

ООО «ПРОЕКТНО – ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР»

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор

_____ Ноздрин Р. М.

« ____ » _____ 2018 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД-
КУРОРТ ГЕЛЕНДЖИК КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

КНИГА 2

Руководитель темы _____ Зинченко К.В.

г. Ставрополь 2018г.

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Начальник отдела ПТИ

Яйцев Н.В.

Ведущий инженер-проектировщик ОДД

Колесников Ю.Ю

Инженер по транспортному моделированию

Дыба С.Е.

Специалист по моделированию ТП

Бородин В.С.

СОДЕРЖАНИЕ

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого варианта проектирования.....	6
4.1 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	6
4.2 Мероприятия по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	19
4.3 Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема).....	21
4.4 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения.....	34
4.5 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.....	42
4.6 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	45
4.7 Мероприятия по применению реверсивного движения.....	49
4.8 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	50
4.9 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков.....	57
4.10 Мероприятия по организации 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.....	58

4.11 Мероприятия по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.....	59
4.12 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	61
4.13 Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).....	73
4.14 Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	89
4.15 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования.....	94
4.16 Мероприятия по режимам работы светофорного регулирования.....	102
4.17 Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	115
4.18 Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД.....	128
4.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	132
4.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.....	143
4.21 Мероприятия по организации велосипедного движения.....	154
4.22 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	157
4.23 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	174

4.24 Мероприятия по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.....	184
5 Очередность реализации мероприятий.....	186
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.....	189
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	228
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	232
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	234

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого варианта проектирования

4.1 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения. Транспортная сеть города должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между городскими районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети.

В общем виде понятие связности определяется как наличие «альтернативных маршрутов проезда из одной точки сети в другую. Высокая степень связности УДС обеспечивает удобные для горожан корреспонденции делового, социально-бытового и культурно-рекреационного назначения, а также оптимальное распределение трафика по сети и, соответственно, минимизацию задержек и экологических экстерналий. Низкая степень связности УДС всегда сопровождается значительными перепробегам транспорта, а также возникновением так называемых «узких мест», то есть критических сечений сети, становящихся точками формирования транспортных заторов».

Анализ смоделированной матрицы корреспонденции и параметров существующих схем организации дорожного движения в муниципальном образовании город-курорт Геленджик показал, что улично-дорожная сеть имеет достаточно развитую инфраструктуру, на основании чего можно

говорить о высоком уровне транспортной связности. Однако, учитывая социально-экономические особенности муниципального образования (наличие ярко выраженной сезонной миграции, развитая санаторно-курортная инфраструктура, активное строительство новых микрорайонов) повышение транспортной и пешеходной связности территорий актуально и на текущий момент. Более того, одной из первоочередных задач является покрытие данной территории высокоразвитой транспортной инфраструктурой, которая будет обеспечивать удобство, комфорт и безопасность местных жителей и отдыхающих.

Для повышения транспортной связности в рамках разработки КСОДД планируется ряд мероприятий, приведенных в таблице 4.1 и представленных на рисунках 4.1-4.3.

Таблица 4.1 – Перечень мероприятий по повышению транспортной связности в Муниципальном образовании город-курорт Геленджик

№ п/п	Наименование проектируемого объекта	Протяженность проектного участка, км	Количество полос (ширина полосы)
1	2	3	4
город Геленджик			
1	строительство кольцевого пересечения по ул. Адмирала Серебрякова на подъезде к а/д М-4 Дон с съездами к микрорайону «Северный»	-	-
2	строительство а/д от ул. Адмирала Серебрякова через микрорайон «Северный» до съезда на ул. Солнцедарская	0,760	2 (3,5)
3	строительство а/д (продолжение ул. Новороссийская) с выездом на ФД М-4 «ДОН»	0,180	2 (3,5)
4	строительство а/д (продолжение ул. Одесская) с выездом на ФД М-4 «ДОН»	0,120	2 (3,5)
5	строительство а/д от ул. Солнцедарская до ул. Туристическая	1,750	2 (3,5)
6	строительство а/д в микрорайоне Тонкий мыс, в продолжение ул. Набережная (км 1 + 082) до ул. Десантная	0,335	2 (3,0)
7	строительство а/д от ул. Советская до автомобильной дороги 03К-166 Магистраль «ДОН» - х. Джанхот	3,400	2 (3,5)
8	строительство а/д от ул. Десантная до ул. Североморская	2,230	2 (3,5)

Продолжение таблицы 4.1

1	2	3	4
Архипо-Осиповский внутригородской округ			
9	с. Архипо-Осиповка, строительство участка а/д (продолжение пер. Первомайский) в направлении ул. Каштановая	0,315	2 (3,5)
10	с. Архипо-Осиповка, участок а/д (продолжение ул. Санаторная) с выходом на ул. Каштановая	0,40	2 (3,0)
Дивноморский внутригородской округ			
11	строительство а/д «улица местного значения в районе жилой застройки от с/п «Факел» до пер. Студенческий в с. Дивноморское»	1,463	2 (3,0)



Рисунок 4.1 – Строительство новых дорог и подъездных участков городских улиц в городе Геленджик

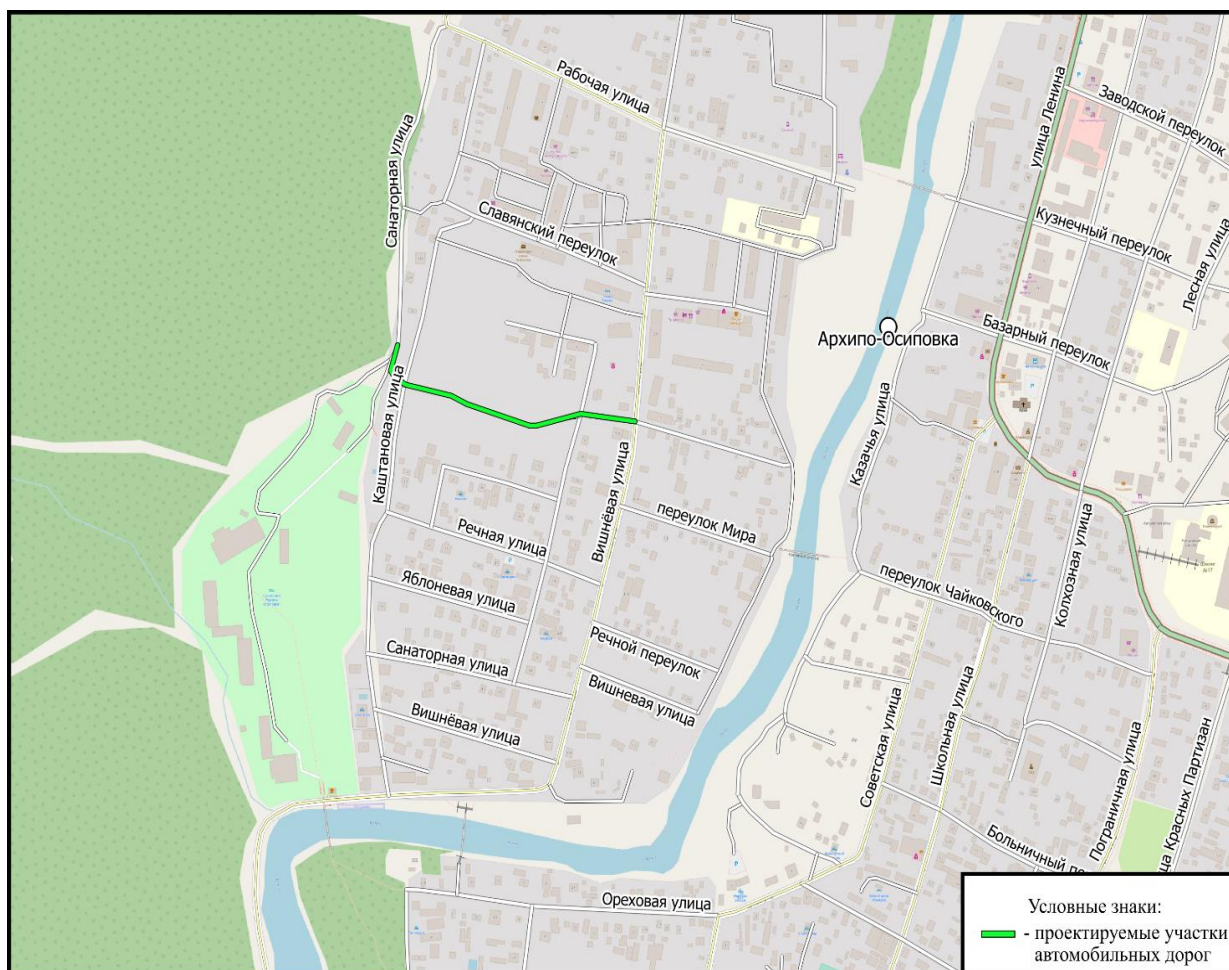


Рисунок 4.2 – Строительство новых дорог и подъездных участков городских улиц в с. Архипо-Осиповка

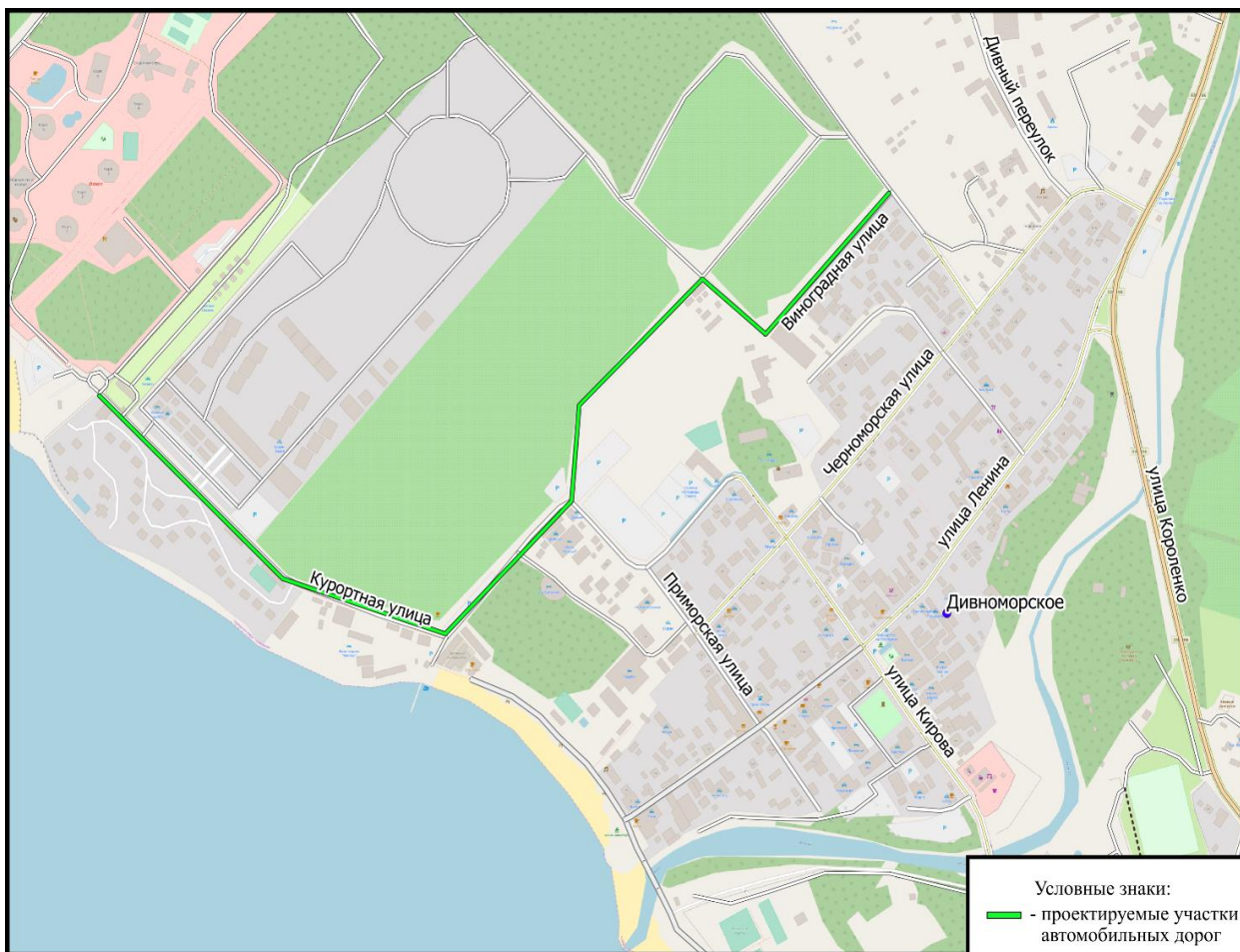


Рисунок 4.3 – Строительство новых дорог и подъездных участков городских улиц в с. Дивноморское

Фрагменты моделирования планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик показаны на рисунках 4.4-4.8.

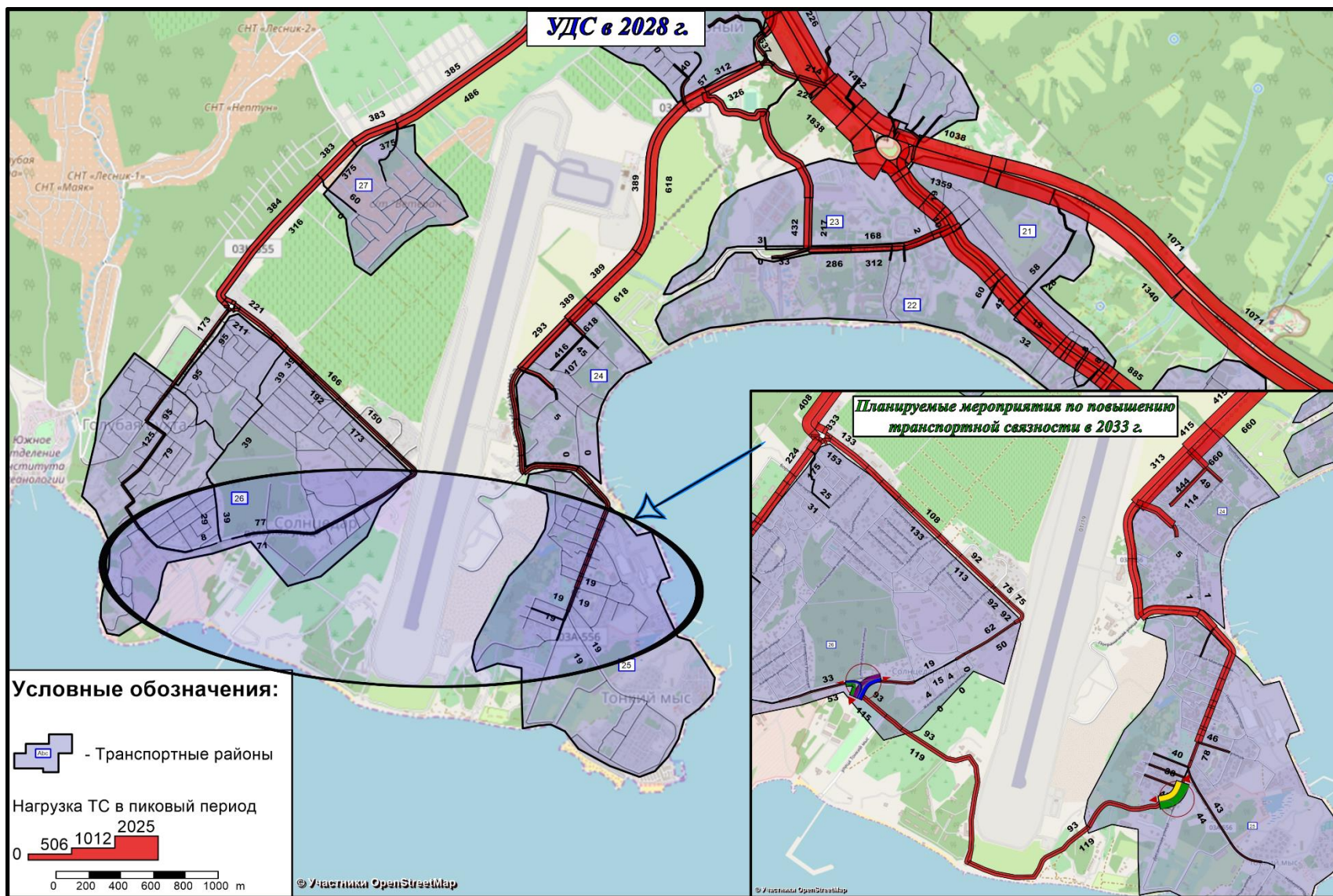


Рисунок 4.4– Моделирование планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик

