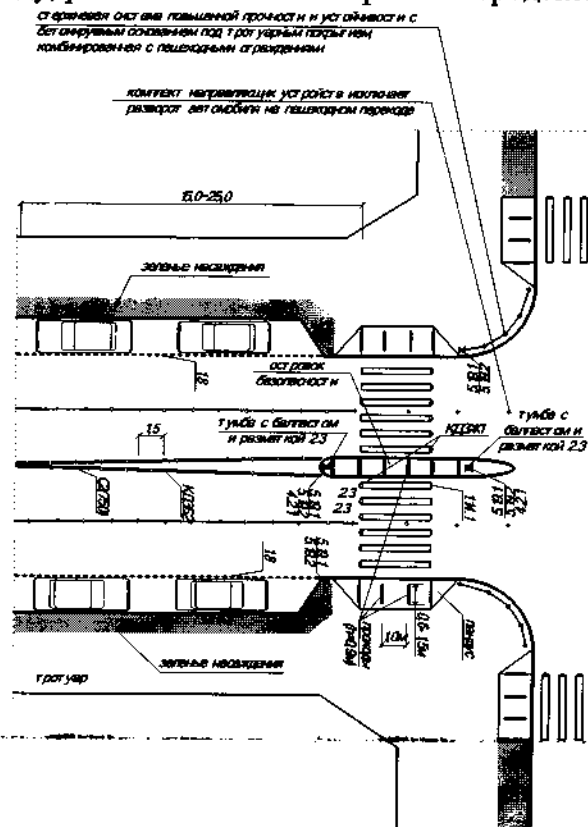
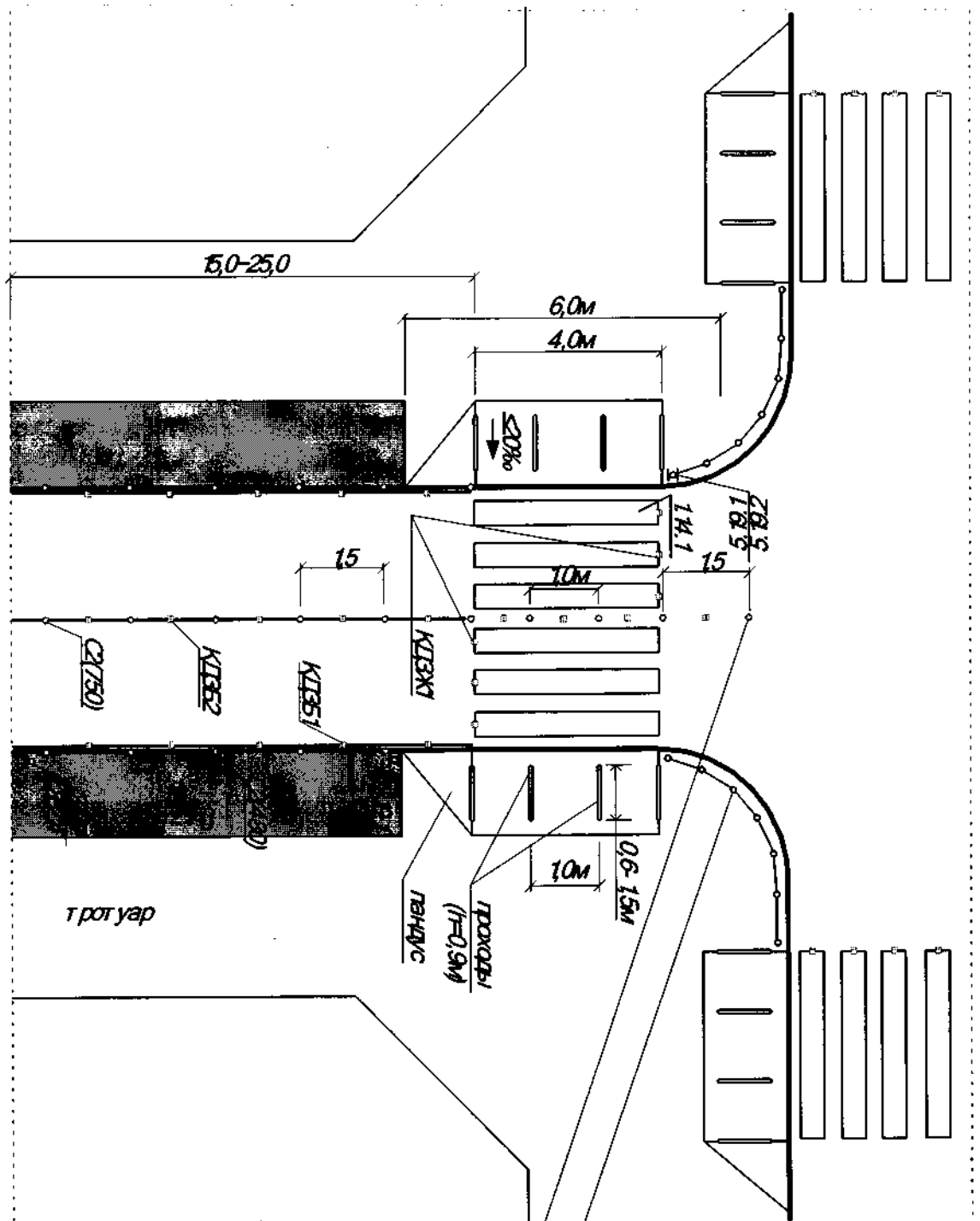


Рисунок 11.9.8 – Пример ограничения доступа к пешеходному переходу на пересечении



комплект направляющих устройств в исключает разворот
автомобиля на пешеходном переходе (рекомендуется для
узлов с запрещенным левым поворотом)

стержневая система
повышенной прочности и устойчивости с бетонным
основанием конструкции под тротуарным покрытием,
комбинированная с пешеходными ограждениями

Рисунок 11.9.9 – Ограничение доступа автомобилей к пешеходным переходам в зоне перекрестка

Адресный перечень мест применения рассмотренных способов ограничения доступа ТС определяется с учетом местных особенностей и условий ОДД на конкретных участках (объектах) УДС и решается проектом ОДД.

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

Оптимизация скоростных режимов на УДС и принудительное обеспечение соблюдения ограничений скорости, соответствующих типам дорог и их функциям, может дать немедленное повышение БДД как в плане сокращения количества ДТП, так и в плане снижения тяжести травм.

Существующие ограничения максимальной скорости движения ТС на территории г.о. Похвистнево в целом удовлетворяет нормативным требованиям и местным условиям ОДД. Между тем, для физического устранения конфликтов ценным является улучшение инфраструктуры, предназначенной для управления скоростью и влияющей на поведение участников дорожного движения. В связи с этими обстоятельствами введение дополнительных ограничений по скоростному режиму движения ТС на отдельных участках или в различных зонах на территории г.о. Похвистнево без проведения реконструктивных мероприятий УДС и ее соответствующего обустройства ТСОДД представляется нецелесообразным. Поэтому актуально предусмотреть использование простых и малозатратных мер в условиях финансовых ограничений, позволяющих снижать риски аварийности на опасных участках.

Физическое регулирование скорости при реконструкции УДС в г.о. Похвистнево должно включать в себя следующие меры: применение искусственных неровностей; устройство возвышенного (приподнятого) пешеходного перехода; устройство участков дороги (пешеходных переходов, зон остановок маршрутного транспорта) с разным типом и цветом дорожного покрытия; устройство искусственных неровностей; канализирование движения (разделение потоков автомобилей, резервирование избыточной ширины проезжей части, выделение пешеходных путей и др.); ограничение доступа транспортных средств к пешеходным пространствам; введение зональных ограничений (организация пешеходных зон, жилых зон, школьных зон).

На территории г.о. Похвистнево востребованы мероприятия по усилению контроля за соблюдением скоростного режима, что будет способствовать повышению уровня БДД. Решением данных проблем является дополнительная установка на УДС камер видеофиксации нарушений ПДД.

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

Проведенным обследованием парковочных пространств на территории г.о. Похвистнево выявлен недостаток оборудованных парковочных мест в ряде мест. В частности установлено, что парковка автомобилей эпизодически носит стихийный характер и происходит с нарушениями ПДД, что приводит к ухудшению дорожно-транспортной ситуации в поселении, созданию помех для движения транспорта и пешеходов, повышению загрязненности города и снижению качества «городской среды обитания».

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

Обследование мест стоянки и остановки ТС показало, что выделенные под парковки территории зачастую не оборудованы надлежащим образом, физически не обособлены от пешеходных путей, отсутствует разметка машино-мест, продольная разметка на проезжей части, отсутствуют дорожные знаки, обозначающие места парковки и способ постановки ТС на них.

Среди первоочередных парковочных пространств, для которых необходим ремонт (реконструкция) можно выделить следующие объекты: парковки близ ключевых объектов транспортной инфраструктуры (железнодорожный вокзал ст. Похвистнево, автостанция Похвистнево); парковки близ важных точек привлечения интереса жителей города

(центральный Похвистневский рынок, южный рынок, МФЦ «Мои документы», дворец культуры).

Выявленные парковочные пространства на территории г. о. Похвистнево, нуждающиеся в благоустройстве в приоритетном порядке (до 2021 г.), реконструкции и ремонте, представлены в таблице 11.11.1 в порядке приоритетности.

Таблица 11.11.1

№ п/п	Местоположение	Площадь, м ²	Кол-во м-мест	Примечание
1	Квартал многоэтажной и инд. застройки в границах улиц Васильева-Лермонтова-Матросова-Революционная и ул. Лермонтова в районе домов № 22,24,26	2350	100-120	Благоустройство парковки по краям проезжей части и площадка на углу Лермонтова-Васильева, с физическими ограничителями от несанкционированной парковки на газоне и тротуаре, восстановление зел. насаждений
2	Ул. Лермонтова, в районе МФЦ	220	10-12	Благоустройство парковки, с физическими ограничителями от несанкционированной парковки на газоне и тротуаре, восстановление зел. насаждений
3	Ул. Мира, около домов №41,43,45	700	30-35	Благоустройство парковки по краю проезжей части, с физическими ограничителями от несанкционированной парковки на газоне, восстановление зел. насаждений
4	Ул. Вокзальная в районе ЖД вокзала	470	20-25	Благоустройство парковки, с физическими ограничителями от несанкционированной парковки на газоне и тротуаре, восстановление зел. насаждений

Системное решение проблемы размещения ТС в г.о. Похвистнево рекомендуется свести к следующим мерам:

развитие системы общественного транспорта, как альтернатива индивидуальному; развитие инфраструктуры для активных способов передвижения (пешком, велосождение);

обеспечение объектов притяжения населения парковками необходимой ёмкости.

Процесс размещения парковок, примыкающих непосредственно к УДС, целесообразно проводить в 4 этапа, показанных на рисунке 11.11.1.

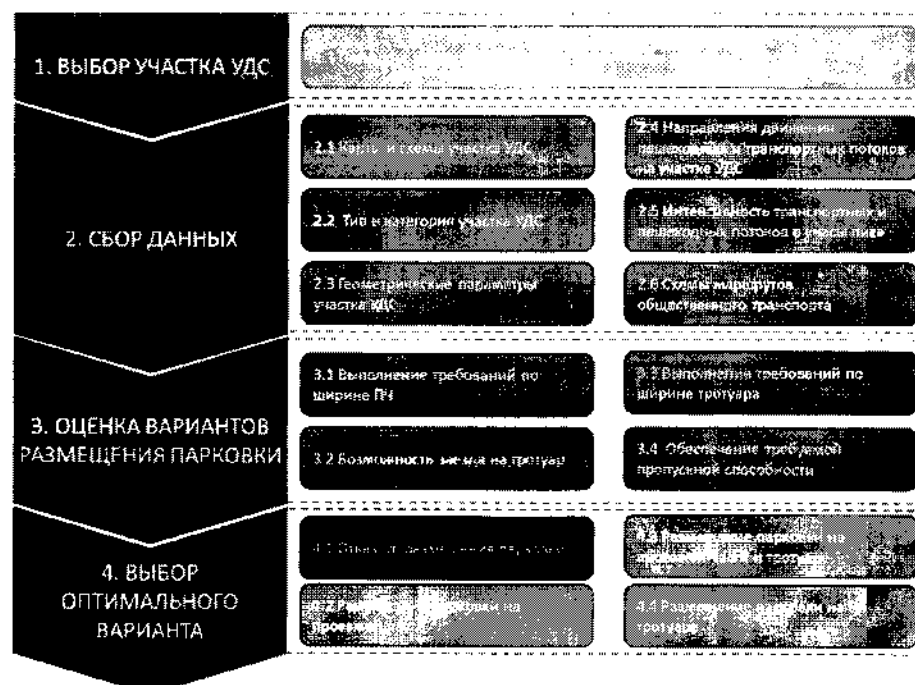


Рисунок 11.11.1 – Алгоритм возможности размещения парковки на УДС

На расчетный срок при проектировании новых объектов с большим притяжением автотранспорта необходимо предусматривать нормативное количество машино-мест на автомобильных стоянках в соответствии с СП 42.13330.2016 и нормативами градостроительного проектирования. Предельные значения доступности машино-мест следует принимать в соответствии с требованиями региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Для исключения несанкционированного использования газонов для кратковременного хранения автомобилей, в специально отведенных местах перспективно использовать экологические парковки (экопарковки), представляющих собой – территории для парковки автотранспортных средств, засеянные газонной травой и укрепленные газонной решеткой, которая предотвращает повреждение корневой системы растений автомобильными шинами, сохраняя эстетичный вид участка.

Увеличение парковочных мест на территории г.о. Похвистнево, в местах размещения крупных объектов притяжения, целесообразно реализовать с привлечением частных инвестиций, в том числе на основе реализации проектов государственно-частного партнерства.

11.12. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

В ходе проведенного обследования установлено, что организация одностороннего движения транспортных потоков на существующей УДС в г.о. Похвистнево (кроме уже существующих участков) является нецелесообразным с учетом сложившихся местных условий и особенностей ОДД.

11.13. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования. Режимы работы светофорного регулирования

Условия введения светофорного регулирования определены в ГОСТ Р 52289 – 2004 «ТСОДД. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Результаты оценки необходимости введения светофорного регулирования на обследованных в г.о. Похвистнево пересечениях улиц и дорог приведены в соответствующем разделе отчета.

Результаты оценки интенсивности движения ТС показали, что в пиковые периоды времени суток светофорное регулирование применяется на всех пересечениях улиц, где это необходимо ввиду интенсивности дорожного движения (6 перекрестков), за исключением установки светофоров типа Т7 вблизи школ. Потребности в реализации мероприятий по введению светофорного регулирования на других обследованных объектах УДС в г.о. Похвистнево не установлено.

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

Для устранения многочисленности и многообразия факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями, необходима реализация всего комплекса мероприятий, предусмотренных КСОДД на территории г.о. Похвистнево. Реализация данного комплекса мер обеспечит значительное снижение аварийных рисков и помех для дорожного движения. Вместе с этим, остро стоит проблема приведения в соответствие с нормативными требованиями эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и ТСОДД, в особенности автомобильные дороги местного значения, что должно быть реализовано в порядке реализуемых работ по содержанию дорог и искусственных сооружений.

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

Проведенное обследование показало, что в настоящее время УДС г.о. Похвистнево характеризуется недостаточным развитием уличных пространств и инфраструктуры для немоторизированных способов передвижения населения. На расчетный срок на территории г.о. Похвистнево стоит задача формирования пространств с эффективной пешеходной инфраструктурой, качественной организацией городской, удобной планировкой и высоким уровнем благоустройства, наличием эстетически привлекательных и доступных общественных пространств, с благоприятной экологической обстановкой, комфортными условиями для дорожного движения, рекреации и т.д. На УДС г.о. Похвистнево востребовано комплексное решение рассматриваемой проблематики.

Перечень городских улиц, на которых в первую очередь необходимо развивать пешеходное движение за счёт строительства тротуаров, реконструкции существующих пешеходных пространств представлен в таблице 11.15.1 (в порядке приоритета):

Таблица 11.15.1

№ п/п	Местоположение	Протяженность (сумм.), м	Min ширина тротуара, м
1	Квартал многоэтажной и инд. застройки в границах улиц Васильева-Лермонтова-Матросова-Революционная	2500	1
2	Ул. Мира от ул. Газовиков до ул. Осипенко (Четная сторона)	880	1

3	Ул. Мира от м-на «Мир» до ул. Газовиков (нечетная сторона)	740	1
4	Ул. Полевая на всем протяжении (четная сторона)	1600	1
5	Ул. Полевая от ул. Буденного до ул. Тупиковая (нечетная сторона)	1400	1

Вместе с тем, запланировано несколько мероприятий по ремонту тротуаров, перечень таких мероприятий представлен в результирующе таблице мероприятий КСОДД.

На перспективу следует понимать, что создание вело-пешеходных пространств с высоким уровнем качества среды во многом способствует развитию позитивной социальной активности на данных улицах, повышению их привлекательности для жителей, экологичности мобильности и уровня БДД. В комбинации с привлекательными общественными пространствами, объединяющими объекты притяжения и зеленые области, пешеходные и велосипедные пространства организуют и гармонизируют среду улиц поселений.

Современный мировой тренд в сфере повышения качества ОДД в населенных пунктах связан со следующей идеей и предусматривает:

последовательное сдерживание автомобильной мобильности и формирование комфортной среды для пешеходных и иных немоторизированных передвижений;

экологизацию и эстетизацию транспортной системы, т.е. обеспечение ее гармоничного сопряжения с ландшафтом, озеленением и архитектурной средой и т.д.

Выделяются следующие основные задачи совершенствования организации движения пешеходов на территории г.о. Похвистнево:

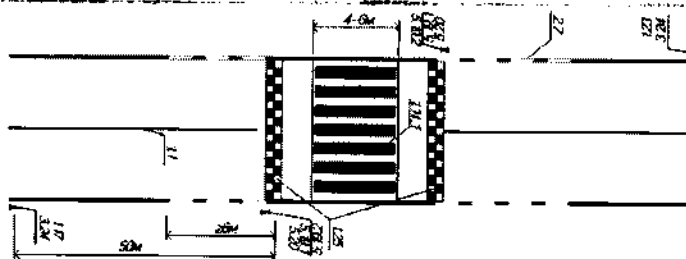
1) Обеспечение самостоятельных путей для движения людей вдоль улиц и дорог (по тротуарам и пешеходным дорожкам), устройство пешеходных ограждений, конструктивное обособление пешеходных путей сообщения и применение других физических мер ограничения доступа, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения ТС на территорию пешеходных пространств (малые архитектурные формы, зеленые насаждения, направляющие устройства и т.д.).

На УДС г.о. Похвистнево востребованы изменения с устройством и выделением зон функционального обслуживания транспортного и пешеходного движения, располагающейся на границе проезжей части и пешеходных пространств.

Насущными являются вопросы проработки и внедрения решений по ОДД, касающиеся инструментов интуитивной навигации пешеходов.

2) Оборудование пешеходных переходов: светофорное регулирование в части переходов около школ; приподнятые пешеходные переходы, ТСОДД, обеспечение нормативных условий видимости в зоне пешеходных переходов, освещение.

Приподнятый пешеходный переход представляет собой разновидность искусственной неровности трапецевидного типа, равной по ширине пешеходному переходу. Обустройство приподнятых пешеходных переходов на УДС следует выполнять в соответствии с ГОСТ Р 52605 – 2006. (рисунок 11.15.1).