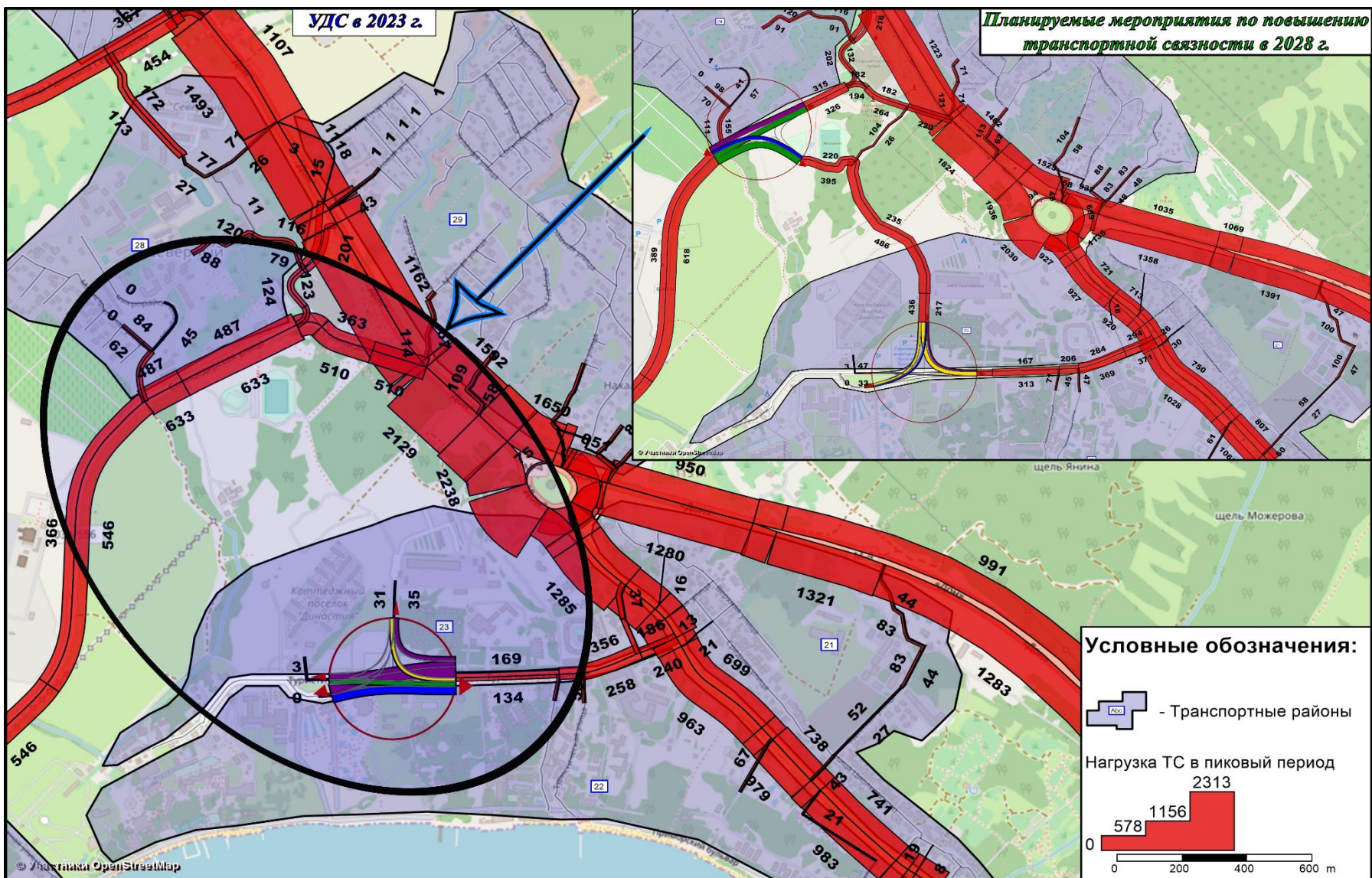


Рисунок 4.5 – Моделирование планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик

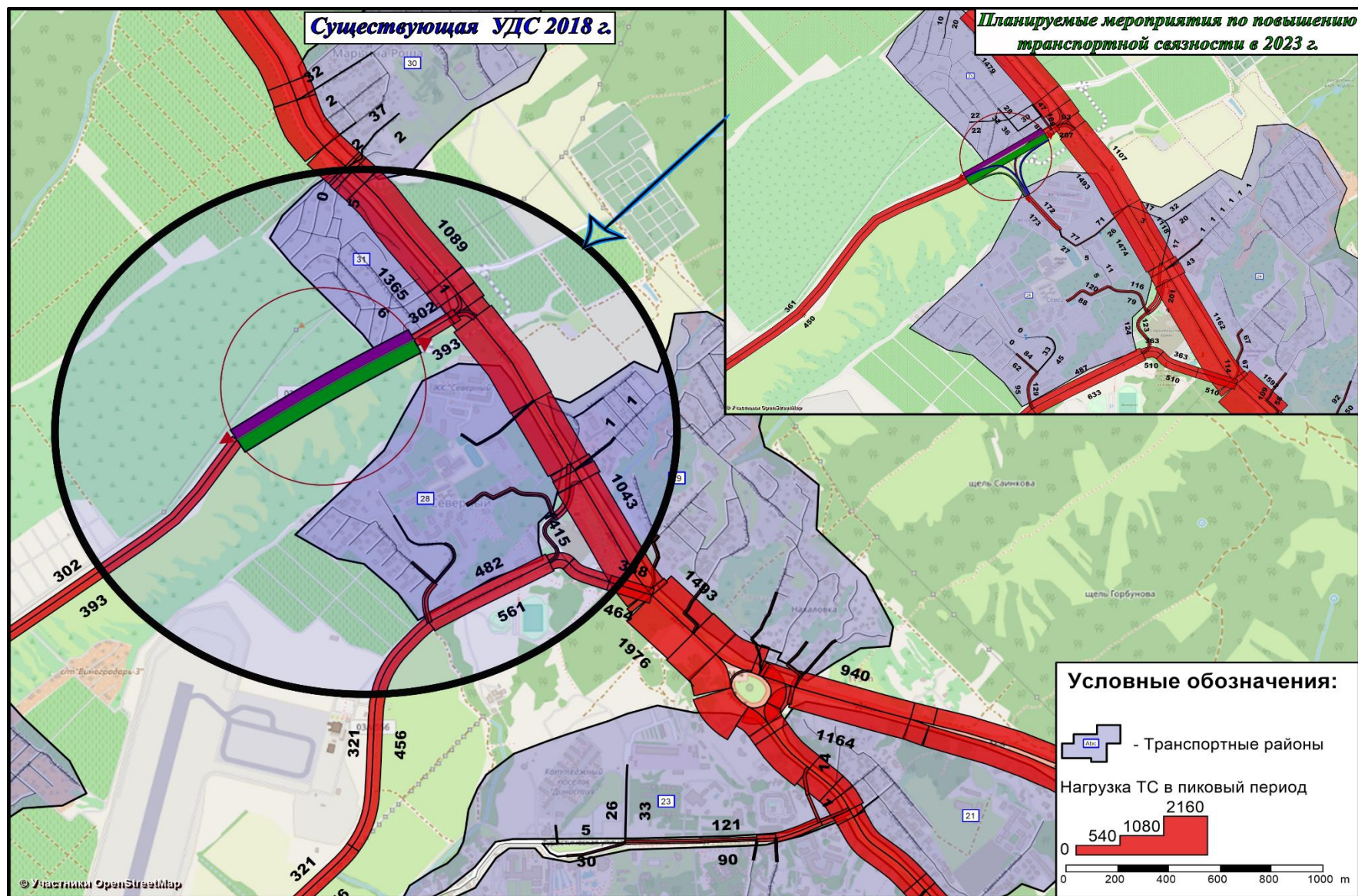


Рисунок 4.6 – Моделирование планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик

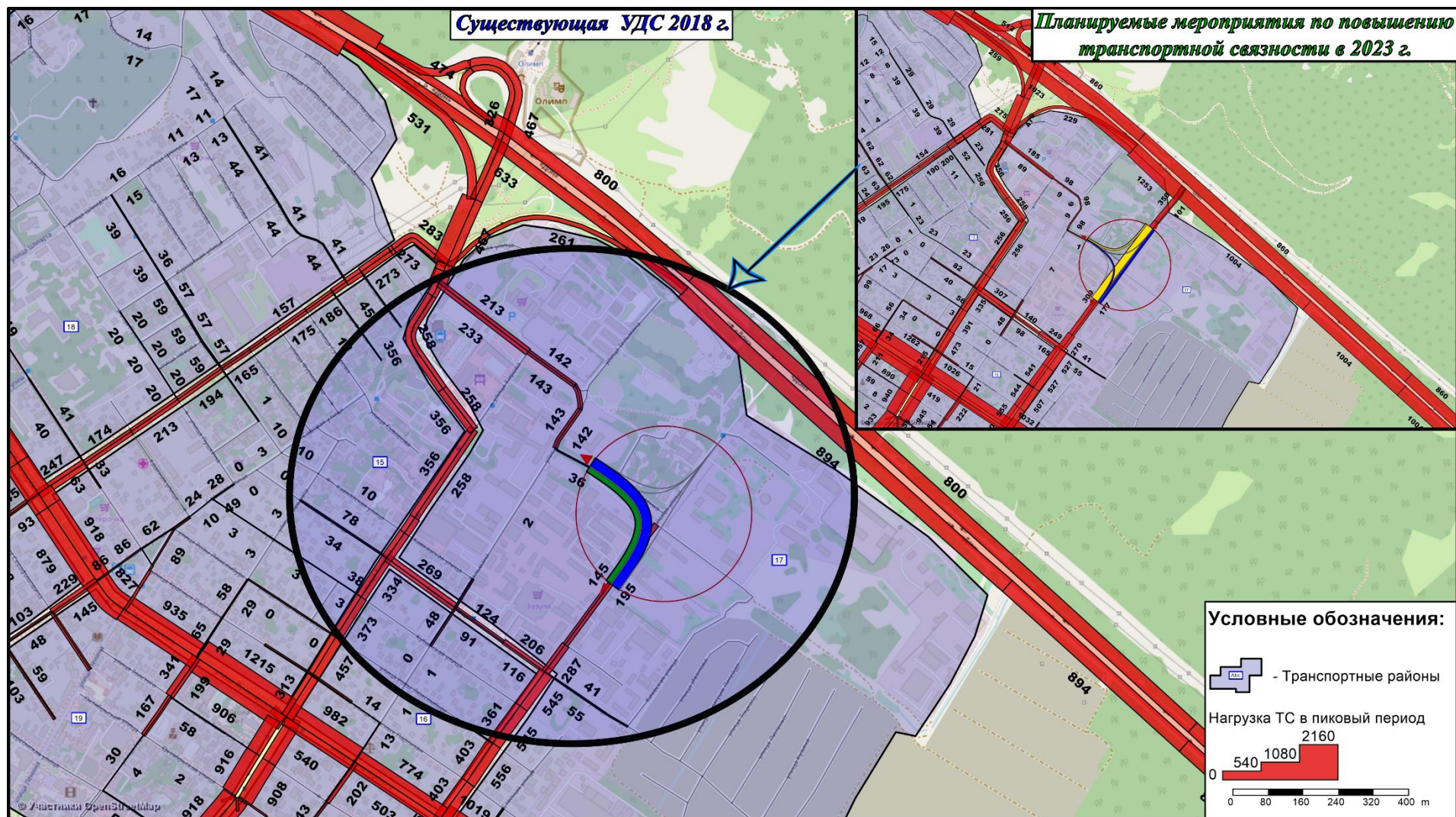


Рисунок 4.7 – Моделирование планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик

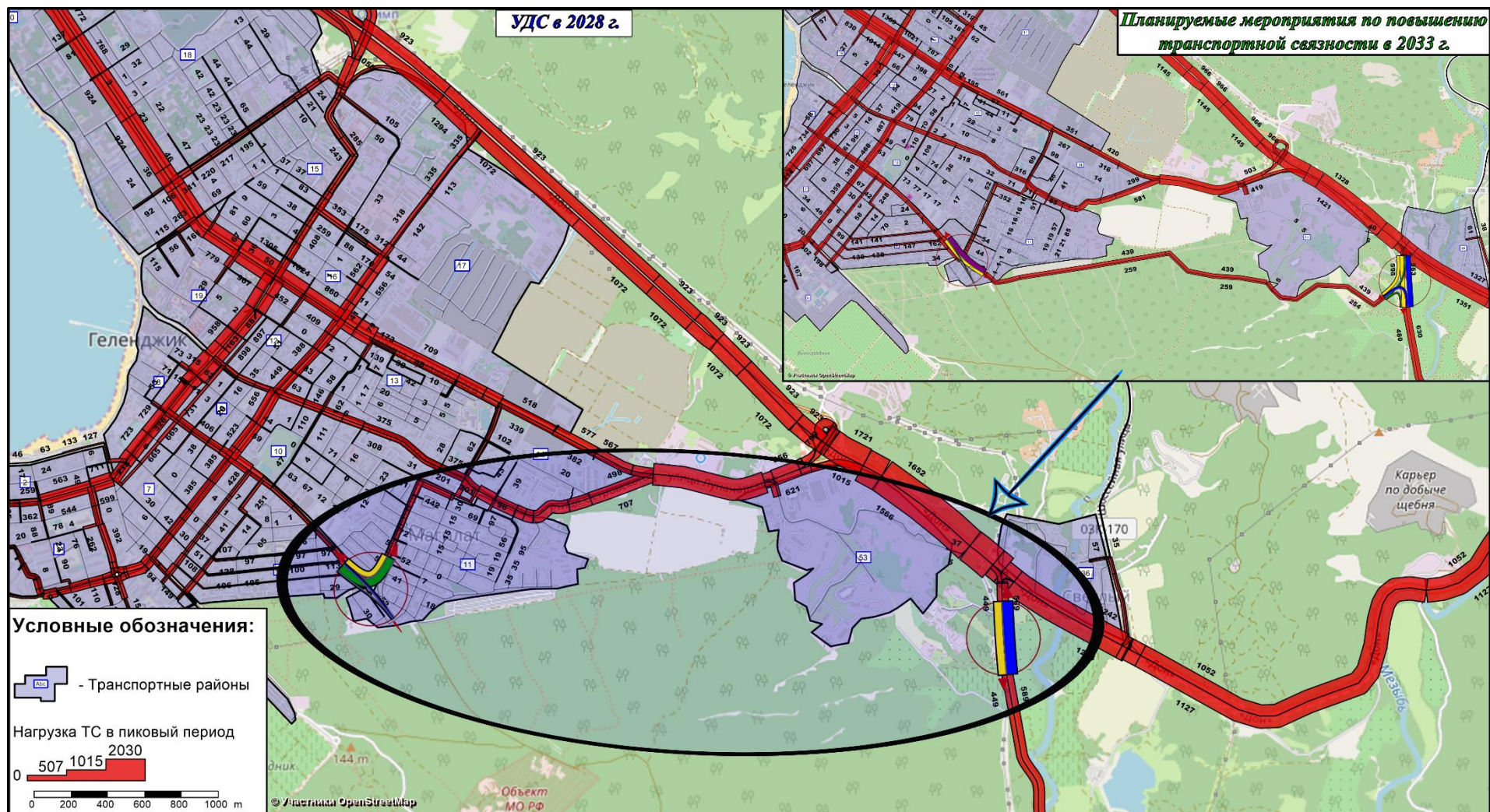


Рисунок 4.8 – Моделирование планируемых мероприятий по повышению транспортной связности городских улиц в городе-курорте Геленджик

Отдельно следует обозначить пешеходную связность – качество городской среды, характеризующее степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан.

При этом на степень пешеходной доступности влияет наличие или отсутствие различных элементов пешеходной инфраструктуры, а также их качество, развитость общественного транспорта, дорожные условия и вероятность возникновения ДТП.

Следует также учитывать, что степень пешеходной доступности можно повысить, грамотно подходу к правильному планированию городского пространства.

В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией вышедших за нормативные значения участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

Перечень мероприятий по повышению пешеходной связности в МО город-курорт Геленджик приведены в таблице 4.2.

Участки строительства новых тротуаров в с. Архипо-Осиповка и с. Кабардинка показаны на рисунках 4.9 – 4.11.