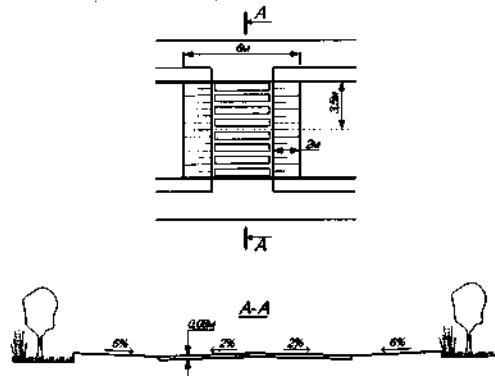


Рисунок 11.15.1 – Пример обустройства приподнятых наземных пешеходных переходов

Данный тип пешеходных переходов следует применять вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, на улицах местного значения, в жилых кварталах шириной не менее 4 м.

Для обустройства наземных пешеходных переходов с учетом потребностей инвалидов и других МГН рекомендуется предусмотреть применение специальных технических средств: пандусов, поручней, информационных указателей (тактильных, визуальных, звуковых).

3) Создание пешеходных зон (полностью или частично бестранспортных), благоустроенных зон совмещенного использования уличных пространств пешеходами и транспортом.

В процессе создания пешеходных зон с позиций ОДД необходимо:

учесть перераспределение транспортных потоков на другие параллельные улицы;

обеспечить пути подвоза товаров и грузов к объектам, находящимся внутри пешеходной зоны;

обеспечить подъезд жителей на личных автомобилях к домам, окружающим территорию пешеходной зоны;

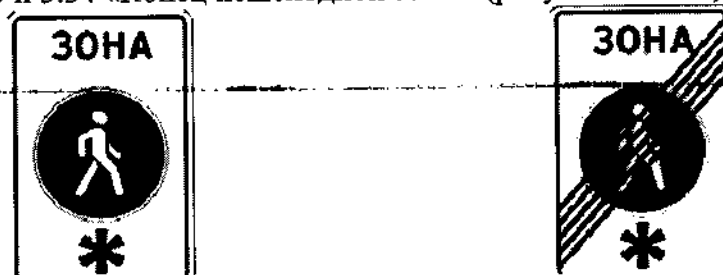
обустроить парковки на периферии пешеходной зоны для автомобилей индивидуальных владельцев;

обеспечить инженерное обустройство пешеходной зоны, которое должно включать информационное обеспечение:

- для водителей о приближении к пешеходной зоне, ее границах и о возможных путях объезда, о расположении парковок, условиях доступа к ним, способе постановки ТС, времени пребывания на парковке и др., водителей ТС о маршрутах и режимах движения в пешеходной зоне, в случае наличия допуска ТС на ее территорию.

- пешеходам о маршрутах и режимах движения маршрутных ТС; для автомобилей такси и пешеходов о расположении стоянок.

На всех въездах в пешеходную зону необходима установка дорожных знаков 5.33 «Пешеходная зона» и 5.34 «Конец пешеходной зоны» (рисунок 11.15.2).



5.33 «Пешеходная зона» 5.34 «Конец пешеходной зоны».

Рисунок 11.15.2 – Дорожные знаки для обозначения границ пешеходной зоны

Вместе с тем, на рассматриваемый промежуток времени до 2021 г. создание в г.о. Похвистнево пешеходных зон экономически необоснованно.

4) Выделение и обустройство жилых и школьных зон.

Эффективным способом улучшения условий проживания населения на территории жилой застройки является – «успокоение движения», сочетающее технические и архитектурно-планировочные решения. При проектировании зон успокоения благоустройство улиц и дизайн их пространства обеспечивают приоритет движения пешеходов и велосипедистов и стимулируют снижение скорости движения ТС, в частности допускается снижение пропускной способности УДС или некоторых ее участков.

Метод ОДД - «жилая зона» является распространенным видом мероприятий по успокоению движения.

Метод «жилая зона» следует применять на селитебной территории города, в которой преобладает УДС местного значения, а именно: проезды внутри кварталов, подъездные пути к группам или отдельно стоящим жилым зданиям, предприятиям, учреждениям и общественным центрам местного значения. При соответствующем технико-экономическом обосновании территория может включать в себя улицы в жилой застройке, улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах, по которым осуществляться транспортная связь в пределах микрорайона.

Назначение данного метода ОДД заключается в ограничении, упорядочении движения и паркования ТС, предоставлении преимущества в движении пешеходам. Этот метод позволяет также привести в соответствие режимы движения ТС нормативам, регламентирующим характеристики улиц и дорог местного значения в зонах жилой застройки.

Алгоритм инженерного обустройства территории сложившейся жилой застройки при реализации метода организации движения «жилая зона» представлен на рисунке 11.15.12.

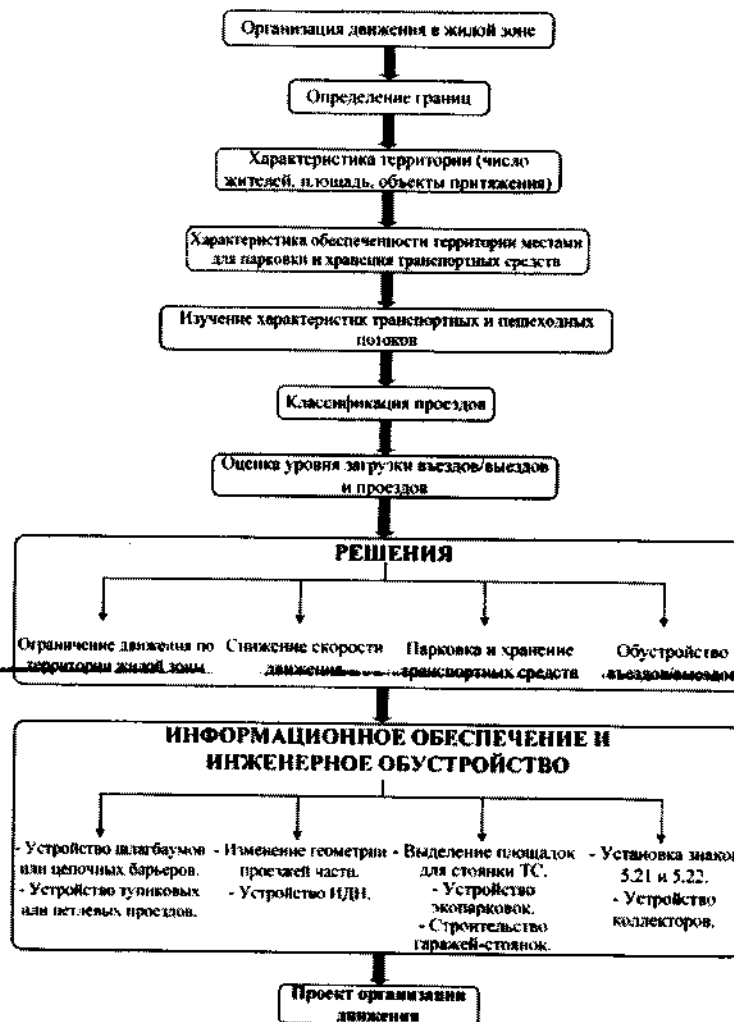


Рисунок 11.15.3 - Алгоритм инженерного обустройства территории сложившейся жилой застройки при реализации метода «жилая зона»

11.16. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Для обустройства наземных пешеходных переходов с учетом потребностей инвалидов и других МГН целесообразно применение следующих специальных технических средств: пандусов, поручней, информационных указателей (тактильных, визуальных, звуковых), островков безопасности. Пандусы необходимы для обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для МГН с детскими колясками и тележками. Они проектируются с учетом ОДМ 218.2.007-2011.

Рекомендуется оснастить звуковой сигнализацией запланированные к установке светофорные объекты на территории г.о. Похвистнево.

Адаптация остановочных пунктов маршрутного транспорта и пешеходных переходов для инвалидов и МГН в целом должны выполняться на основании требований ГОСТ Р 52766-2007, ОСТ 218.1.002-2003 и ОДМ 218.2.007-2011. При проектировании остановочного пункта необходимо учитывать, что его доступность для инвалидов определяется тремя основными характеристиками:

- безбарьерный дизайн (свободная физическая доступность остановочного пункта);
- информационное обеспечение (маршрутное ориентирование пассажиров при движении до места посадки в ТС);
- безопасность.

Параметры и характеристики посадочной площадки, учитывающие потребности инвалидов, определяются согласно ГОСТ Р 52766-2007 (пункт 5.3), ОСТ 218.1.002-2003 (пункт 11.3) и ОДМ 218.2.007-2011. Зона посадочной площадки должна иметь ширину 1,8...2,0 м, длину – 2,0 м. При этом общая ширина посадочной площадки должна быть не менее 3,0 м, а длина - не менее длины остановочной площадки.

Для обеспечения безопасной посадки инвалида в кресле-коляске в салон транспортного средства, оборудованного рампой, размер свободной зоны посадочной площадки должен быть не менее 2,0 х 2,0 м.

Информационные указатели необходимы для ориентирования пешеходов о существующей схеме ОДД на УДС по возможным направлениям движения. Они подразделяются на тактильные, визуальные (дорожные знаки и разметка) и звуковые (применяются на светофорных объектах).

К тактильным информационным указателям относят: наземные направляющие указатели (покрытия путей движения пешеходов другой структуры – тротуарные плитки) и осязательные информационные указатели (в виде осязательных вибраторов или информационных табличек выполненных шрифтом Брайля).

Тактильные наземные направляющие указатели – это набор модульных тактильных элементов, с продольными рифами, выполненных в виде непрерывной полосы на поверхности тротуара, пешеходной дорожки или пешеходного перехода, располагаемой вдоль маршрута движения людей с ограниченными возможностями и информирующих их о рекомендуемых вариантах направления движения, о наличии наземного пешеходного перехода. Для тактильных наземных указателей рекомендуется применять бетонные тротуарные плиты с рифленой лицевой поверхностью размерами 0,3х0,3 м или 0,5х0,5 м. Ширина швов между плитами не должна превышать 5 мм, а отклонения в размещении их элементов в любом профиле должно быть не более 2 мм (ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007).

Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для ТС, управляемых водителем инвалидом или используемых для перевозки инвалидов, а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для

маломобильных групп населения», СП 35–105–2002 «Реконструкция городской застройки с учетом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения» и с учетом ОДМ 218.2.007–2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».

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

Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автодорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения МГН (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Вышеперечисленные рекомендации и мероприятия являются востребованными на существующей УДС города и нуждаются в поэтапной реализации владельцами дорог, дорожных сооружений, объектов транспортной инфраструктуры. Первоочередными являются мероприятия на пешеходных переходах, расположенных на магистральной уличной сети поселений городского округа и на путях следования и подходах к наиболее интенсивно используемым населением объектам притяжения.

Мероприятия по обеспечению благоприятных условий движения инвалидов подлежат обязательному учету при проектировании вновь строящихся и реконструируемых объектов транспортной инфраструктуры, содержащихся документах территориального планирования г.о. Похвистнево.

11.17. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Безопасность детей является одним из важнейших вопросов ОДД на территории г.о. Похвистнево. Прогрессивный опыт ОДД свидетельствует о том, что во многих странах мира проблема действительно решается путем создания т.н. «школьных зон» с организацией особых условий для движения транспорта и пешеходов посредством выделения (обозначения) участка УДС, введения ограничений скорости и транзитного движения автомобилей, применения специальных проектов и технических средств ОДД.

В г.о. Похвистнево успешно внедряется подход, предусматривающий разработку паспортов дорожной безопасности образовательных учреждений, которые содержат:

1. План-схемы, отражающие район расположения организации, пути движения транспортных средств и детей (обучающихся), ОДД в непосредственной близости от образовательного учреждения, маршруты движения детей и расположение парковочных мест, маршруты движения организованных групп детей от организации к стадиону, парку или спортивно-оздоровительному комплексу. Пути движения транспортных средств к местам разгрузки/погрузки и рекомендуемые безопасные пути передвижения детей по территории образовательной организации.

2. Информацию об обеспечении безопасности перевозок детей автобусом, включая маршрут движения автобуса образовательной организации, безопасное расположение остановки автобуса у организации.

3. План-схема пути движения транспортных средств и детей при проведении дорожных работ вблизи образовательной организации.

Безопасность школьников, прежде всего, обеспечивается тщательно планируемыми специальными мероприятиями по ОДД посредством создания «школьных зон». Инженерное обустройство школьных зон, расположенных на территории г.о. Похвистнево должно предусматривать:

информационное обеспечение водителей о приближении к школьным зонам, их границах, об ограничениях, режимах и порядке движения, о пешеходных переходах, остановочных пунктах общественного транспорта, парковках и др.;

все пешеходные переходы должны быть оборудованы средствами сдерживания движения (искусственные неровности и т.д.);

тротуары, примыкающие к проезжей части, должны быть оборудованы пешеходными ограждениями и средствами ограничения доступа;

дорожные знаки в школьной зоне следует предусмотреть на желтом фоне, либо в светодиодном исполнении, либо панно «Внимание! Дети!».

В границах школьных зон должны оказаться ближайšie пешеходные переходы, остановочные пункты общественного транспорта, парковки. Пешеходные переходы и остановочные пункты должны находиться в зоне комфортной пешеходной доступности школьников и иметь вышеописанное обустройство.

Поскольку школы в часто находятся в жилой застройке и граничат с местными улицами, возникают проблемы подъезда к школам из-за паркирования на проезжих частях. Припаркованные автомобили ухудшают условия видимости для школьников. Поэтому в границах школьных зон следует применять специальную дорожную разметку и знаки, запрещающую парковку и остановку ТС в школьной зоне.

Отличительной характеристикой школьных зон является ограничение максимальной скорости движения транспортных средств до 40 км/ч, которое должно действовать в определенные периоды суток.

Также в г.о. Похвистнево в районе пешеходных переходов у школ рекомендуется установка светофорных объектов типа Т7. Подробная информация о светофорных объектах представлена в соответствующих разделах.

Конструктивное исполнение пространств городских улиц и пространств вблизи образовательных учреждений и обустройство школьных зон, включая выбор для применения наиболее рациональных технических средств ОДД, в каждом конкретном случае должен решаться проектом ОДД с тщательным учетом местных условий и особенностей, изучения поведенческих (конфликтных) ситуаций и их оценки на основе натуральных наблюдений и компьютерного моделирования движения транспортных и пешеходных потоков.

Одним из наиболее действенных и эффективных мероприятий по повышению БДД, которое целесообразно развивать в г.о. Похвистнево, является организация распространения и популяризация широкого использования среди учащихся и населения в целом светоотражающих элементов.

Многочисленные исследования и успешная международная практика свидетельствует о том, что в темное время суток использование светоотражающих элементов пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами позволяет в значительной степени снизить риск возникновения таких наиболее распространенных видов ДТП, как наезд на пешехода (велосипедиста).

Действие светоотражателей основано на явлении световозвращения – когда свет, падающий на поверхность, полностью отражается обратно в направлении источника света. Использование отражателя делает пешехода или велосипедиста заметнее:

- водитель, едущий с включенными фарами дальнего света, видит пешехода, идущего в темноте без отражателя, на расстоянии не более 100м (в зависимости от цвета одежды), а пешехода, идущего с отражателем, на расстоянии до 300 м, что дает возможность притормозить при необходимости (рисунок 11.17.1);

- водитель, едущий с включенными фарами ближнего света, видит пешехода, идущего в темноте без отражателя, на расстоянии не более 50 м, а пешехода, идущего с отражателем, на расстоянии до 100-150 м.

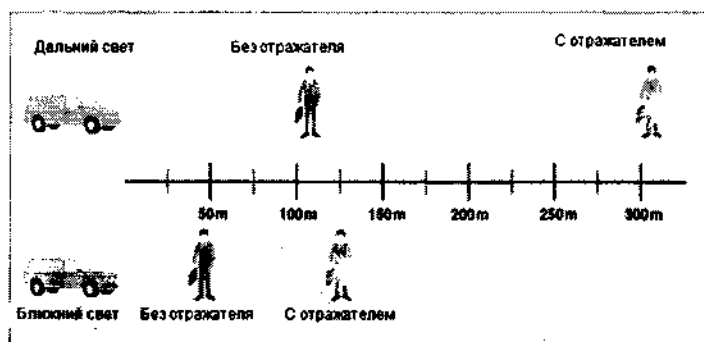


Рисунок 11.17.1

– Заметность для водителя пешехода с отражателем и без отражателя при использовании ближнего и дальнего света фар

Отражатели необходимо крепить на верхнюю одежду, коляски, санки, велосипеды. Здесь действует то же правило, что и при "экипировке" световозвращающими элементами одежды: аксессуар должен быть виден со всех сторон. Если используете клеящиеся ленты, то они должны присутствовать на всех поверхностях – на боках и спинке санок, на раме и багажнике велосипеда. Все учащиеся должны использовать в темное время суток светоотражающие элементы, что существенно повысит уровень обеспеченности БДД. Особенно актуально применение учащимися и населением в целом светоотражающих элементов в сельской местности.

В целях повышения БДД актуальна также популяризация использования детских удерживающих устройств, ремней безопасности и защитных шлемов велосипедистами и мотоциклистами.

Описанные выше рекомендации и мероприятия по инженерному обустройству «школьных зон» ТСОДД и планировочными решениями на УДС востребованы для всех образовательных учреждений г.о. Похвистнево. Очередность реализации мероприятий рекомендуется установить в порядке численности учащихся в образовательном учреждении. В зоне образовательных учреждений с наибольшей численностью учащихся в первоочередном порядке реализуются рассмотренные мероприятия по совершенствованию ОДД.

11.18. Организация велосипедного движения

Анализ на первом этапе работ показал, что существующая система ОДД в г.о. Октябрьск требует всё большего развития транспортных связей, оптимизации и повышения их эффективности и безопасности, обеспечения кратчайшей и прямой доступности объектов инфраструктуры, мобильных и экологичных транспортных средств. В создавшихся условиях развитие экологически чистого, полезного для здоровья, малозатратного велосипедного транспорта является конкурентоспособной альтернативой дальнейшей автомобилизации населения. Однако, для не крупных городов, таких как г.о. Октябрьск, остро стоит вопрос экономической оправданности развития инфраструктуры для велосипедного движения.

На рассматриваемом этапе до 2038 г. полноценное развитие велоинфраструктуры со строительством велосипедных дорожек является экономически неоправданным, так как существуют иные, гораздо более актуальные проблемы существующей транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, есть некапиталоемкое решение, которое позволит стимулировать развитие велосипедного движения на короткие дистанции – установка велопарковок вблизи важных точек притяжения интереса жителей города, а также во дворах многоквартирных жилых домов.

Велосипед в многих городах может стать эффективным ТС лишь при условии обеспечения его сохранности в местах, которые посещает велосипедист, т.е., требуется организация и строительство велопарковок в местах, где они наиболее востребованы.

Стимулирование поездок на велосипедах во многом определяется наличием специальных парковочных мест у объектов различного назначения. Удобство расположения парковок, непосредственная близость к пунктам прибытия, сохранность оставленного на парковке велосипеда – все это является неотъемлемой частью организации велодвижения в городе.

Необходимо реализовать адресную программу устройства велопарковок и велогаражей на территории поселения. Далее, в каждом конкретном случае, выбирается оптимальный для места установки тип велостоянки и, приближенно, ее ёмкость. Эта задача сопряжена с оценкой специфики места установки стоянки, работой с землепользователями и собственниками объектов, где предполагается оборудовать стоянку. Лишь после этого можно приступать к проектированию и изготовлению конструкций для велопарковки.

Возможность оставить велосипед в безопасном месте стимулирует жителей города пользоваться велосипедом как транспортным средством. Создание сети велопарковок само по себе вызывает волну увлечения горожан, пользующихся велосипедом, однако, реализация этой программы – дело нескольких лет.

Организация велопарковок вблизи коммерческих учреждений (магазины, развлекательные объекты, общественно-деловые объекты) возможна и рекомендуема с привлечением внебюджетных средств, так как в развитии инфраструктуры вблизи объекта заинтересован и сам собственник.

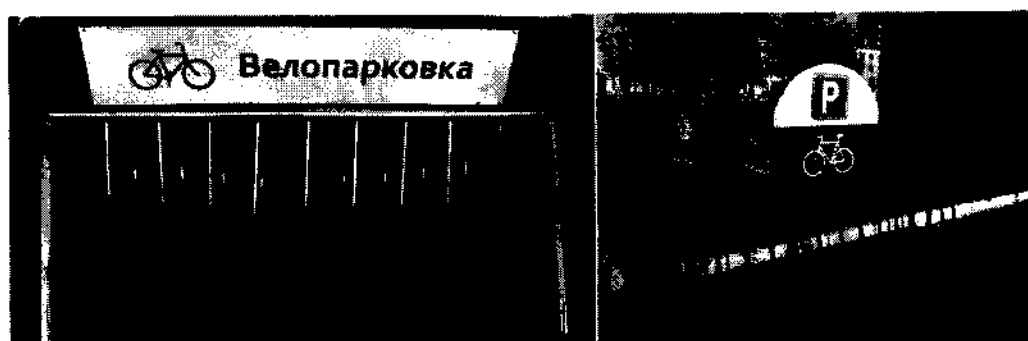


Рисунок 11.20 – Варианты конструкций простейших велопарковок

Самая простая и технологичная конструкция, которая соответствует всем представленным условиям - арка, то есть труба, изогнутая в виде перевёрнутой буквы «U». Рекомендуются следующие размеры парковочной арки: диаметр трубы - 40 мм, высота надземной части - 800 мм, ширина - 300—700 мм, радиус закругления - 250 мм. К такой арке прикрепляются два велосипеда, параллельно её плоскости. Стоимость производства и установки таких конструкций небольшая, но подобные велопарковки не обеспечивают полноценную защиту велосипеда от кражи, вандализма и атмосферных осадков.

Область применения таких велопарковок – установка их в зданиях и на территориях учреждений и организаций, где защита от воров гарантирована собственной службой охраны. Корпоративные велопарковки – велосипедные парковки, которые устраивают частные организации: банки, предприятия, супермаркеты и т.д. (рисунок 22.21).

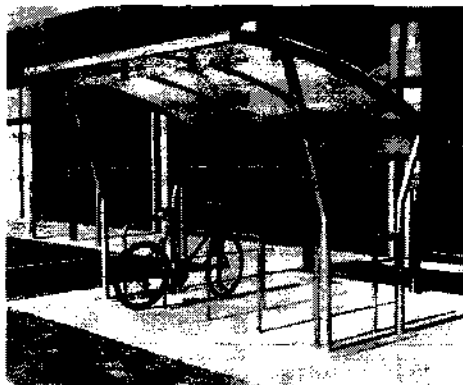
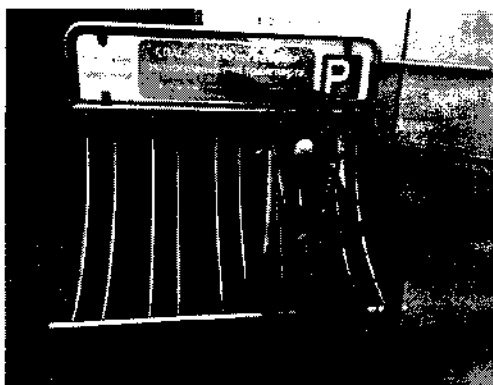


Рисунок 11.21 – Пример организации велопарковки у торгового объекта и административного здания

Роль Администрации г.о. Похвистнево в данном случае – поощрение строительства таких стоянок частными компаниями, а также принятие регламентирующих документов, обязывающих ряд предприятий и организаций - таких как промышленные предприятия, лица, торговые центры - обустроить велосипедные парковки. Отличие «корпоративных стоянок» от «бесплатных» в том, что первые находятся на балансе предприятий и организаций, а вторые – на балансе города.

Охраняемые велопарковки. Очевидно, в условиях российской действительности наиболее востребованными будут именно охраняемые велосипедные стоянки. Такие парковки часто выглядят как большой крытый гараж, часто со стенами из металлической сетки или профилированного листа и с крышей из профилированного листа, поликарбонатного стекла и т.п. (рисунок 11.22).



Рисунок 11.22 – Пример организации охраняемой велопарковки в жилом секторе

Парковочные площадки во дворах домов, насколько это возможно, должны быть защищены от осадков. Простейшее решение в этом плане - разместить парковку около стен здания и возвести над ней навес. Он позволяет содержать велосипед, особенно седло, в сухости. Это немаловажно в случае с дворовыми парковками, так как такие парковки предусматривают длительную стоянку велосипеда.

Перечень номенклатурных объектов городской инфраструктуры, при которых целесообразно обустроить велопарковки в г.о. Октябрьск приведен в таблице 11.6.

Таблица 11.6 – Перечень объектов инфраструктуры в г.о. Октябрьск, при которых целесообразно организовать велопарковки

	Наименование объектов
	Государственные учреждения
	Здания муниципальных органов власти

	Наименование объектов
	Офисы служб социальной защиты
	Полиция
	Суд
	<i>Транспортные объекты</i>
	Автовокзал
	Железнодорожный вокзал
	<i>Места приложения труда</i>
	Промышленные предприятия и склады
	Административные здания
	Офисы банков
	<i>Образовательные учреждения</i>
	Школы
	Профессиональные учебные заведения
	Школы искусств
	<i>Предприятия обслуживания граждан и торговли</i>
	Супермаркеты и магазины
	Рынки
	Заведения общественного питания
	Рестораны и бары
	<i>Общественные учреждения</i>
	Дворец культуры
	Больница
	Поликлиники, больницы, оздоровительные центры и аптеки
	Отделение почты России
	Библиотека
	ФОК
	Музей
	Парк
	Иные культурные заведения
	<i>Жилье</i>
	Многоквартирные жилые дома

Велосипедные парковки должны размещаться у всех номенклатурных объектов притяжения велосипедистов по маршруту. В процессе эксплуатации велосипедной сети они будут добавляться в заявочном режиме или путём самоорганизации.

При планировании велосипедной парковки необходимо предусмотреть достаточно места для того, чтобы, не создавая помех другим участникам движения, велосипедисты могли спешиться, разгрузить свои велосипеды, а отъезжая - погрузить багаж и начать движение.

Информационное сопровождение, образование и воспитание, стимулирование

Информационное сопровождение политики развития велотранспорта подразумевает создание единой системы управления велотранспортной системой в г.о. Октябрьск, включая подсистемы мониторинга велотранспортной деятельности, оценки тенденций и социально-экономических последствий велосипедизации, прогнозирования роли велотранспорта в городском балансе пассажиропотоков и грузоперевозок.

Образование и воспитание — это абсолютно необходимые и едва ли не самые важные элементы обеспечения безопасности велодвижения, которые не должны остаться без должного внимания в процессе организации велодвижения в городском округе.

Образовательная деятельность должна быть направлена на повышение информированности и мотивированности всех заинтересованных лиц. Программы образования должны носить целевой характер, например, стимулирование определенных видов поездок на велосипеде.

Образовательные программы должны быть направлены главным образом на детей от младшего возраста до подросткового. Программы по БДД связаны с участием широкого круга организаций, в том числе школ, предприятий, общественных организаций, полиции, общественных организаций в сфере здравоохранения, представителей парков и баз отдыха.

Необходима разработка мер, стимулирующих безопасное поведение велосипедистов на УДС. Поощрение велосипедному движению может принимать различные формы. Например, включать обеспечение бесплатными услугами или предоставление льгот и определенных возможностей для велосипедистов. Следует всемерно поддерживать инициативы общественных организаций и граждан, направленные на совершенствование системы организации велодвижения. Лица, создающие опасные ситуации, особенно повлекшие за собой ДТП, должны нести адекватную ответственность. Для этого необходимо создавать эффективные механизмы принудительного правоприменения. Использование технических средств фиксации нарушений ПДД, упрощение процедур документального оформления фактов нарушения ПДД (вовлечение в процесс выявления нарушений ПДД самих участников движения) – вот только некоторые направления деятельности принудительного правоприменения.

11.19. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

Генеральным планом и ПКРТИ г.о. Похвистнево предусмотрен актуальный перечень мероприятий, относящихся к развитию дорожной сети, участков дорог, локально реконструктивных мероприятий. Перечень проанализирован и включен в состав мероприятий КСОДД.

В составе мероприятий КСОДД рекомендуется также реализация менее капиталоемких мероприятий, связанных преимущественно с выполнением работ по содержанию, обустройству и ремонту объектов дорожной сети, развитию инфраструктуры.

Вместе с этим, в рамках совершенствования решений по ОДД на территории г.о. Похвистнево оказывается востребованной реализация следующих принципов и проектных решений по ОДД на расчетный срок:

1. Прохождение автомобильных дорог через населенный пункт требует ограничения максимальной скорости движения в границах населенного пункта до 40-50 км/час для обеспечения БДД (снижения риска летальных исходов и тяжести последствий при возникновении ДТП) не только посредством ТСОДД, но и использования планировочных и инфраструктурных решений.

2. Использование элементов инфраструктуры, которые обозначат визуально и физически въезд на территорию населенного пункта и обеспечат принудительное снижение скорости движения ТС.

Выбор наиболее оптимального реконструктивно-планировочного решения в каждом конкретном случае должен решаться проектами планировки и ОДД с учетом местных особенностей и характеристик условий движения транспортных и пешеходных потоков.

12. Обеспечение наличия достаточных элементов обустройства пешеходной инфраструктуры (устройство приподнятых наземных пешеходных переходов, приподнятых перекрестков, островков безопасности, конструктивно обособленных пешеходных дорожек и тротуаров).