Таблица 4.2 – Перечень мероприятий по повышению пешеходной связности в муниципальном образовании город-курорт Геленджик

№ п/п	Расположение объекта	Протяжен- ность проектного участка, м	Ширина тротуара, м.
город Геленджик			
1	строительство пешеходного бульвара от ул. Солнцедарской до ул. Приморский бульвар	1,750	12

Продолжение таблицы 4.2

2	строительство тротуара по ул. Набережная	1,080	1,5
3	строительство тротуара по ул. Ясная	0,400	1,5
4	строительство тротуара по ул. Санаторная	1,665	1,5
Архипо-Осиповский внутригородской округ			
1	с. Архипо-Осиповка, пер. Дружный	267	1,5
2	с. Архипо-Осиповка, пер. Больничный	400	1,5
3	с. Архипо-Осиповка, ул. Санаторная	1680	1,5
4	с. Архипо-Осиповка, ул. Сосновая	240	1,5
5	с. Архипо-Осиповка, ул. Речная	287	1,5
6	с. Архипо-Осиповка, пер. Заводской	330	1,5
Кабардинский внутригородской округ			
1	с. Кабардинка, ул. Мира от ул. Октябрьская до ул. Дообская четная сторона	132	1,5
Пшадский внутригородской округ			
1	п. Бетта, строительство тротуара от ул. Мира, вдоль р. Бетта до ул. Веселой	222	1,5
2	с. Криница, строительство тротуара по ул. Заречная	1452	1,5
3	с. Береговое, строительство тротуара по ул. Садовая	325	1,5



Рисунок 4.9 – Строительство новых дорог и подъездных участков городских улиц в городе Геленджик

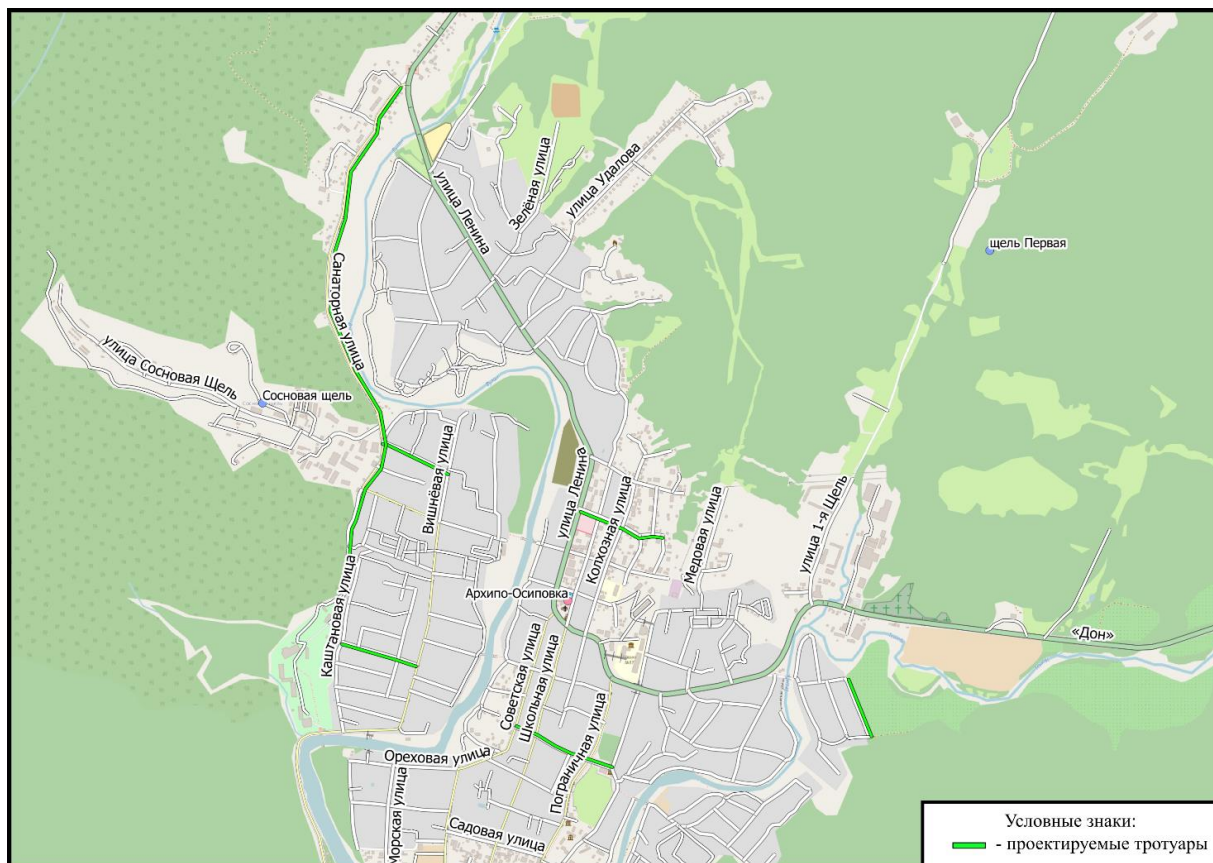


Рисунок 4.10 – Строительство новых тротуаров в с. Архипо-Осиповка

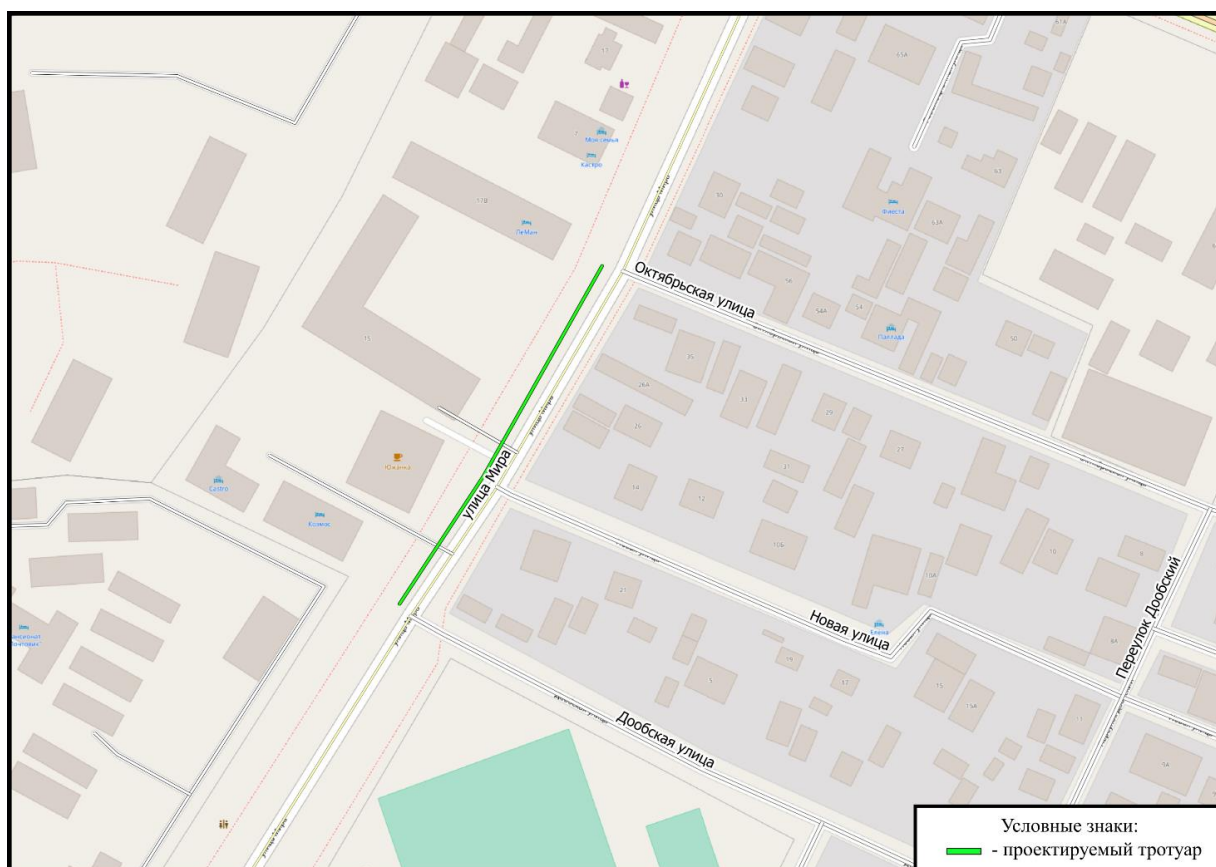


Рисунок 4.11 – Строительство нового тротуара в с. Кабардинка

4.2 Мероприятия по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Результаты замеров интенсивностей и скоростей движения на автомобильных дорогах общего пользования муниципального образования город-курорт Геленджик не превышают расчётных нормативных значений для установленных категорий дорог. В тоже время, анализ социально-экономического развития, проведенный на первом этапе разработки КСОДД, показывает увеличение численности населения на прогнозный период.

Отличительной особенностью города-курорта Геленджик является ярко выраженная сезонная миграция населения.

Социально-экономическое развитие курорта характеризуется поступательным и динамичным развитием. Экономика муниципального образования город-курорт Геленджик представлена тремя секторами хозяйственной деятельности:

- первичный сектор (сельское хозяйство, добывающая промышленность);
- вторичный сектор (обрабатывающая промышленность, строительство, энергетика);
- третичный сектор (транспорт, связь, финансы, торговля, образование, здравоохранение, рекреационная деятельность и другие виды производственных и социальных услуг) – обеспечивает функционирование первичного и вторичного секторов экономики муниципального образования.

Основным направлением экономики городского округа является курортная отрасль, однако большое значение имеет также садоводство, виноградарство и виноделие.

В этих условиях повышение безопасности ДД за счёт улучшения дорог УДС МО становится актуальной.

Проектом предусмотрены мероприятия по изменению категоричности дорог в соответствии с перечнем участков дорог, приведённым в таблице 4.3.

Таблица 4.3 – Перечень участков дорог с изменяемой категоричностью

Местоположение участка	Протяжённость участка, км	Текущая категория	Проектная категория
г. Геленджик			
ул. Айвазовского	0,700	IV	III
ул. Озерная	0,598	IV	III
ул. Кустодиева	0,330	IV	III
ул. Ломоносова	0,113	IV	III
ул. Энгельса	0,111	IV	III
ул. Грина	0,320	IV	III
ул. Доктора Сульжинского	0,673	IV	III
ул. Генерала Петрова	0,733	IV	III
с. Кабардинка			
ул. Солнечная	0,800	IV	III

4.3 Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема)

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению нагрузки на УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Для оценки изменения характеристик дорожного движения после изменения параметров транспортной сети используются методы транспортного моделирования. При этом на распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

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

После ввода исходных данных и выполнения последовательности процедур методом моделирования рассчитываются параметры транспортных потоков, выполняется расчет параметров движения транспортной сети и расчет корреспонденций.

В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. На рисунках 4.12 – 4.23 представлены картограммы расчётной интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в утренний час пик на текущую дату, а также на прогнозные периоды.



Рисунок 4.12 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2018 г.



Рисунок 4.13 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2023 г.



Рисунок 4.14 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2028 г.



Рисунок 4.15 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2033 г.

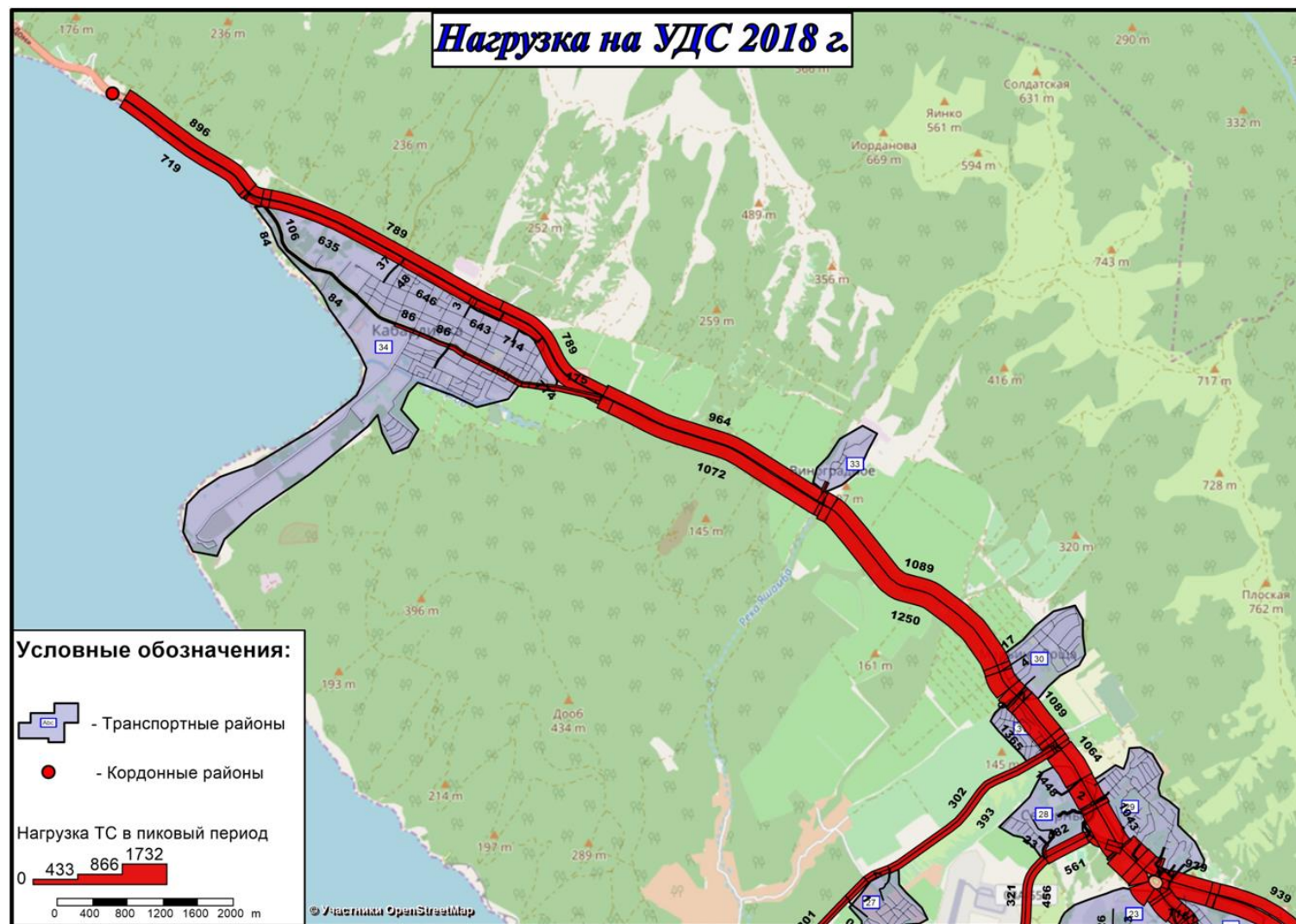


Рисунок 4.16 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2018 г. (Сухумское шоссе)



Рисунок 4.17 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2023 г. (Сухумское шоссе)



Рисунок 4.18 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории Муниципального образования город-курорт Геленджик на 2028 (Сухумское шоссе)



Рисунок 4.19 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории МО город-курорт Геленджик на 2033 г. (Сухумское шоссе)

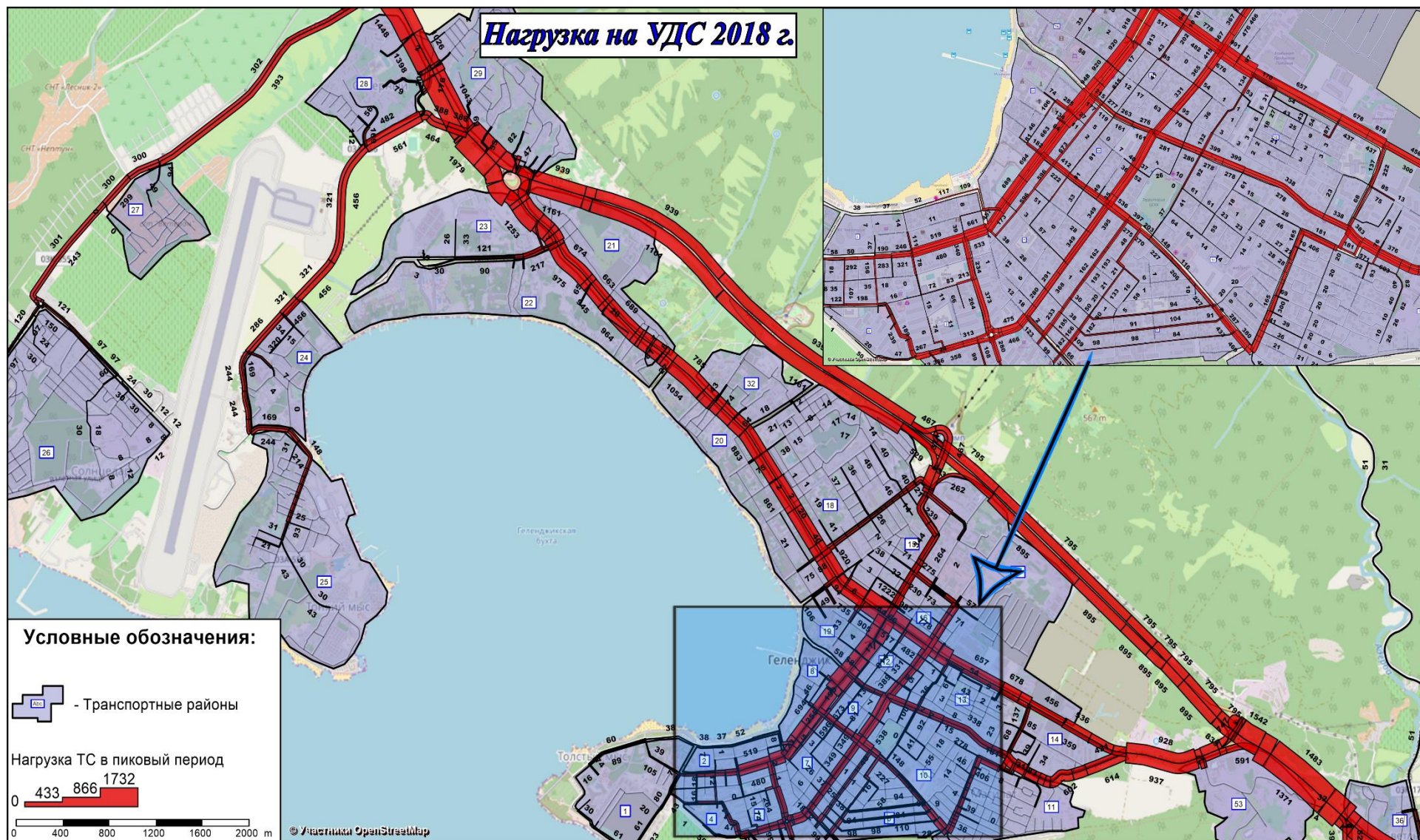


Рисунок 4.20 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей на территории города Геленджик на 2018 г.