Приподнятое пересечение представляет собой разновидность искусственной неровности трапециевидного типа, занимающую все площадь перекрестка (рисунок 11.19.1).

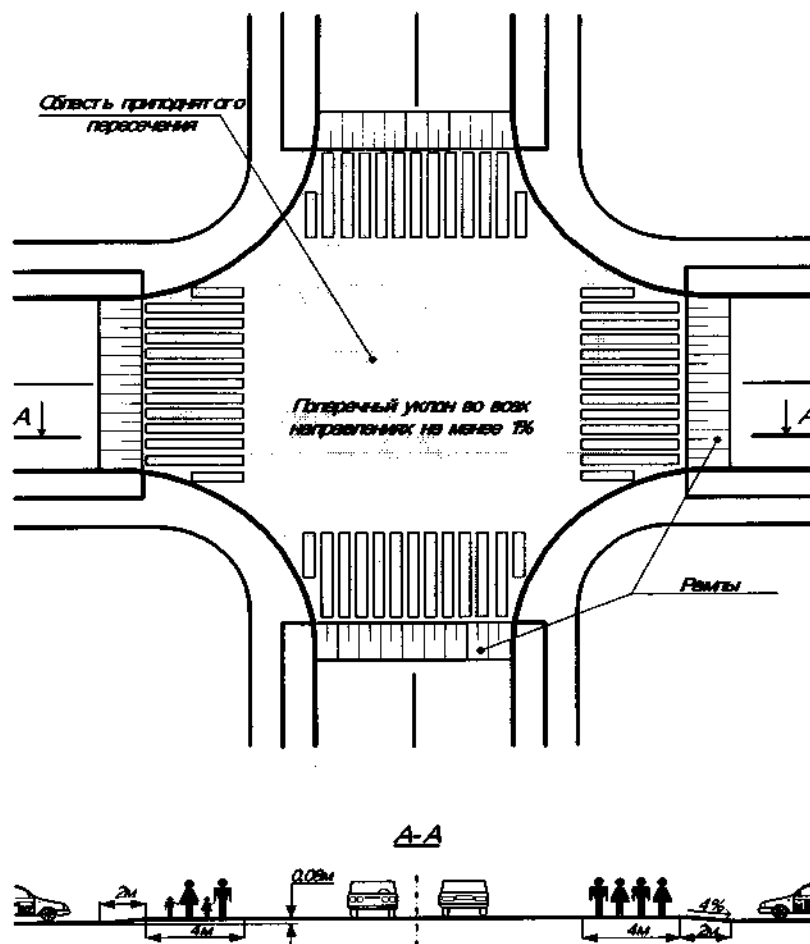


Рисунок 11.19.1 – Технические параметры приподнятого пересечения

Приподнятые пересечения снижают скорость ТС в зоне перекрестка и вероятность возникновения столкновений, а также тяжесть последствий от них. Приподнятые пересечения, комбинированные с пешеходными переходами, выполняют функцию приподнятых пешеходных переходов. Данная мера обеспечит дополнительную безопасность пешеходов в узлах. Рекомендуется к применению преимущественно в саморегулируемых узлах. Допустимо и к применению на регулируемых пересечениях. При достаточной частоте размещения подобных конструкций по длине дороги, ограничение максимальной скорости движения будет обеспечено в пределах 50км/ч.

Обустройство приподнятых пересечений выполняется в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290, ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52605 – 2006 (рисунок 11.19.2).

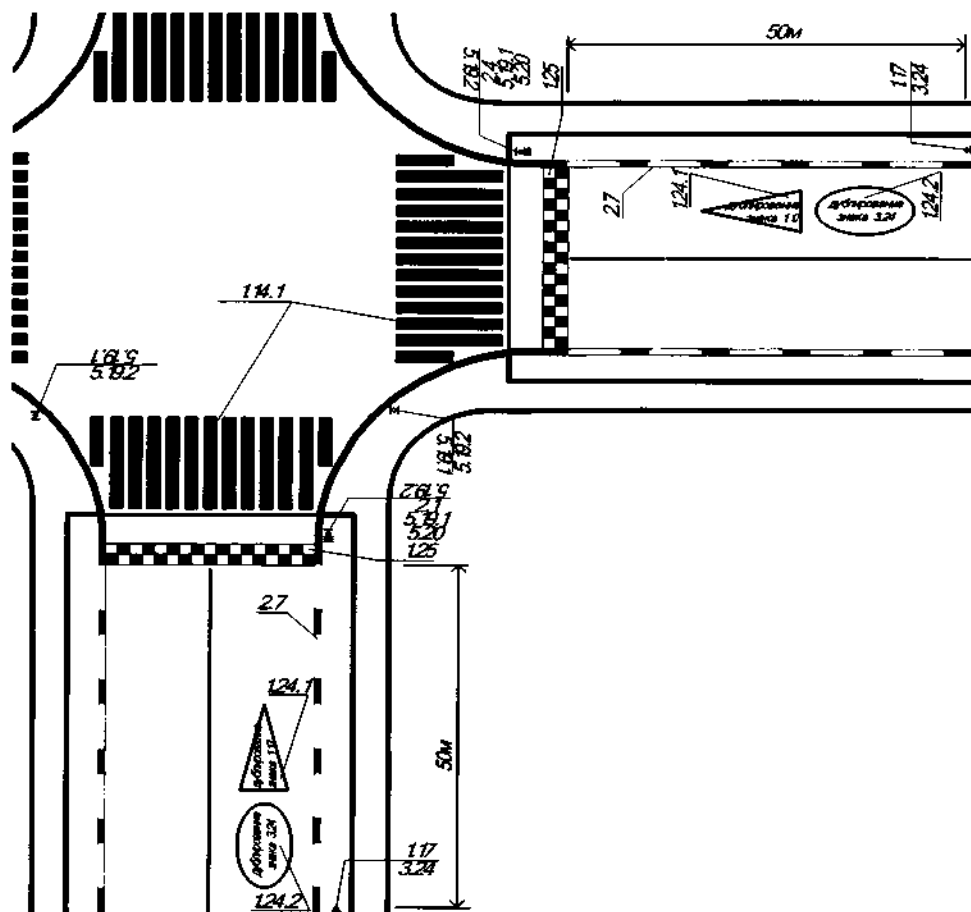


Рисунок 11.19.2 - Обустройство приподнятого пересечения ТСОДД

Ввиду нераспространенности данного метода сдерживания скорости движения, для дополнительного информационного обеспечения участников движения рекомендуется дублирование знаков 1.17 «Искусственная неровность» и 3.24 «Ограничение максимальной скорости движения» разметкой на проезжей части.

4. Устранение излишних примыканий и пересечений дорог, что повысит уровень обеспеченности БДД.

Предложенные решения следует адаптировать к местным условиям на стадии проектирования, реконструкции и нового строительства автомобильных дорог общего пользования и уличной сети в г.о. Похвистнево. Рациональное обустройство мест реконструкции и строительства дорог, обустройство ТСОДД определить и учесть путем разработки локальных концепций и проекта ОДД.

11.20. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД

В современных условиях представляется представляется, что использование для контроля за дорожным движением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи – это необходимое условие повышения БДД на территории г.о. Похвистнево. Эти технические средства доказали свою эффективность и широко распространены во многих городах и поселениях РФ. Внедрение систем и технических средств видеофиксации нарушений ПДД позволяет значительно повысить дисциплину участников дорожного движения, в особенности водителей.

Дополнительная установка стационарных средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД, в первую очередь, рекомендуется в местах концентрации ДТП.

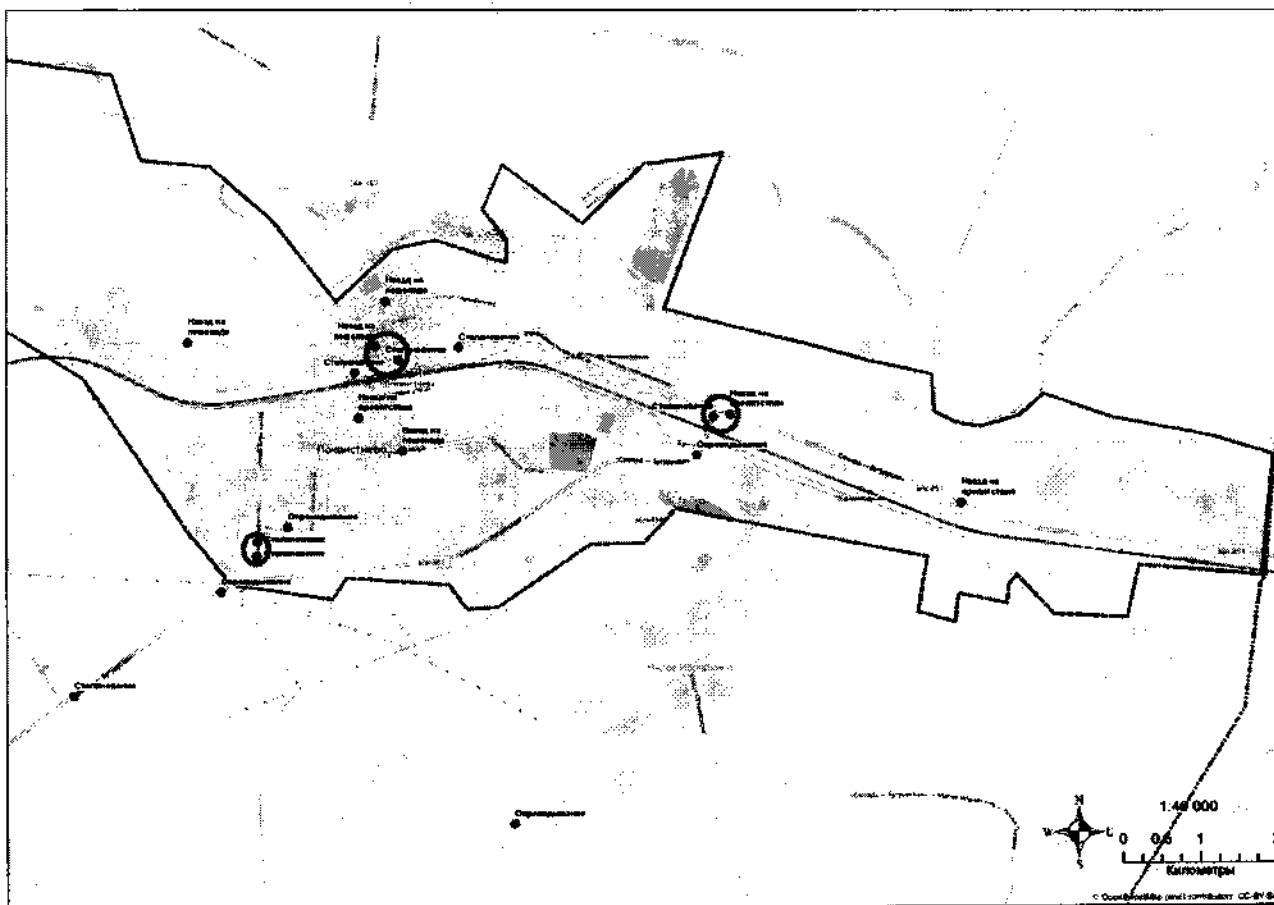


Рисунок 11.20.1. Места концентрации ДТП в г.о. Похвистнево

Анализ мест концентрации ДТП показал, что установка средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД целесообразна на ул. Бережкова (пересечение с ул. Строителей), ул. Революционная (пересечение с ул. Куйбышева), а/д 36К-851 (пересечение с ул. Революционная).

Данное мероприятие может быть эффективно реализовано и путем применения мобильных (нестационарных) технических средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

11.21. Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС

Оценка и прогноз развития дорожно-транспортной ситуации на территории г.о. Похвистнево на расчетный срок свидетельствует о том, что потребность в создании на муниципальном уровне специальной структуры для реализации мероприятия по принудительной эвакуации и последующего временного хранения ТС за счет средств местного бюджета отсутствует. В связи с этим размещение специализированных стоянок для задержанных ТС на территории г.о. Похвистнево не предусматривается.

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

Для обеспечения эффективной системы ОДД, устойчивых транспортных связей и создания комфортных условий жизнедеятельности населения на территории г.о. Похвистнево, сформирована программа мероприятий КСОДД взаимосвязанных с документами стратегического и территориального планирования и документами планировки территорий с укрупненным расчетом стоимости каждого мероприятия и указанием сроков их реализации (таблица 12.1) до 2021 г.

Эффективность предложенного варианта проектирования на территории г.о. Похвистнево в своей совокупности выражается в обеспечении снижения масштабов экономических, экологических, аварийных и социальных потерь общества, связанных с мобильностью населения, перевозками грузов и пассажиров. Оценка ожидаемой эффективности от внедрения мероприятий КСОДД приведена в таблицах 12.2 и 12.3.

Таблица 12.1 – Программа мероприятий по реализации КСОДД на территории г.о. Похвистнево Самарской области

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	Тыс. рублей		
				2019	2020	2021
			Всего	165927,12	188970,0	188038,0
1	2	3	4			
1	Развитие улично-дорожной сети городского округа Похвистнево Самарской области на 2016-2020 годы	2019-2020	Региональный бюджет Местный бюджет	26475,00 6243,00	13647,00 6343,00	-
2	Ремонт дороги по ул.Бережкова от дома № 17 до а/д Самара-Бугуруслан	2018	Региональный бюджет	-	-	-
3	Ремонт дороги пр ул.Революционная	2018	Региональный бюджет	-	-	-
4	Ремонт дороги по ул.Шевченко от ул.Кооперативная до ул.Полевая	2018	Региональный бюджет	-	-	-
5	Ремонт грунтовых дорог	2018	Региональный бюджет	-	-	-
6	Отсыпка грунтовых дорог	2019-2021	Региональный бюджет	4000	4000	4000
7	Ремонт автомобильной дороги общего пользования по ул.Пушкина от ул.Революционная до ул.Лермонтова; по ул.Лермонтова от ул.Пушкина до ул.Куйбышева	2019-2020	Региональный бюджет	37500	22500	-
8	Ремонт автомобильной дороги общего пользования по ул.Матросова	2020	Региональный бюджет	-	25000	-

9	Ремонт автомобильной дороги пользования по ул.Революционная от ул.Бакинская до ул.Пушкина	2020	Региональный бюджет	-	15000	-
10	Ремонт автомобильной дороги общего пользования по ул.Кооперативная от Суходольного оврага до Спорткомплекса	2021	Региональный бюджет	-	-	60000
11	Ремонт автомобильной дороги общего пользования по ул.Революционная от ул.Гоголя до выезда из города в сторону с.Нижнее Авркино	2021	Региональный бюджет	-	-	25000
12	Реконструкция автомобильного моста по ул.Революционной через Суходольный овраг	2021	Региональный бюджет	-	-	35000
13	Ремонт автомобильной дороги по ул.Неверова (от ул.Коммунальная до ул.Юбилейная)	2019	Региональный бюджет	5400,0	-	-
14	Ремонт автомобильной дороги по ул.Кольцова (от ул.Мира до ул.Похвистневская)	2019	Региональный бюджет	5400,0	-	-
15	Ремонт автомобильной дороги по ул.Кооперативная (от дома №39 по ул.Кооперативная до ул.Жуковского)	2019	Региональный бюджет	13000,0	-	-
16	Проектирование автомобильной дороги по ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Похвистневская) с устройством организованного водоотведения	2019	Региональный бюджет	1050,0	-	-
17	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования по ул.Мира (от ул.Неверова до автотрассы Самара-Бугуруслан)	2018-2019	Региональный бюджет	40383,62	-	-
18	Строительство автомобильной дороги по ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Похвистневская) с устройством организованного водоотведения	2020	Региональный бюджет	-	40000,0	-

19	Ремонт тротуара по ул.А.Васильева (от ул.Лермонтова до ул.Паровозная)	2019	Местный бюджет	670,0	-	-
20	Ремонт тротуара по ул.Неверова от дома №24 до СП «Детский сад «Лучики» ГБОУ СОШ №7	2019	Местный бюджет	178,0	1 000,0	-
21	Ремонт тротуара по ул.Кооперативная от дома № 55 до производственной базы Похвистневской СПМК-1	2020	Местный бюджет	-	612,0	-
22	Ремонт тротуара от ул.Кооперативная до пешеходного перехода под ж/д мостом	2020	Местный бюджет	-	348,0	-
23	Ремонт тротуара по нечетной стороне ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая)	2019	Местный бюджет	-	990,0	-
24	Ремонт водоотводной канавы по ул.Кооперативная от ул.Жуковского до Суходольного оврага	2019-2020	Местный бюджет	1100,0	1000,0	-
25	Устройство водоотводной канавы по ул.Газовиков (от ул.Мира до ул.Рабочая)	2020	Местный бюджет	-	1200,0	-
26	Закупка и установка оборудования фотовидеофиксации нарушений ПДД в местах концентрации ДТП	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	2300,0	2300,0	2300,0
27	Мероприятия по развитию инфраструктуры общественного пассажирского транспорта (обустройство остановочных пунктов)	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	2000,0	2000,0	2000,0
28	Благоустройство парковочных пространств, с последующим восстановлением зеленых насаждений, согласно перечню в разделе 11.11	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	3740,0	3740,0	3740,0
29	Развитие пешеходной инфраструктуры, реконструкция и ремонт тротуаров согласно перечню в разделе 11.15	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	4670,0	4670,0	4670,0
30	Мероприятия по развитию велоинфраструктуры (обустройство велопарковок)	2018-2021	Местный бюджет Внебюджетные источники	60,0 60,0	60,0 60,0	60,0 60,0

31	Разработка Проекта организации дорожного движения (ПОДД) на дороге г.о. Похвистнево, включая систему маршрутного ориентирования участников дорожного движения	2019	Региональный бюджет/ Местный бюджет	930,0	-	-
32	Установка и содержание светофоров и дорожных знаков	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	1500,0	1500,0	1500,0
33	Развитие и модернизация пассажирского транспорта	2019	Местный бюджет Внебюджетные источники	2217,5 1300,0	-	-
34	Проектирование автомобильной дороги по ул.Матросова	2019	Региональный бюджет/ Местный бюджет	750,0	-	-
35	Проектирование и строительство обводной дороги вдоль города Похвистнево от трассы Самара-Бугуруслан до трассы Похвистнево-Сосновка (Строительство)	2019-2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	5000,0	44000,0	44000,0
36	Устройство водоотводной канавы по ул.Ибряйкинская от ул.Мира до ул.Кооперативная	2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	-	-	2100,0
37	Ремонт тротуара по ул.Революционная от дома №105 до ул.Западная	2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	-	-	2800,0
38	Ремонт тротуара по ул.Лермонтова от здания социально-оздоровительного центра "Доблесть" до моста через реку Б.Кинель	2021	Региональный бюджет/ Местный бюджет	-	-	808,0

Примечание: объемы финансирования программы из бюджетных и из внебюджетных источников носят прогнозный характер и подлежат уточнению на стадии проектирования и разработки проектно-сметной документации

Серым цветом помечены мероприятия в рамках программы БКД
2018 год показан справочно