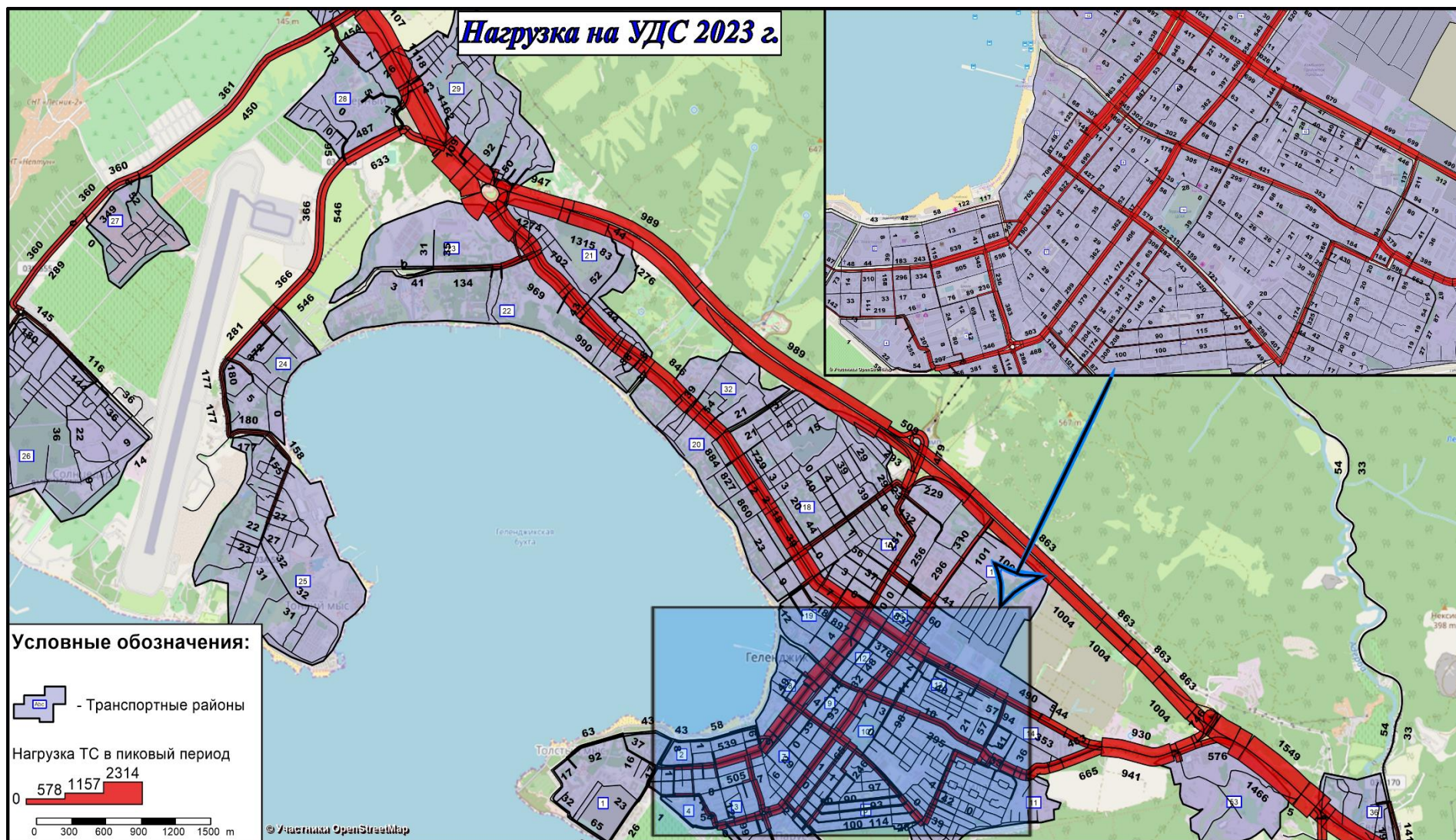


Рисунок 4.21 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей
на территории города Геленджик на 2023 г.

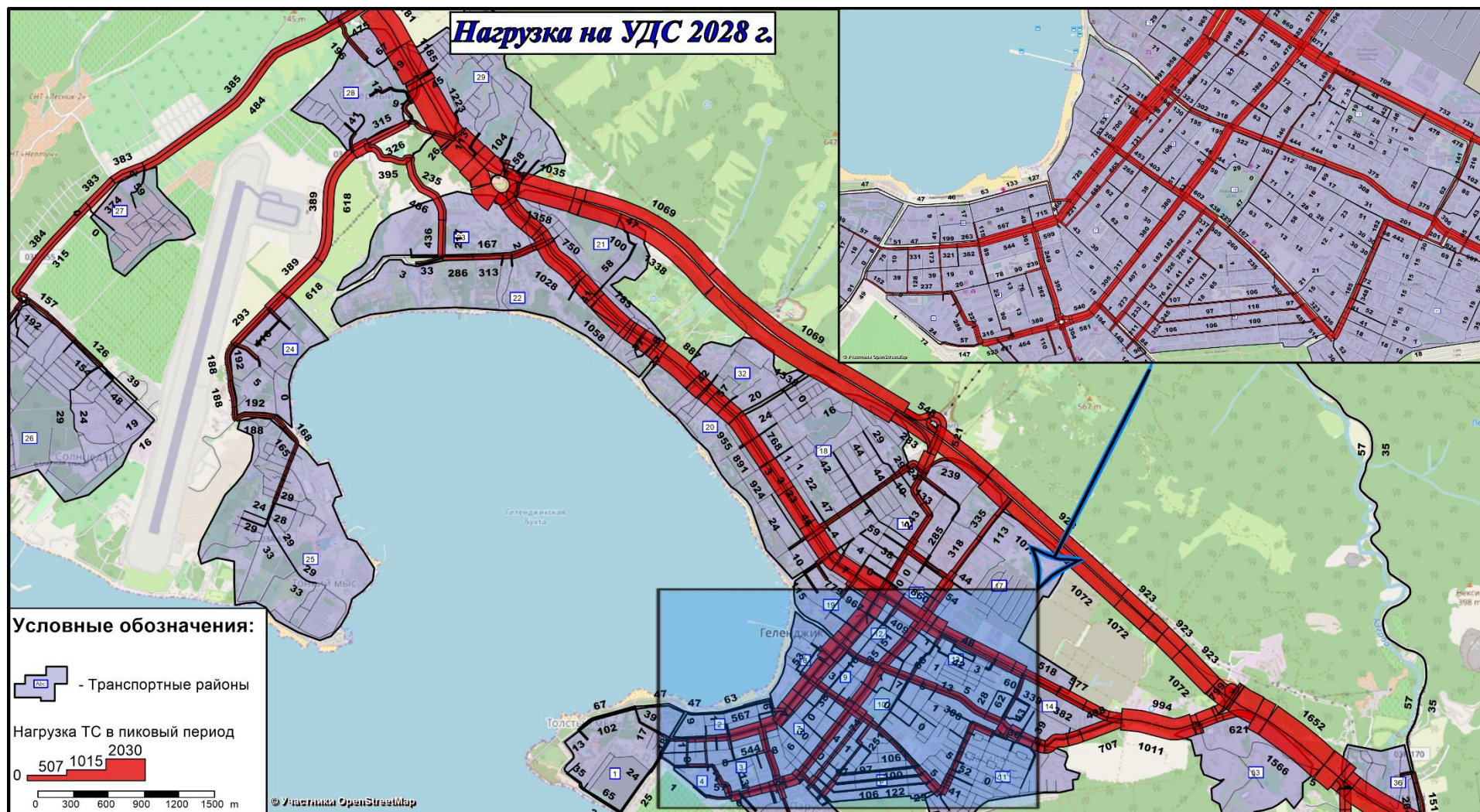


Рисунок 4.22 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей
на территории города Геленджик на 2028 г.

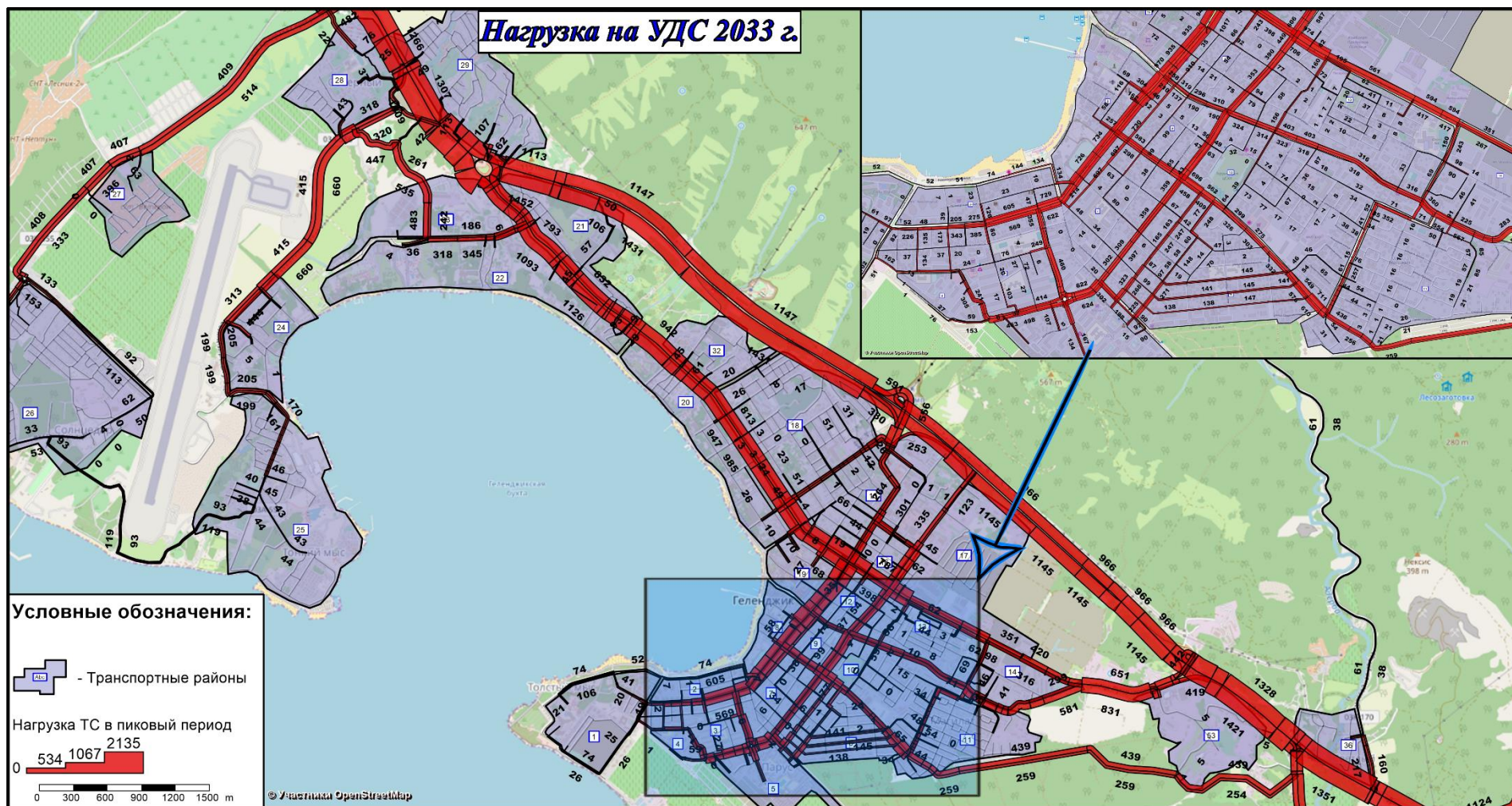


Рисунок 4.23 – Картограмма приведенной интенсивности движения автомобилей
на территории города Геленджик на 2033 г.

Анализ данных, полученных в результате проведения моделирования, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность улиц и дорог Муниципального образования город-курорт Геленджик далека от максимального расчётного значения, а планируемые в расчётные сроки мероприятия по строительству и реконструкции дорожных объектов позволят избежать проблем с критической перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

4.4 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

4.4.1 Основные этапы создания АСУД

Соответственно объёму и виду работ при создании АСУД могут быть предусмотрены различные стадии проектирования и внедрения.

Стадийность также зависит от мощности внедряемой системы. Под понятием «мощность системы» далее следует понимать количество охватываемых перекрёстков.

Стадийность создания АСУД регламентируется: п. 5.1.7 «Руководство по проектированию и внедрению АСУД на базе АСС УД [34]; п.2.1.5 ГОСТ 24.501 – 82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования» [33].

В этих документах предусмотрены следующие стадии создания тиражируемых систем:

- 1) обследование объекта;
- 2) разработка проекта структурно-алгоритмической части АСУД;
- 3) проектирование инженерной части системы;
- 4) привязка программного обеспечения;
- 5) строительно-монтажные работы;

- 6) пусконаладочные работы;
- 7) опытная эксплуатация;
- 8) анализ функционирования системы.

Перечисленные стадии рекомендованы для АСУД, охватывающей не менее 25-ти перекрёстков.

4.4.2 Проектирование систем

Проектирование системы включает двухразовое обследование объекта автоматизации и разработку проекта.

4.4.2.1 Обследование объекта автоматизации

Обследование объекта автоматизации заключается в обследовании дорожно-транспортной сети города и проводится с целью определения района управления, выбора наиболее целесообразного типа системы для данного города, предварительного определения места размещения основного оборудования, расчёта ожидаемых затрат на проектирование и внедрение АСУД и оценки экономического эффекта.

Конечным результатом предпроектных работ являются составление и утверждение задания на проектирование и технико-экономического обоснования на внедрение системы.

Выбор наиболее целесообразного типа системы осуществляется в два этапа. На первом предварительно выбирается уровень системы. На втором определяются район управления, перекрёстки, включаемые в систему, и проводится предварительный расчёт ожидаемого экономического эффекта системы, т.е. разрабатывается технико-экономическое обоснование (ТЭО). Если срок окупаемости системы в пределах допустимого (менее трех лет), то внедрять выбранную систему целесообразно. В противном случае необходимо проверить целесообразность внедрения системы более низкого уровня.

Исходным материалом для составления ТЭО служат результаты предварительного обследования объекта управления: получение данных по

геометрии дорожно-транспортной сети, генеральному плану развития транспортной схемы города, схемам организации движения, а также натурное определение параметров транспортных и пешеходных потоков – интенсивностей, скоростей, времени проезда и т.п. Существенным является то, что все данные по объекту управления должны быть согласованы на момент начала проектирования системы.

Одно из условий успешного внедрения АСУД – правильная организация работ на всех этапах её создания. Уже на предпроектной стадии должны быть решены следующие основные вопросы по организации проектирования и строительства системы:

- определены основные исполнители – заказчик, генподрядчик, проектировщик, строительно-монтажные и пусконаладочные организации;
- составлен и утверждён на уровне администрации города план-график проектирования и внедрения системы;
- организована постоянно действующая комиссия, координирующая деятельность организаций, участвующих в создании АСУД;
- выбрано место и определены условия размещения управляющего пункта.

После решения указанных вопросов можно приступать к следующим этапам проектирования.

4.4.2.2 Разработка проекта АСУД

Разработка проекта АСУД обычно проводится в три стадии:

1) Разработка структурно-алгоритмической части системы.

Данная стадия необходима для АСУД и предусматривает выбор структуры системы, определение и расчёт режимов функционирования, уточнение состава оборудования, размещение чувствительных элементов детекторов транспорта, разработку схем соединения устройств, составление должностных инструкций, расчёт количества запасных изделий, разработку требований к инженерной части системы. В зависимости от сложности

системы работы на данной стадии могут выполняться в два этапа – технический и рабочий проекты или в один – технорабочий проект. Обязательны для данной стадии разработка и утверждение технического задания на структурно-алгоритмическую часть системы.

2) Проектирование инженерной части системы.