Таблица 12.2 – Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	Мероприятия по строительству автомобильных дорог	Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связности территории города	Снижение времени в пути, улучшение связности кварталов города
2	Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	Соответствие стандартам в области организации дорожного движения, создание базы знаний в области дорожного движения в городе.	Повышение качества обслуживания населения
8	Мероприятия по формированию единого парковочного пространства и реконструкции парковок	Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры
9	Мероприятия по размещению светофорных объектов у школ	Обеспечение БДД вблизи школ	Снижение вероятности ДТП, успокоение трафика
11	Мероприятия по организации движения пешеходов, включая реконструкцию и содержание тротуаров	Обеспечение БДД	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
13	Мероприятия по организации велосипедного движения (велопарковок)	Сглаживание роста уровня автомобилизации и количества поездок на автомобильном транспорте	Повышение качества обслуживания населения, сдерживание уровня автомобилизации
14	Реконструкция и ремонт сети дорог, установка и содержание дорожных знаков	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования и реализация комплекса мер по БДД	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП
15	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории города	Снижение вероятности ДТП

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
16	Мероприятия по развитию и модернизации пассажирского транспорта	Снижение уровня автомобилизации, модернизация подвижного состава	Повышение качества обслуживания населения, сдерживание уровня автомобилизации

Таблица 12.3 – Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий КСОДД, предусмотренных на возможную перспективу

Методы ОДД	Категория ДТП	Эффективность	Источник
1	2	3	4
Устройство обособленных пешеходных путей, управление доступом к территориям пешеходных пространств	Все ДТП	-6...18%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения в узлах	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика, обобщенный мировой опыт
	Все ДТП	-25...38%	
Канализирование движения на криволинейных участках кривых в плане	Все ДТП	-22%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения на прямолинейных участках	Учетные ДТП на участке	-30%	Норвежская практика, мировой опыт
	Все ДТП	-21%	
Устройство кольцевых пересечений	ДТП с погибшими	-70...75%	Финская, Голландская практики
	Учетные ДТП	-65 %	
	Все ДТП	-50%	
Совершенствование информационного обеспечения	Все ДТП	-24%	Обобщенный мировой опыт
Зональное понижение скоростного режима: с 60 до 50 км/ч с 50 до 40 км/ч	ДТП с погибшими	-24%	Финская практика
	Все учетные ДТП	-10%	
	ДТП с погибшими	-48%	
	Учетные ДТП	-10...40%	
Организация жилых зон, пешеходных зон	ДТП с погибшими	-47%	Финская практика
Устройство искусственных неровностей	ДТП с погибшими	-20%	Мировой опыт
	Все ДТП	-50%	
Устройство приподнятых пешеходных переходов	Все ДТП	-50%	Обобщенный мировой опыт

Методы ОДД	Категория ДТП	Эффективность	Источник
1	2	3	4
Устройство шумовых и светозумовых полос на подходах к узлам	ДТП с погибшими	-5%	Финская практика
	Все ДТП	-28%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП	-33%	Норвежская практика
Нанесение краевой линии разметки с эффектом вибрации (структурной разметки)	Все ДТП на участке	-30%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП со съездом с дороги	-31%	Норвежская практика
Применение светоотражающих элементов для выделения кривых, участков примыканий	Все ДТП	-21%	Обобщенный мировой опыт
Нанесение продольной разметки	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика. Норвежская практика
	Учетные ДТП	-24%	
	Все ДТП	-30%	
Строительство велосипедных дорожек вдоль городских дорог	Учетные ДТП с велосипедистами	-19%	Датская практика

13. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории г.о. Похвистнево в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий

КСОДД г.о. Похвистнево разработан в соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 г. N 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем ОДД».

Деятельность, полномочия и компетенции органов исполнительной власти г.о. Похвистнево в сфере ОДД на обслуживаемой территории регламентированы Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об ОДД в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ".

Требования по обеспечению БДД устанавливаются ФЗ от 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".

В рамках реализации КСОДД на территории г.о. Похвистнево не предусматривается институциональных преобразований, структура управления, а также характер взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов дорожно-транспортной инфраструктуры предполагается оставить в неизменном виде. При этом размещение объектов капитального строительства на территории муниципального городского округа в нарушение требований по обеспечению эффективности ОДД не допускается.

КСОДД подлежит корректировке при изменении дорожно-транспортной ситуации не чем один раз в 5 лет и с учетом вступления в силу законов, постановлений, распоряжений, методических рекомендаций и других нормативно-правовых актов, регламентирующих требования и рекомендации к данному документу.

Предусматривается возможность корректировки мероприятий КСОДД, целевых индикаторов и показателей в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде, социально-экономических условий и других оказывающих влияние факторов.

Информационное обеспечение КСОДД г.о. Похвистнево реализуется с соблюдением принципа транспарентности информации о ходе реализации мероприятий, как для средств массовой информации, общественных объединений и организаций, так и для отдельных граждан.

В соответствии с ФЗ от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об ОДД в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих объединений для повышения эффективности ОДД в соответствии с их уставами имеют право в установленном законодательством РФ порядке:

1) вносить в органы местного самоуправления, организации, уполномоченные в области ОДД, предложения по осуществлению мероприятий по ОДД и совершенствованию технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области ОДД;

2) проводить исследования причин и обстоятельств недостаточного обеспечения эффективности организации дорожного движения.

Органы исполнительной власти г.о. Похвистнево, юридические и физические лица могут привлекать общественные объединения к реализации мероприятий по ОДД.

Реализация утвержденных в КСОДД мероприятий осуществляется за счет средств бюджетных и внебюджетных источников.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложенные в КСОДД мероприятия разработаны в соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17.03.2015 г. N 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» и представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

КСОДД г.о. Похвистнево разработан на основе документов территориального планирования, стратегий и программ комплексного социально-экономического развития МО, долгосрочных целевых программ РФ, РТ и МР, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации с учетом обеспечения экологической безопасности и снижения негативного воздействия на окружающую среду ТС.

Реализация разработанных мероприятий КСОДД на территории г.о. Похвистнево позволит снизить масштабы экономических, экологических, аварийных и социальных потерь, которые несет общество в связи с недостатками в сфере ОДД.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 29.12.2017 N 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17.03.2015 г. N 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
3. СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89. [Текст]. – Взамен СНиП 2.07.01-89*; введ. 2017-07-01. – М.: ФГБУ ЦНИИП Минстроя России, 2016.
4. ГОСТ 33062-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса.
5. СП 34.13330.2012. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*.
6. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.
7. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
8. ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
9. ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.
10. ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
11. ГОСТ Р 50971-2011. Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
12. ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
13. ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний.
14. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.
15. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования.
16. ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог».
17. ОДМ 218.6.011-2013. «Методика оценки влияния дорожных условий на аварийность на автомобильных дорогах федерального значения для планирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения».
18. Справочник по безопасности дорожного движения. – М.: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), 2010. – 384 с.
19. Карасевич С.Н. Развитие проектных решений по обеспечению устойчивой мобильности в городах/ С.Н. Карасевич // «Транспортное планирование и моделирование»: сборник научных трудов II Междунар. научн.-практ. конф., Санкт-Петербург, 25-26 мая 2017 г.; редкол.: А.И. Солодкий [и др.] / Ассоциация транспортных инженеров (АТИ), Санкт-Петербургский госуд. архит.-строит. ун-т (СПбГАСУ). – Санкт-Петербург, 2017.

20. Карасевич С.Н., Аземша С.А. Организация дорожного движения в школьных зонах/ С.Н. Карасевич, С.А. Аземша // «Организация и безопасность дорожного движения»: Материалы XНаучн.-практ. конф. (с межд. участием) в 2-х томах, Тюмень, 16 марта 2017 г.; отв. ред.: Д.А. Захаров [и др.] / ТюмГНГУ. – Тюмень, 2017. – С. 180–185.

21. Карасевич, С.Н. Снижение потерь в дорожном движении применением в планировочной практике зон успокоения движения / С.Н. Карасевич // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса: материалы IIМеждунар. научн.-практ. конф., Гомель, 27-28 окт. 2012 г. / Белорус. гос. ун-т трансп.; редкол.: В.И. Сенько [и др.]. – Гомель, 2012. – С. 66–67.

22. Карасевич С.Н. Применение зон совмещенного использования для повышения качества организации дорожного движения в городах/ С.Н. Карасевич // «Транспортное планирование и моделирование»: сборник научных трудов Междунар. научн.-практ. конф., Санкт-Петербург, 26-27 мая 2016 г.; редкол.: А.И. Солодкий [и др.] / Ассоциация транспортных инженеров (АТИ), Санкт-Петербургский госуд. архит.-строит. ун-т (СПбГАСУ). – Санкт-Петербург, 2016. – С. 67–73.

23. Карасевич С.Н. Развитие проектных решений по формированию качества уличных пространств и мобильности в городах/С.Н. Карасевич // «Организация и безопасность дорожного движения»: Материалы XНаучн.-практ. конф. (с межд. участием) в 2-х томах, Тюмень, 16 марта 2017 г.; отв. ред.: Д.А. Захаров [и др.] / ТюмГНГУ. – Тюмень, 2017. – С. 197–202.

24. Карасевич С.Н. / Разработка модели транспортного узла в составе КСОДД городского округа // С.Н. Карасевич, В.М. Еремин, А.М. Бадалян, С.А. Аземша // «Искусственный интеллект. Интеллектуальные транспортные системы»: материалы Междунар. науч.-техн. конф., Брест, 25-28 мая 2016 г.;редкол.: В.А. Головкин [и др.] – Брест: БрГТУ, 2016. – С. 193–197.

25. Карасевич С.Н. Формирование мобильности в городах / С.Н. Карасевич // Журнал «Мир дорог». Изд-во: ООО «Издательский дом «МИР», Санкт-Петербург – 2017. – № 07/2017. – С. 66–67.

26. Карасевич, С.Н. и др. Развитие принципов и подход к проведению аудита дорожной безопасности на автомобильных дорогах общего пользования / С.Н. Карасевич, В.А. Грабауров, Е.Н. Кот // Научн. вест. автомоб. т-та / НИИАТ. – Москва, 2013. – Вып. 5 (май). – С. 11–18.

27. Справка «Об итогах социально-экономического развития городского округа Похвистнево Самарской области за 1-ое полугодие 2018 года и об ожидаемых итогах социально-экономического развития за 2018 год».