В зависимости от сложности системы проектирование инженерной части также может быть проведено в одну (технорабочий проект) или две стадии (технический и рабочий проекты). Для крупных систем рабочий проект выпускается на очереди строительства, что обеспечивает ускорение процесса внедрения системы. Проект здания для управляющего пункта обычно выполняется отдельно.

Целесообразно в АСУД выделять в первую очередь пункт управления и район из 20 – 30 перекрёстков, а затем производить наращивание мощности системы очередями по 15 – 20 перекрёстков.

Результатом проектирования инженерной части системы являются чертежи на установку оборудования и помещение для управляющего пункта АСУД, чертежи прокладки кабельных трасс, заказные спецификации.

3) Привязка программного обеспечения.

Привязка программного обеспечения (ПО) включает расчёт режимов управления, составление схем коммутации оборудования АСУД в части установок управления, заполнение форм по привязке ПО, отладку ПО для конкретной АСУД.

4.4.3 Монтаж

Перед строительно-монтажными работами должны быть проделаны операции по приобретению необходимого для внедряемой системы оборудования, комплектующих изделий, а также материалов для изготовления нестандартного оборудования и изготовление этого оборудования.

Строительно-монтажные работы в целях сокращения сроков внедрения системы ведутся по мере выдачи рабочих чертежей. Наладочные работы по

центральному управляющему пункту (ЦУП) и периферийному оборудованию ведутся независимо друг от друга, а по периферийному оборудованию – автономно на каждом перекрёстке. Установка периферийного оборудования и монтаж производится в соответствии с проектной документацией и СП.

Электромонтажные работы на перекрёстках проводятся специализированными бригадами, обеспеченными передвижными средствами транспортировки и механизации. В процессе производства монтажных работ осуществляется операционный контроль качества монтажа, заключающийся в проверке соответствия монтажа проектным документам, инструкциям по эксплуатации, строительным нормам и правилам. Выявленные дефекты устраняются до начала последующих операций.

Основные работы по наладке периферийного оборудования заключаются в следующем. В дорожных контроллерах проверяется соответствие привязки проектной документации. Включается контроллер и проверяется порядок переключения фаз в резервной программе, соответствие горящих по направлениям светодиодов текущим фазам, указанным в проектной документации. Настраиваются детекторы транспорта, проверяется работа контроллера в режиме местной гибкой коррекции. Проверяется монтаж силовых кабелей между контроллерами и светофорами, его соответствие проектной документации. Подключаются силовые кабели, включается и проверяется работа перекрёстка в целом.

После проверки функционирования оборудования перекрёстка по всем параметрам составляется акт наладки оборудования перекрёстка. Периферийное оборудование проверяется и настраивается при наличии линии связи с ЦУПом.

Некоторые особенности имеют монтаж и наладка вычислительного комплекса (ВК). Перед получением ВК заказчик должен подготовить помещение, отвечающее требованиям на его размещение. Средства ВК, поступающие заказчику, проверяются на исправность, комплектность

оборудования и технической документации. Сохранность средств ВК, документации, инструмента и ЗИП обеспечивается заказчиком.

В период монтажа и наладки ВК заказчик не имеет права пользоваться средствами ВК.

По окончании наладки оборудования производится комплексная наладка системы, проверка её работы в различных режимах.

4.4.4 Эксплуатация систем

Эксплуатация комплекса технических средств и всей системы управления дорожным движением возложена на специализированное монтажно-эксплуатационное подразделение (СМЭП). Для этого в структуре СМЭПа создаётся участок «Эксплуатация АСУД». В рамках этого выделяются следующие подразделения: группа эксплуатации технических средств ЦУПа, группа эксплуатации периферийных устройств, группа эксплуатации средств связи и промышленного телевидения и проверки сигнальных и питающих кабелей и заземлений.

В зависимости от конкретных условий функционирования АСУД – насыщенности города техникой регулирования дорожного движения, наличия в СМЭПе соответствующих специалистов, структуры системы и т.д. – структура службы АСУД может меняться. Например, в некоторых случаях создаётся самостоятельная группа программного и технологического обеспечения и ведения технической документации и группа оперативного управления системой.

Применение микропроцессоров в аппаратуре управления дорожным движением приводит к необходимости организации ремонтных работ. Решение этой задачи возможно двумя путями. Первый предполагает создание соответствующих подразделений (участков, групп, бригад) непосредственно в составе каждого СМЭПа, включающих в свой состав квалифицированных специалистов по микропроцессорной технике. Второй путь – наиболее целесообразный и перспективный – связан с организацией комплексного

централизованного обслуживания микропроцессорных узлов специализированными организациями. Основные работы, выполняемые этими предприятиями, включают в себя техническое обслуживание, ремонт, обеспечение запчастями.

Диагностирование и ремонт устройств, в составе которых имеются микропроцессоры, осуществляются в порядке абонентного обслуживания.

Ремонт неисправных узлов (блоков) производится или путём замены неисправных на исправные, или путем ремонта неисправных узлов (блоков) на месте эксплуатации либо на участке специализированной организации.

Ремонт (техническое обслуживание) осуществляется по региональному принципу на договорных началах между эксплуатирующей организацией и специализированной организацией, выполняющей комплексное централизованное обслуживание. Техническое обслуживание проводится согласно эксплуатационной документации и в соответствии с согласованным графиком проведения работ.

Принцип абонентного обслуживания не исключает необходимости обучения работников СМЭПа основным принципам эксплуатации микропроцессорных устройств. В частности, изменение и настройка режимов функционирования, выполняемые корректировкой установок в памяти микропроцессорного узла, производятся работниками СМЭПа самостоятельно с привлечением специального оборудования.

Обнаружение неисправности микропроцессорного узла, замена его с предварительным диагностированием нового производится также силами работников СМЭПа. Микропроцессорные контроллеры построены структурно гораздо проще, чем контроллеры АСС-УД. Поэтому и поиск неисправностей в них в принципе несложный. Неисправность микропроцессорного узла обнаруживается автоматически и выводится на соответствующий индикатор, причём дорожный контроллер автоматически переводится в режим жёлтого мигания. Неисправность силовой части также индицируется отдельно по каждому силовому модулю.

Наиболее сложно обнаруживать ошибки, допущенные при привязке программного обеспечения, т.е. при занесении в память установок.

Поэтому при эксплуатации микропроцессорных систем в составе обслуживающего персонала должны находиться технологи-программисты, в том числе и в составе бригад, обслуживающих периферийные устройства. Количественно состав бригад не увеличивается. Должности технологов-программистов могут быть введены вместо должностей механиков, так как часть функций механиков передаётся на специализированные предприятия. Большое значение в АСУД-С имеют детекторы транспорта. Метод управления по параметрам ТП, применяемый в данных системах, полностью основан на показаниях детекторов.

Количество задействованных детекторами сечений значительно больше, чем в старых системах. Поэтому при эксплуатации микропроцессорных систем внимание к детекторам транспорта должно быть повышенное и часть эксплуатационного персонала, обслуживающая их, должна быть больше, чем в старых системах.

Таким образом, для поддержания эффективности АСУД на приемлемом уровне необходимо регулярно проводить оценку качества работы системы. Далее эта мера должна служить стимулирующим фактором для обслуживающего персонала.

На территории города Геленджика, на данный момент располагаются 52 светофорными объектами, на расчётный проектный период планируется установка светофоров ещё на шести узловых точках. Укрупнённый анализ транспортной ситуации показал, что внедрение системы АСУДД на улично-дорожной сети города за счёт активного управления, позволит перераспределить транспортные потоки, снизить загруженность основных магистралей и избежать систематического возникновения заторовых ситуаций. Однако, учитывая значительный размер капитальных вложений в разработку и внедрения данной системы, на этапе выбора варианта развития системы организации дорожного движения в г. Геленджике было принято решение

отказаться от варианта с разработкой АСУДД и направить усилия на сбалансированное развитие всех элементов системы ОДД.

4.5 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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

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

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности,

представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако, до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения. Для регулирования отношений в указанной сфере издан подзаконный нормативный правовой акт ОДМ 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог» [36], содержащий в руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

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

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а

информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования. Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурного обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией муниципального образования). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга.

Вместе с тем, с учётом заданного вектора и сценария инновационного развития, определённого Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года №1734 «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» [27], рекомендуется создать на базе муниципального образования Центр организации дорожного движения. Возложить на сотрудников центра осуществление систематического мониторинга дорожного движения, систематизацию и хранение получаемой информации.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу,

единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

4.6 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее реагировать на изменившуюся обстановку, принимать решения при выборе оптимального маршрута, что в свою очередь помогает повысить безопасность, исключить перепробеги и перераспределить нагрузку на улично-дорожную сеть. В муниципальном образовании город-курорт Геленджик качественная информационная система играет особую роль, обеспечивая свободный и быстрый доступ туристов и местных жителей к социально — культурным объектам и местам отдыха. Система информационного обеспечения в общем должна соответствовать транспортным потребностям жителей и гостей города.

На основе выявленных недостатков в существующей системе информационного обеспечения действующей на территории муниципального образования (информирование водителей о возможных маршрутах движения практически не осуществляется; отсутствуют указатели социально-значимых объектов; не осуществляется информирование водителей о наличии работающих камер фото-видео фиксации нарушений ПДД; не развито пространственное ориентирование пешеходов) рекомендуется проведение следующих видов мероприятий:

- проработка системы маршрутного ориентирования, помогающей водителям четко ориентироваться, избегать ошибок в выборе направления

движения. В частности, рекомендуется установка дорожных знаков дополнительной информации 6.15.1– 6.15.3 (рисунок 4.24).

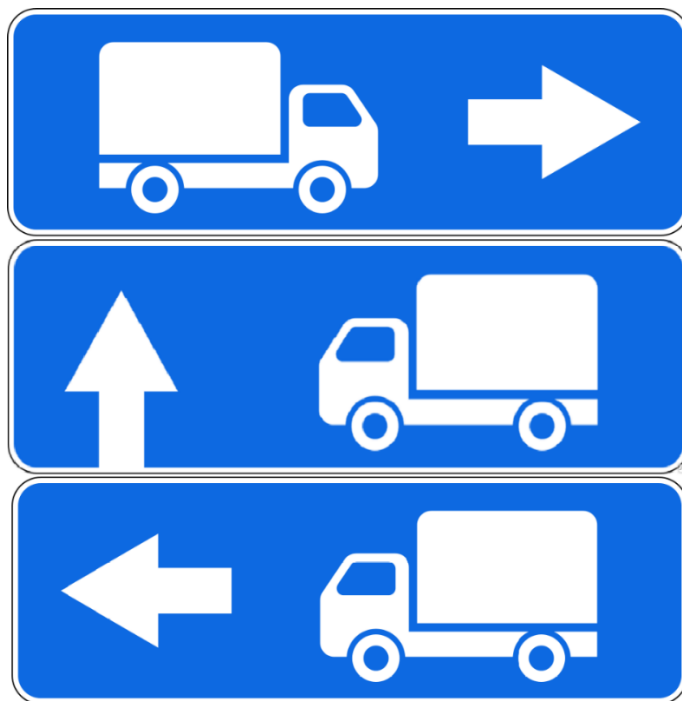


Рисунок 4.24 – Знак дополнительной информации 6.15.1-6.15.3

– установка знаков индивидуального проектирования «Внимание ведется автоматическая фото- и видеофиксация нарушений ПДД» в местах установки данного вида технических средств (рисунок 4.25).



Рисунок 4.25 – Информационный щит о режиме фото- видеофиксации

– установка дорожных знаков дополнительной информации или табличка 8.23 Фотовидеофиксация (применяется со знаками 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1–3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27–3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31, а также со светофорами (рисунок 4.26)

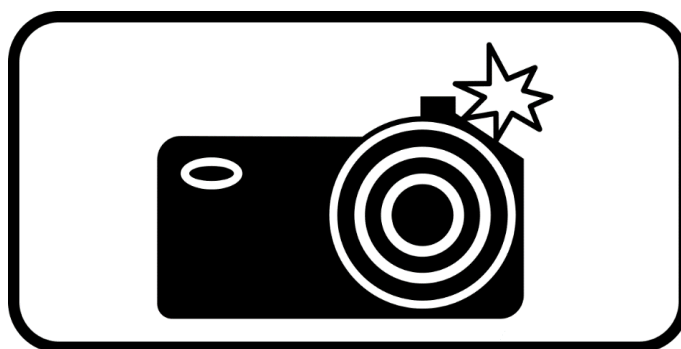


Рисунок 4.26 – Знак дополнительной информации (табличка) 8.23

- установку знаков 6.9.1 «Предварительный указатель направления», 6.10.1 «Указатели направления» (пример исполнения на рисунках 4.27, 4.28);



Рисунок 4.27 – Виды знаков 6.9.1 – 6.10.1

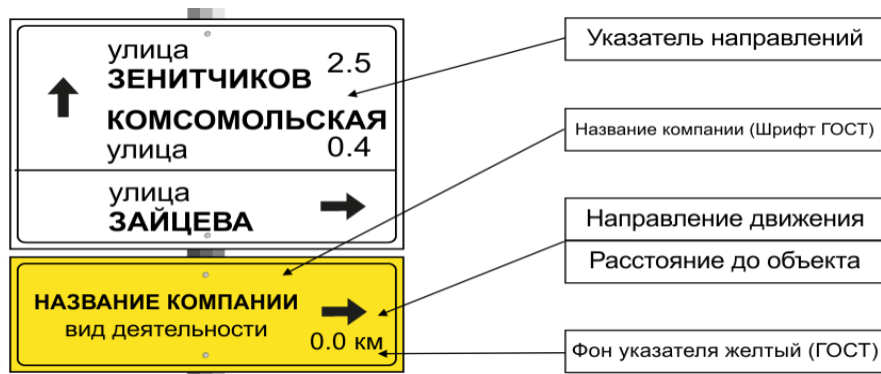


Рисунок 4.28 – Пример информационной таблички

– установка на остановках и пересечениях навигационных указателей, позволяющих ориентироваться на территории и подсказывающих расположение культурных и социально - значимых объектов, маршруты движения, парковки. На каждом щите рекомендуется предоставить

информацию о количестве времени необходимого, для достижения интересующего сооружения пешком (рисунок 4.29).

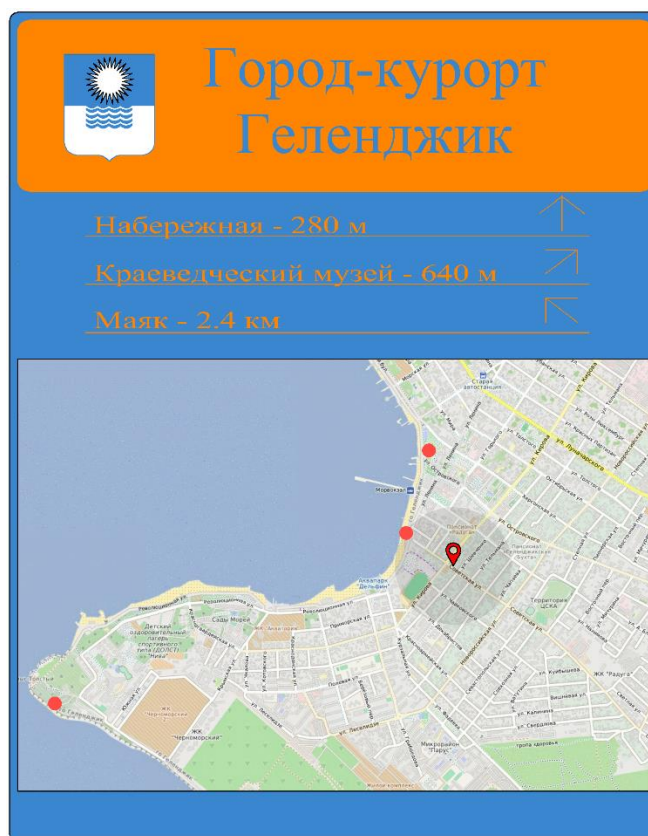


Рисунок 4.29 – Пример навигационного указателя

Данные мероприятия при сравнительно незначительных вложениях позволят повысить уровень информационной обеспеченности жителей и гостей муниципального образования город - курорт Геленджик.

4.7 Мероприятия по применению реверсивного движения

В связи с тем, что на некоторых магистралях и пригородных дорогах транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) одностороннего движения. Примером являются магистрали, ведущие в административные центры городов, по которым в утренний час пик

происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

В муниципальном образовании город-курорт Геленджик не выявлено характерных мест, где было бы возможно ввести реверсивное движение автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть муниципального образования нагружена равномерно, отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий на рассматриваемом участке УДС нет.

4.8 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

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

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

Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: исправные пассажирские транспортные средства, соответствующие дорожным условиям и объему перевозок; высокая квалификация и дисциплинированность водителей и всего служебного персонала; дороги, отвечающие нормативным требованиям; техническая оснащённость остановок общественного транспорта; рациональная организация движения с предоставлением в необходимых случаях приоритета общественному маршрутному транспорту.

Согласно результатам анализа, подвижной состав маршрутного транспорта в МО город-курорт Геленджик представлен автобусами малой, средней и большой вместимости. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Поскольку качество автомобильных дорог напрямую влияет на комфортность и скорость передвижения, содержанию дорог и улиц, по которым проходят маршруты общественного транспорта, следует уделять первоочередное внимание. Не следует допускать образование хаотичных парковок легкового транспорта, которые могут привести к сужению проезжей части и затруднению передвижения.

Оснащённость мест остановок общественного транспорта является приоритетным направлением при обеспечении безопасности и комфорта пешеходов (пассажиров), т.к. в силу специфики являются местами притяжения и скопления людей. В сводной таблице К.1 (Приложение К) приведен перечень существующих мест остановки маршрутного транспорта с указанием наличия/отсутствия типовых элементов.

На основании данных, полученных в полевом этапе работ, было выявлено, что значительная часть мест остановок общественного транспорта не соответствует требованиям п. 3 ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» от 01.06.2003 (с изменениями от 01.10.2008 г.).

Около 37% остановок не оборудованы остановочными павильонами, на 5% не оборудованы дорожными знаками (либо знаки установлены не по ГОСТ), на 22% отсутствуют заездные карманы и посадочные площадки, 90% остановок не имеют ограждений.

В соответствии с целями приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» общий уровень нормативного состояния дорожной сети городских агломераций в 2025 году должен составить – 85%.

Поскольку, системы обслуживания маршрутного транспорта являются неотъемлемой частью УДС, то для обеспечения требуемого уровня безопасности и удобства необходимо провести комплекс мероприятий по обустройству остановочных павильонов общественного транспорта в соответствии с нормативами. При этом, как уже было сказано ранее, с учётом того, что все дороги находящиеся на территории городской агломерации подвергаются повышенному антропогенному воздействию за счёт интенсивных пешеходных потоков и увеличенному количеству объектов обслуживания населения находящихся в непосредственной близости проезжей части, при определении нормативных значений по уровням категоричности, категорию дороги по возможности следует принимать выше существующей и не ниже III категории.

В первоочередной задаче стоит:

- оборудование остановочных площадок по адресам:
- с. Архипо-Осиповка (км 1456+806 справа) отсутствует АП на площадке перед магазином;
- с. Архипо-Осиповка, (км 1457+103 слева) (Архипо-Осиповка) отсутствует АП на площадке перед магазином;
- с. Архипо-Осиповка, ул. Удалова;
- с. Архипо-Осиповка, пер. Первомайский;
- с. Архипо-Осиповка, ул. Сосновая щель;
- рассмотреть возможность переноса существующих остановок общественного транспорта на земли муниципального образования город-

курорт Геленджик (км 1473+509 право (Пшада); км 1480+719 право; 1487+196 право (Михайловский Перевал); км 1491+768 право);

- пос. Светлый, организация двух остановочных павильонов по ул. Шоссейная в районе д. 47;

- с. Адербиевка, организация пяти остановочных павильонов по ул. Октябрьская (чётная сторона). Один остановочный павильон в районе церкви (нечётная сторона).

Кабардинский внутригородской округ:

- с. Кабардинка, ул. Революционная, 119 оборудование разворотного кармана на остановку.

Для эффективной реализации данных мер рекомендуется актуализировать и утвердить реестр всех мест остановок общественного транспорта на территории Муниципального образования город-курорт Геленджик.

Применительно к городским дорогам в состав автобусной остановки должны входить следующие элементы:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- площадка ожидания (для дорог I-III категорий);
- заездной карман;
- тротуары и пешеходные дорожки;
- пешеходный переход;
- автопавильон;
- скамьи;
- урны для мусора;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические

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

При выборе вариантов, обеспечивающих приоритетное движение маршрутных средств, были рассмотрены следующие мероприятия:

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



Рисунок 4.30 — Схема прохождения предлагаемого к введению нового маршрута

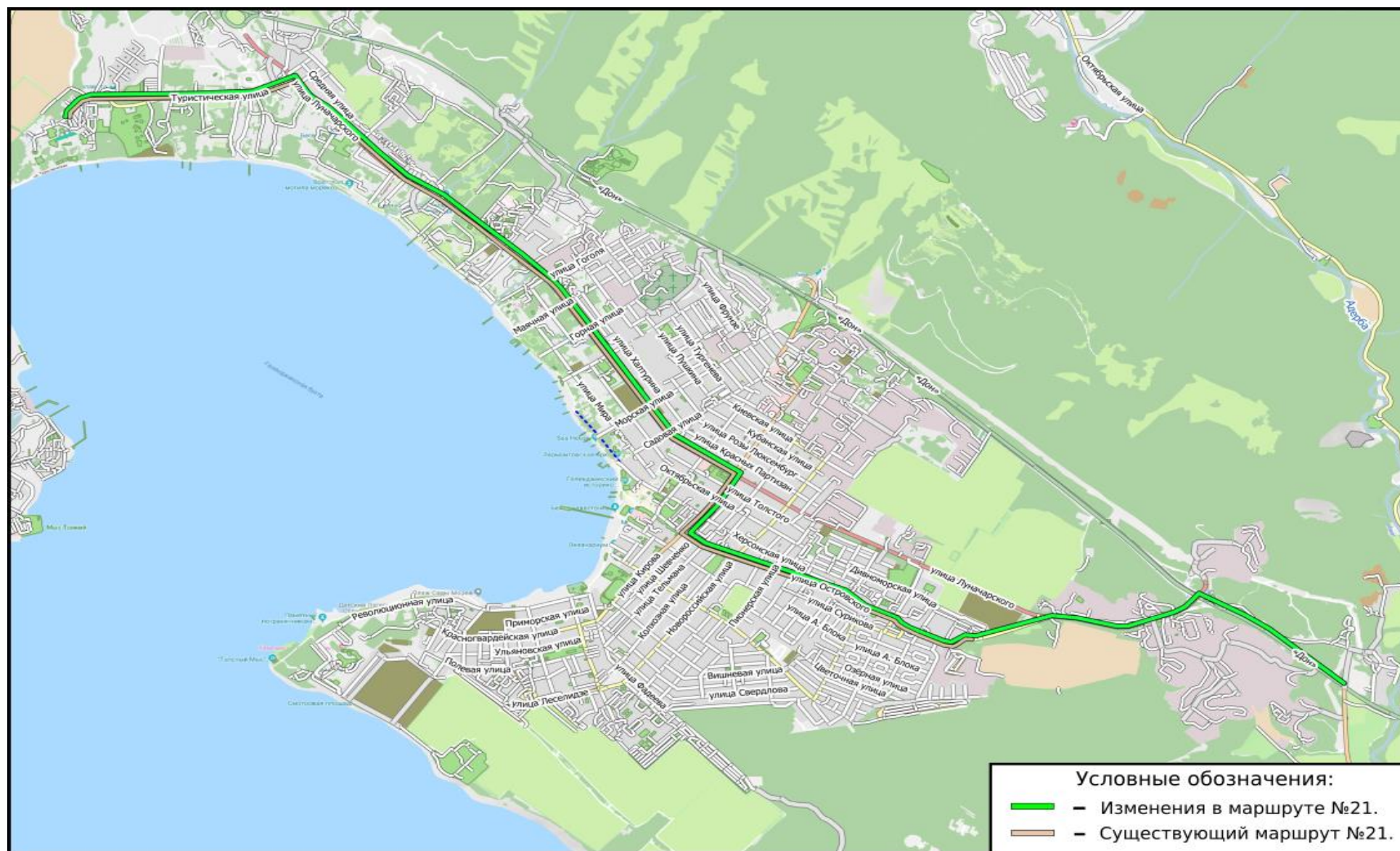


Рисунок 4.31 — Схема движения измененного маршрута

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

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

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

Приоритетное светофорное регулирование движения вводят при значительных задержках на светофорах, перекрестках.

4.9 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков

Движение транзитного транспорта по территории муниципального образования город-курорт Геленджик осуществляется в значительном объеме. Основной поток транзитного транспорта, проходящего через территорию

муниципального образования, движется по автомобильной дороге федерального значения М-4 «ДОН».

Наибольшее влияние транзитные корреспонденции оказывают на населённые пункты Архипо-Осиповского, Дивноморского и Пшадского внутригородских округов. В данных округах федеральная трасса проходит непосредственно через городские поселения:

- с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина;
- пос. Тешебс, ул. Ленина;
- пос. Текос, ул. Ленина;
- пос. Михайловский перевал, ул. Центральная;
- пос. Возрождение, ул. Таманская.

Генеральным планом и Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры, предусматривается строительство автомобильной дороги, которая позволит пустить транзитный транспорт в обход указанных населённых пунктов. Однако, учитывая капиталоемкость и отсутствие конкретных сроков начала реализации проекта, разработка комплексной схемы организации дорожного движения проводилась без учёта строительства планируемой дороги. При вводе в эксплуатацию указанных участков дорог, мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков будут сводиться к разработке информирования участников дорожного движения по возможным путям объезда.

4.10 Мероприятия по организации 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

На начальном этапе разработки КСОДД был проведен сбор данных о схемах движения и интенсивности грузового транзитного транспорта.

Проведенный анализ полученной информации позволяет сделать вывод о том, что существующая организация движения транзитного грузового транспорта на текущий момент является оптимальной.

Основной объем движения грузового транспорта проходит по трассе М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск, проходящей в обход города Геленджик, в следствии чего, УДС города не перегружена грузовым транспортом. В то же время на территории города в достаточном объеме предусмотрены дорожные знаки, оптимизирующие движение грузового транспорта (3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», а также 3.2 «Движение запрещено» с табличкой 8.4.1 «Вид транспортного средства» на всех въездах в основную селитебную зону).

4.11 Мероприятия по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

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

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления МО используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение по улицам грузового транспорта, въезд на определенные территории. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время проведения мероприятий, а также целью создания благоприятных условий для местных жителей.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС муниципального образования город-курорт Геленджик не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

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

В таких случаях Приказ Минтранса РФ «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» [4] предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к реально существующим дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность возрастает с ростом скоростей движения. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства.

Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Основными мероприятиями, направленными на снижение скоростного режима, являются:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения ТС;
- устройство искусственных неровностей (ИН);
- устройство шумовых полос;
- применение средств фото/видеофиксации нарушений.

Проведенное транспортное обследование показало, что к настоящему моменту на участках автомобильной сети город-курорт Геленджик требуется дополнительная оптимизация скоростного режима движения транспортных средств. При этом необходимо обеспечить контроль соблюдения установленных скоростных режимов. При анализе условий движения в муниципальном образовании город-курорт Геленджик выявлено, что в местах расположения школ и детских садов технические средства установлены в недостаточном количестве.

Искусственные неровности (ИН) – специально устроенное возвышение на проезжей части для принудительного снижения скорости движения, расположенное перпендикулярно к оси дороги.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять согласно ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» [16]. Искусственные неровности допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 "Ограничение максимальной скорости", 5.3.1 "Зона с ограничением максимальной скорости", 5.21 "Жилая зона";

- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 "Движение без остановки запрещено";

- по всей зоне действия знака 1.23 "Дети" через 50 м друг от друга.

Не допускается устанавливать ИН в следующих случаях:

- на дорогах федерального значения;

- на дорогах регионального значения с числом полос движения 4 и более (кроме участков, проходящих по территории городов и населенных пунктов с числом жителей более 1000 человек);

- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширений проезжей части;

- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;

- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов;

- на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;

- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;

- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Допускается совмещение ИН монолитной конструкции трапецевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений,

детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов с обеспечением прохода пешеходов по центральной горизонтальной площадке ИИ шириной не менее 4 м.

В целях принудительного снижения скорости транспортных средств и повышения уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети муниципального образования г. Геленджик предлагается устройство искусственных дорожных неровностей и ограничение скоростного режима на следующих участках улично-дорожной сети города (таблицы 4.4, 4.5).

Таблица 4.4 – Список мест установки дополнительных знаков ограничения скорости в муниципальном образовании город-курорт Геленджик

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	2	3
г. Геленджик		
1	ул. Крымская, д. 21	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
2	ул. Крымская, д. 19А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч, 20 км/ч (2 шт.)
3	ул. Крымская, д. 15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
4	ул. Крымская, пересечение с ул. Полевая	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
5	ул. Грибоедова, д. 1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
6	ул. Грибоедова, д. 29	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
7	ул. Грибоедова, д. 31	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20 км/ч
8	ул. Грибоедова, д. 19А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
10	ул. Полевая, д. 17	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
9	ул. Грибоедова, д. 19	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
11	ул. Фадеева, д. 40	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч

Продолжение таблицы 4.4

12	ул. Фадеева, д. 11А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
13	ул. Вишневая, д. 32	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
14	ул. Вишневая, детский сад №35	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)
15	ул. Вишневая, детский сад №30	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч и 40 км/ч
16	ул. Вишневая, д. 56А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
17	ул. Дивноморская, д. 15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
18	ул. Дивноморская, СОШ №6	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
19	ул. Островского, детский садик №15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
20	ул. Кирова, д. 82	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
21	ул. Толстого, д. 34	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
22	ул. Толстого, д. 24	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
23	ул. Морская, детский садик №2	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20 км/ч
24	ул. Мира, д. 40	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20км/ч
25	ул. Халтурина, СОШ №4	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
26	ул. Халтурина, д. 6	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
27	Сухумское шоссе, рядом с ул. Маршала Жукова	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч
28	Сухумское шоссе, рядом с ул. Мускатная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч
29	ул. Туристическая, рядом с ул. Луначарского	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
30	ул. Луначарского, рядом с ул. Новая	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
с. Архипо-Осиповка		
31	, ул. Ленина, пересечение с ул. Пограничная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч

Продолжение таблицы 4.4

32	ул. Ленина, СОШ №17	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)
с. Пшада		
33	ул. Советская, рядом с СОШ №20	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
34	ул. Советская, д. 28А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
35	ул. Школьная, СОШ №20	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
36	ул. Школьная, д. 20	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч, 40 км/ч
с. Михайловский перевал		
37	ул. Школьная, пересечение с ул. Центральная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
38	ул. Школьная, д. 2А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)
39	ул. Школьная, д. 1А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч (3 шт.)

Таблица 4.5 – Список мест установки ИН

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	2	3
г. Геленджик		
1	ул. Крымская, д. 19А	Установка и обустройство ИН
2	ул. Крымская, д. 15	Установка и обустройство ИН
3	ул. Грибоедова, д. 62	Установка и обустройство ИН
4	ул. Фадеева, д. 11А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)
5	ул. Фадеева, д. 40	Установка и обустройство ИН
6	ул. Толстого, СОШ №1	Установка и обустройство ИН
7	ул. Толстого, детский сад №2	Установка и обустройство ИН
8	ул. Мира, д. 40	Установка и обустройство ИН
9	ул. Халтурина, д. 6	Установка и обустройство ИН
10	Сухумское шоссе, рядом с ул. Маршала Жукова	Установка и обустройство ИН (2 шт.)
11	Сухумское шоссе, рядом с ул. Мускатная	Установка и обустройство ИН (2 шт.)

Продолжение таблицы 4.5

с. Архипо-Осиповка		
12	ул. Ленина, СОШ №17	Установка и обустройство ИН (2 шт.)
с. Пшада		
13	район ул. Школьная, д. 20	Установка и обустройство ИН (2 шт.)
с. Михайловский перевал		
14	ул. Школьная, д. 2А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)
15	ул. Школьная, д. 1А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)

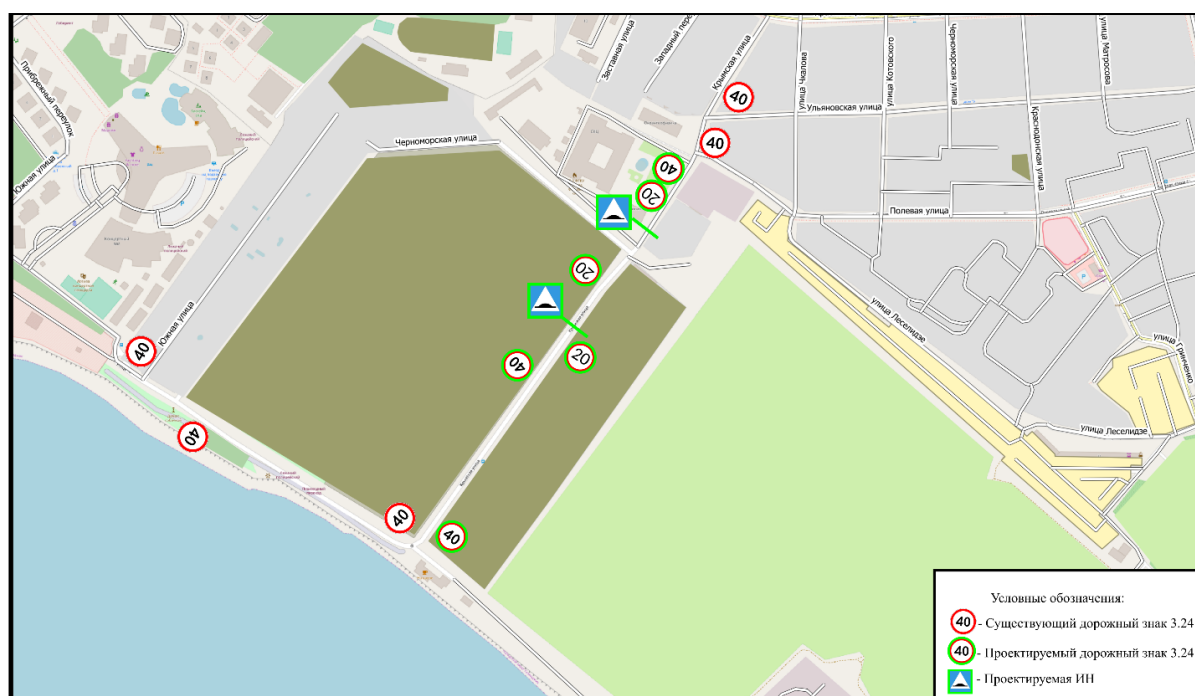


Рисунок 4.32 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

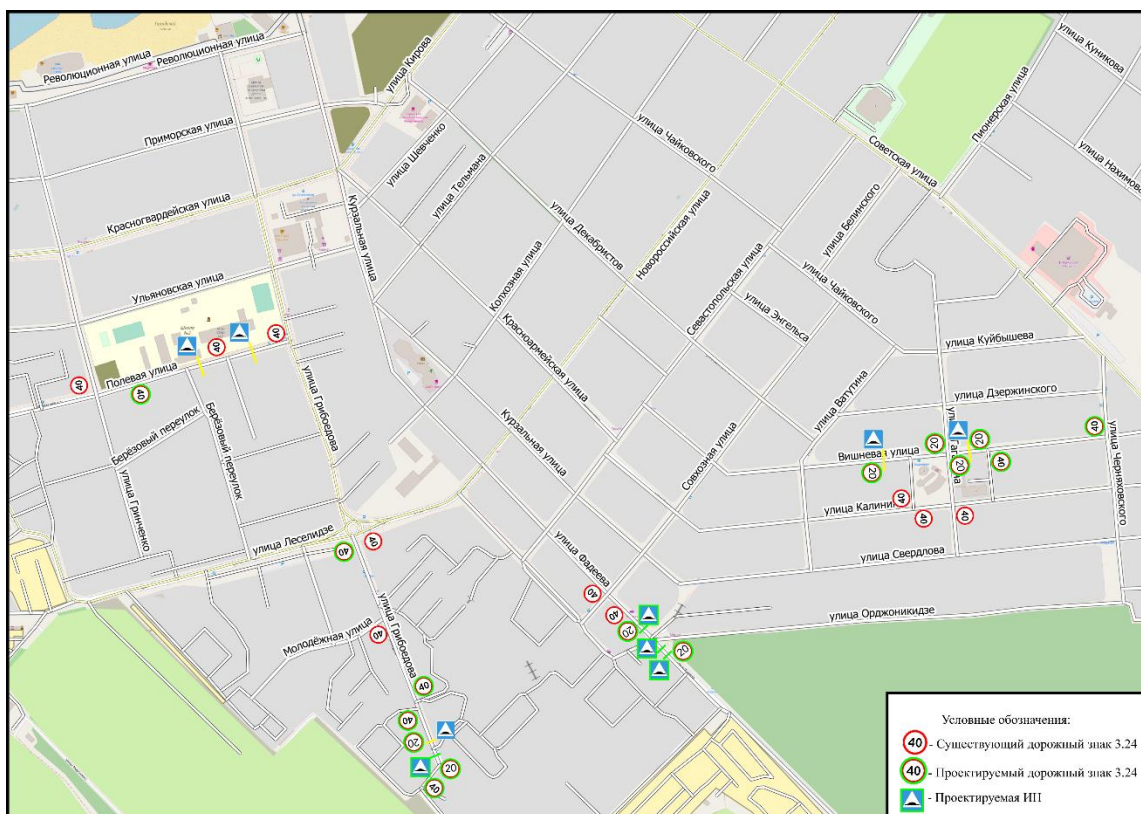


Рисунок 4.33 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

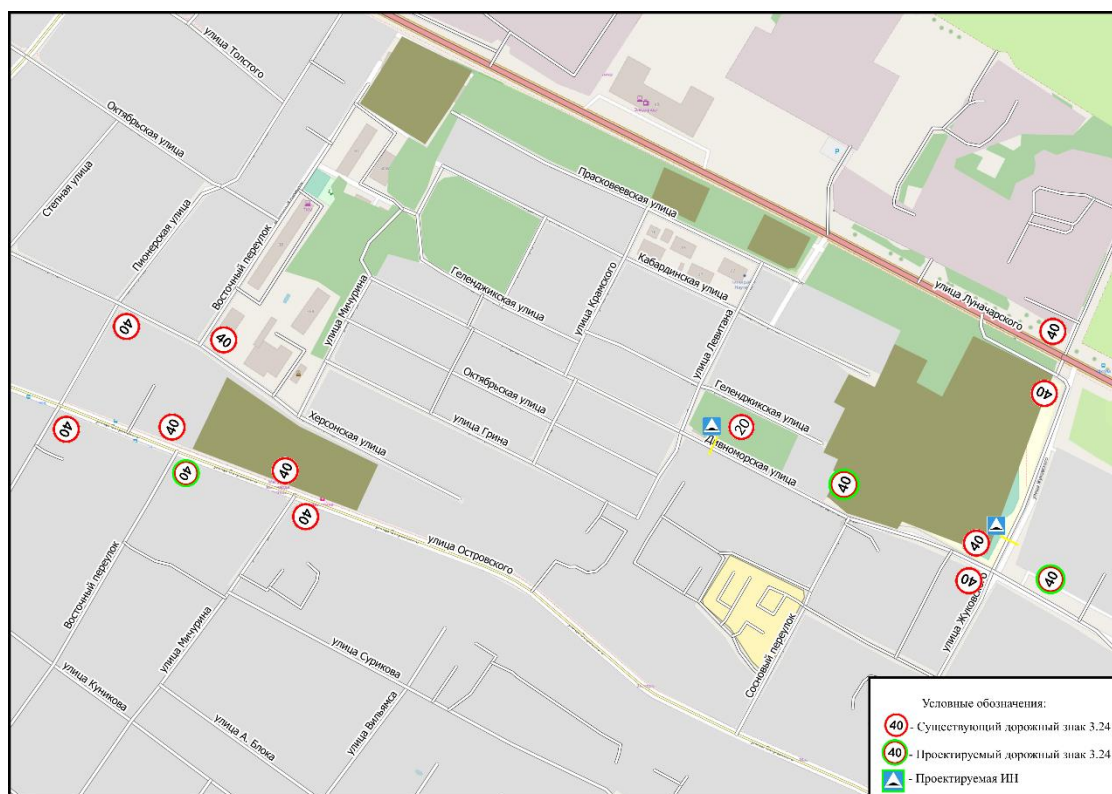


Рисунок 4.34 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

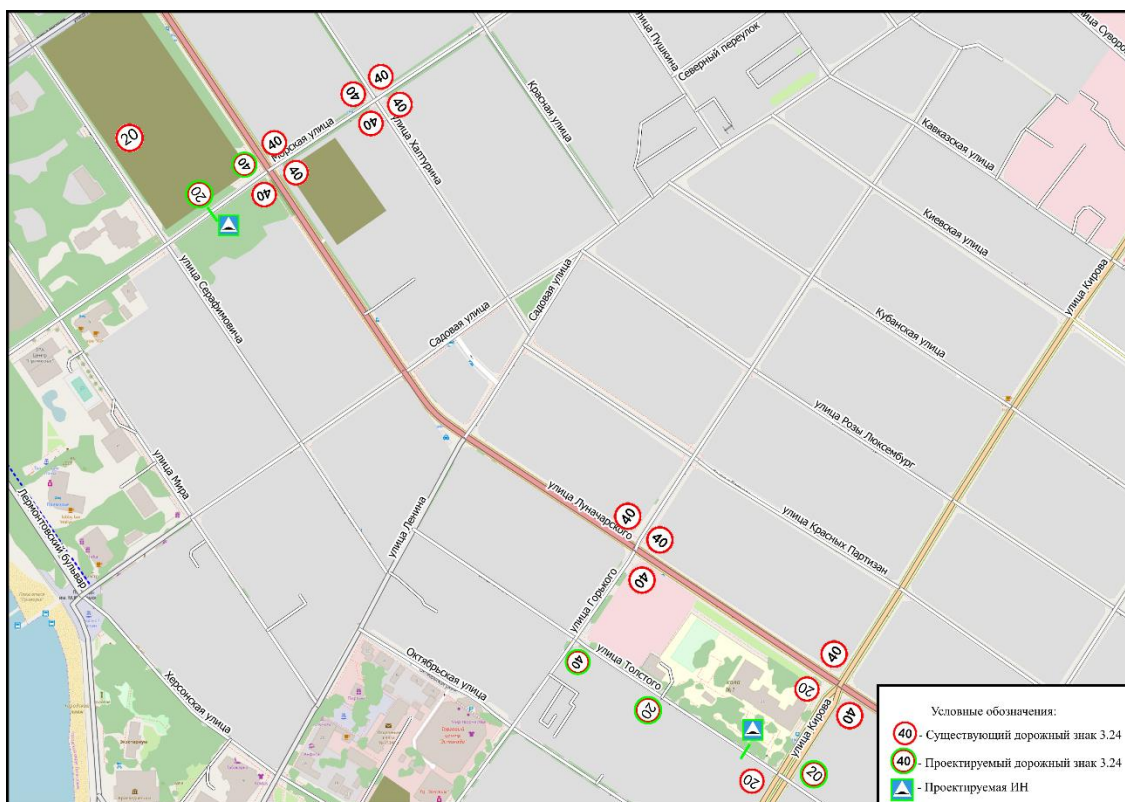


Рисунок 4.35 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

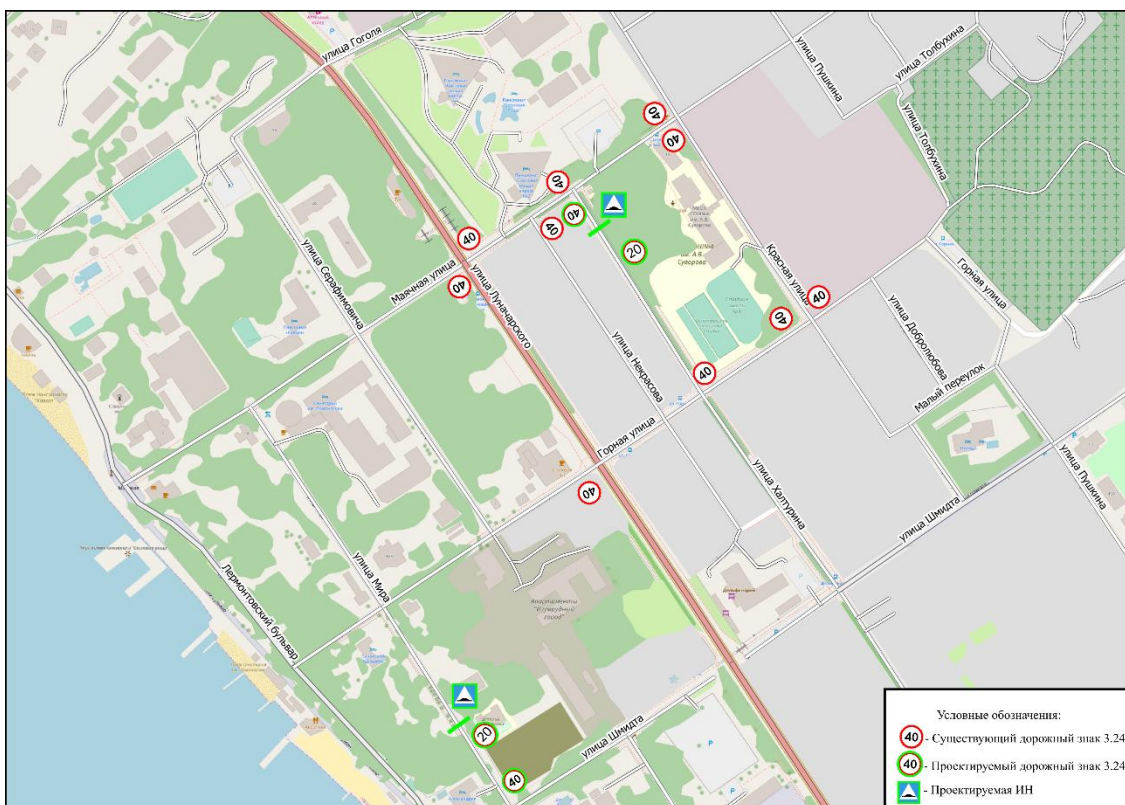


Рисунок 4.36 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

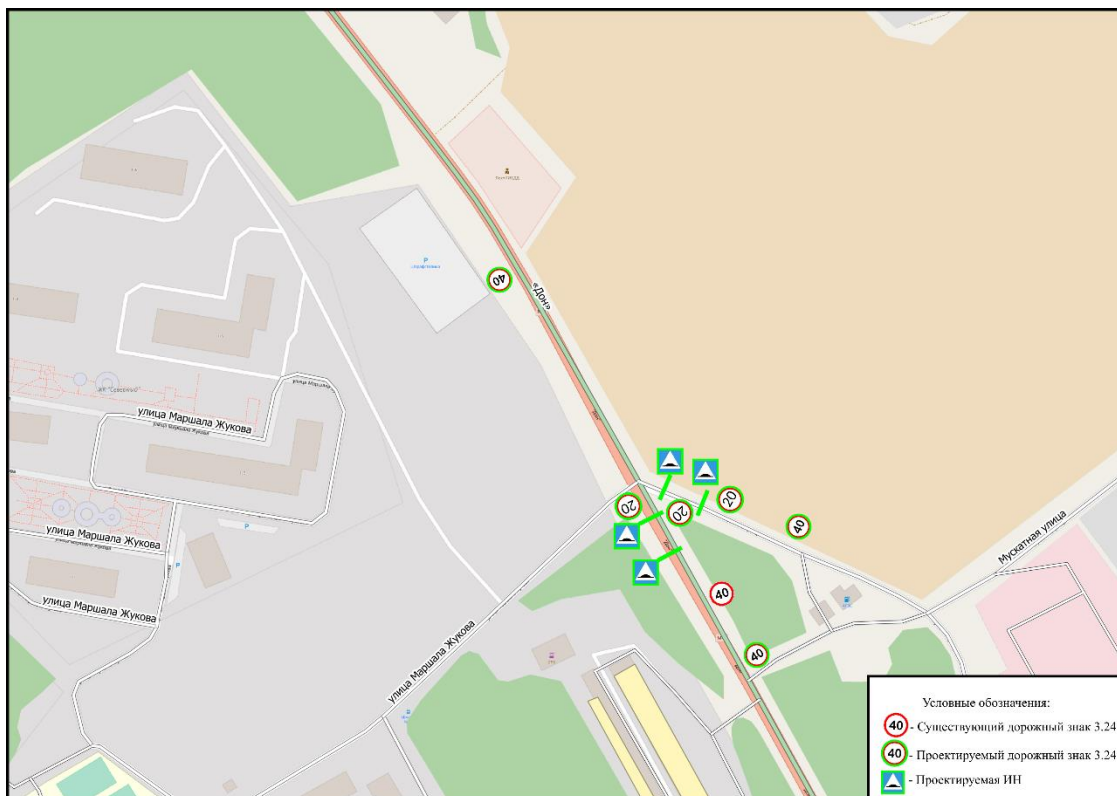


Рисунок 4.37 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик

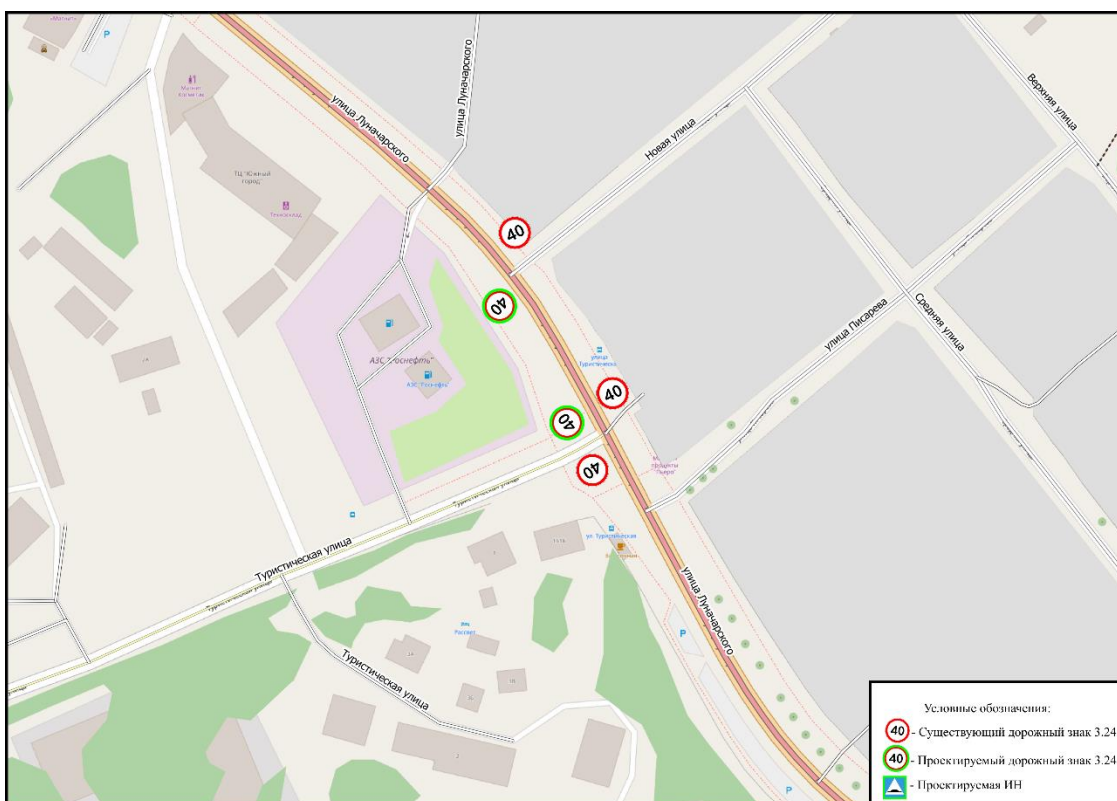


Рисунок 4.38 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в городе Геленджик



Рисунок 4.39 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в с. Архипо-Осиповка

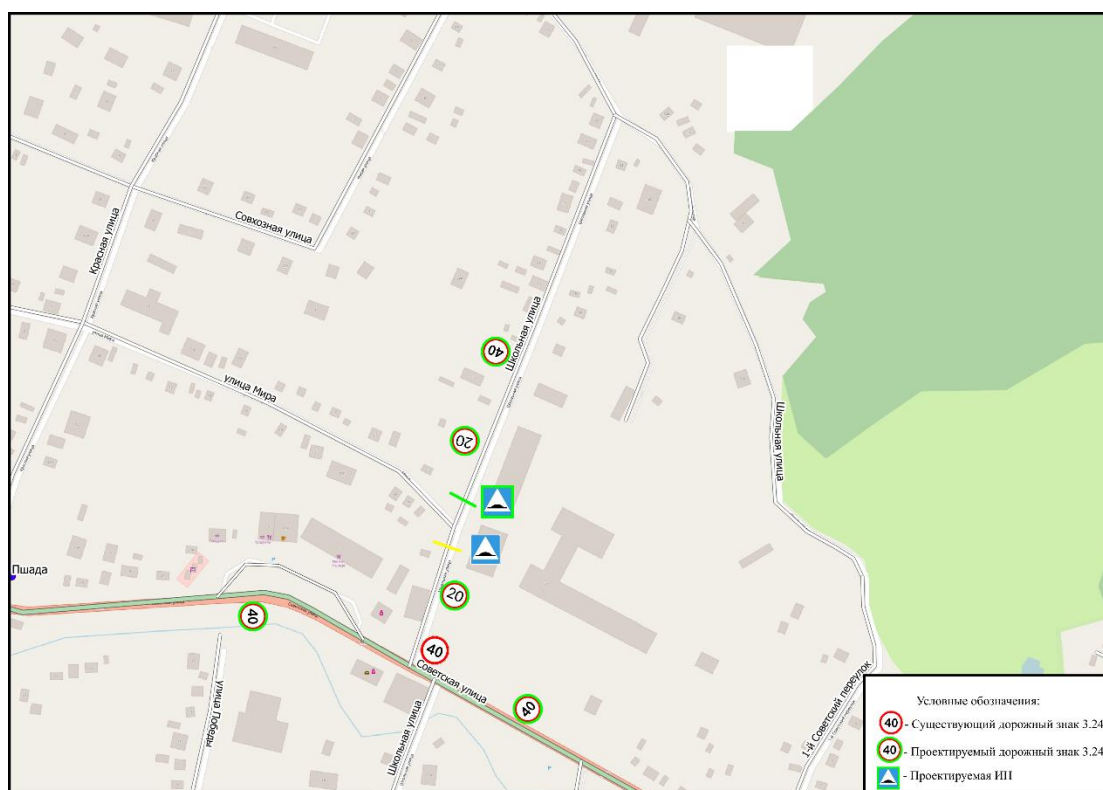


Рисунок 4.40 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в с. Пшада

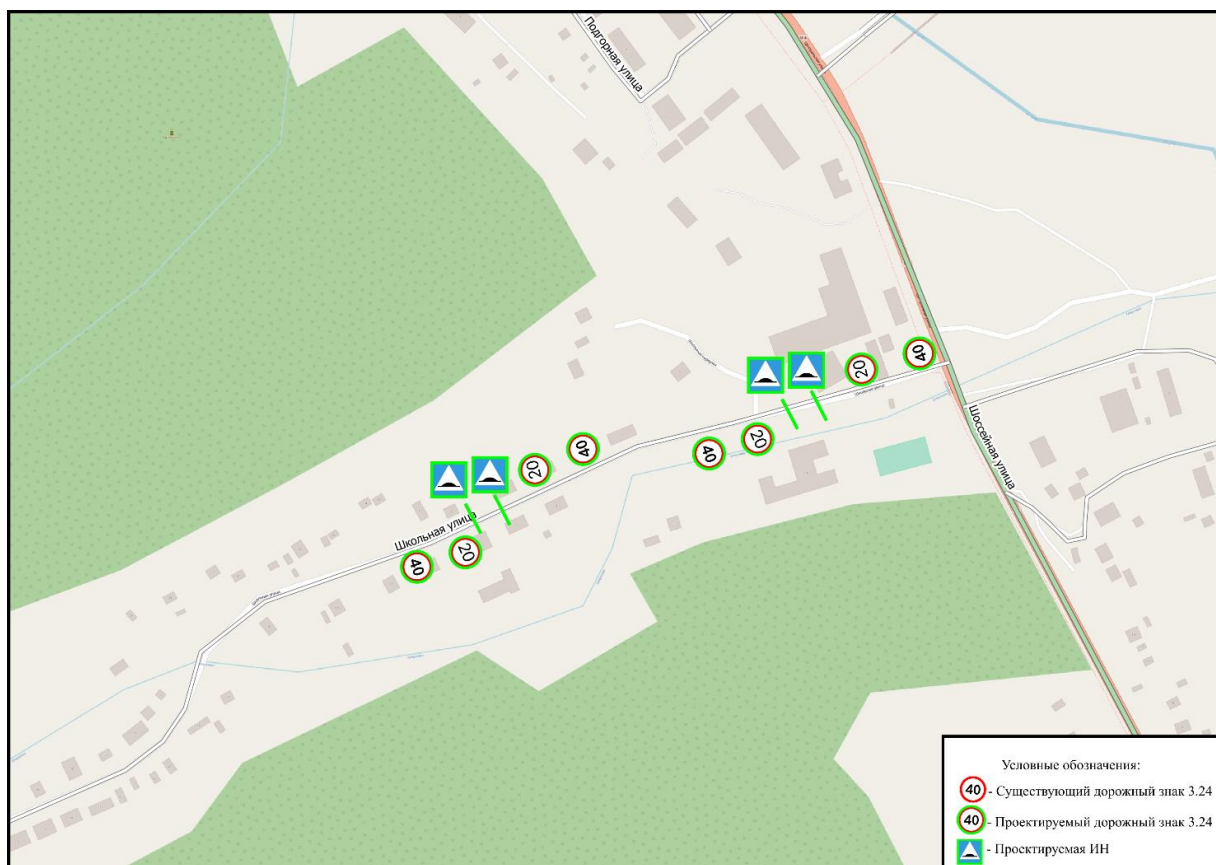


Рисунок 4.41 – Схема размещения проектируемых знаков ограничения скоростного режима и ИДН в с. Михайловский перевал

4.13 Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

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

На стадии изучения существующих условий и методов организации дорожного движения была собрана и систематизирована информация о имеющемся парковочном пространстве в наиболее важных районах, были выявлены недостатки, предполагающие следующие пути решения:

- планомерное увеличение числа парковочных мест во дворах;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
- борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
- увеличение числа стоянок, путём стимулирования бизнеса к созданию стоянок;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (введение дополнительных муниципальных нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

Для реализации обозначенных векторов развития, необходимо в приоритетном порядке осуществить следующие организационные мероприятия:

- полная инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- произвести установку знаков 6.4 Парковка (парковочное место);
- осуществить нанесение разметки для параллельной парковки.

Пример организации парковки, прилегающей к проезжей части представлен на рисунке 4.42

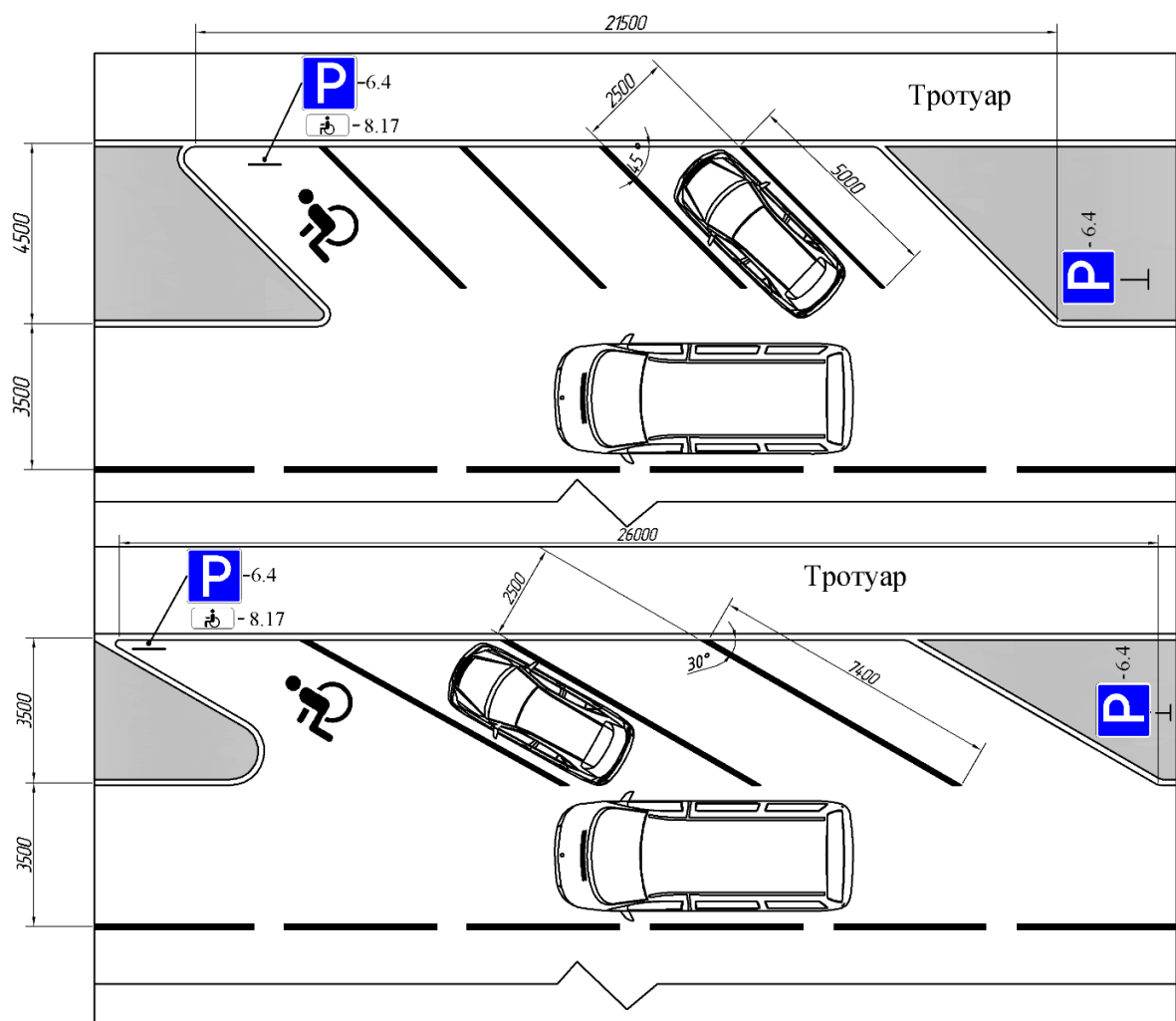


Рисунок 4.42 – Схема организации парковочного пространства на 4-5 мест

В частности, необходимо привести в нормативное состояние парковки, расположенные по адресам, сведенным в таблице 4.6.

Таблица 4.6 – Перечень парковок, требующих приведение в нормативное состояние

№ п/п	Количество машино-мест	Местонахождение	Схема расположения
1	2	3	4
1	5	г. Геленджик ул. Луначарского 276	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
2	8	г. Геленджик ул. Садовая 31	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
3	5	г. Геленджик ул. Серафимовича 17	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
4	3	г. Геленджик Восточный переулок 9	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
5	4	г. Геленджик Микрорайон парус 4	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
6	10	г. Геленджик пересечение ул. Дивноморская Сосновый пер.	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
7	8	г. Геленджик пересечение ул. Луначарского с ул. Жуковского	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
8	20	г. Геленджик пересечение ул. Новороссийская ул. Ходенко	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
9	15	г. Геленджик пересечение ул. Советская ул. Таманская	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
10	10	г. Геленджик пересечение ул. Сурикова с ул. Айвазовского	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
11	8	г. Геленджик пересечение ул. Тельмана ул. Кавказская	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
12	10	г. Геленджик пересечение ул. Тельмана ул. Кавказская	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
13	45	г. Геленджик Сухумское шоссе 3 км , 1 Б	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
14	12	г. Геленджик ул. Херсонская 57	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
15	12	г. Геленджик ул. Вильямса 15/5	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
16	4	г. Геленджик ул. Вильямса 2А	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
17	6	г. Геленджик ул. Вишневая 32	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
18	18	г. Геленджик ул. Грибоедова 60	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
19	9	г. Геленджик ул. Грибоедова 62	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
20	18	г. Геленджик ул. Кирова 117	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
21	7	г. Геленджик ул. Кирова 121 к 1	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
22	16	г. Геленджик ул. Кирова 56	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
23	8	г. Геленджик ул. Кирова пересечение с ул. Чайковского	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
24	8	г. Геленджик ул. Колхозная 44	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
25	4	г. Геленджик ул. Красноармейская 28	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
26	5	г. Геленджик ул. Красноармейская 34	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
27	6	г. Геленджик ул. Красноармейская 38	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
28	5	г. Геленджик ул. Красногвардейская 1	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
29	5	г. Геленджик ул. Крымская 11	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
30	50	г. Геленджик ул. Крымская 19 Б	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
31	10	г. Геленджик ул. Курзальная 9	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
32	6	г. Геленджик ул. Курзальная 19	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
33	5	г. Геленджик ул. Кустодиева 23 А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
34	15	г. Геленджик ул. Леселидзе 11	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
35	2	г. Геленджик ул. Леселидзе 34	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
36	16	г. Геленджик ул. Леселидзе 37	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
37	21	г. Геленджик ул. Луначарского вблизи 4А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
38	21	г. Геленджик ул. Луначарского 4 В	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
39	60	г. Геленджик ул. Луначарского 6/6	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
40	26	г. Геленджик ул. Луначарского 2Б	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
41	36	г. Геленджик ул. Луначарского вблизи ЖК Алые Паруса	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
42	12	г. Геленджик ул. Маяковского 2	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
43	6	г. Геленджик ул. Молодежная 2	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
44	3	г. Геленджик ул. Нахимова 2	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
45	3	г. Геленджик ул. Нахимова 25	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
46	33	г. Геленджик ул. Новороссийская 159	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
47	7	г. Геленджик ул. Новороссийская 64	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
48	3	г. Геленджик ул. Новороссийская 74	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
49	18	г. Геленджик ул. Новороссийская д 169	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
50	10	г. Геленджик ул. Новороссийская 75	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
51	8	г. Геленджик ул. Новороссийская 95	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
52	12	г. Геленджик ул. Озерная 13	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
53	10	г. Геленджик ул. Озерная 19	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
54	5	г. Геленджик ул. Озерная 29	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
55	7	г. Геленджик ул. Озерная 37	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
56	65	г. Геленджик ул. Октябрьская 17	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
57	10	г. Геленджик ул. Островского 133	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
58	13	г. Геленджик ул. Островского 141	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
59	8	г. Геленджик ул. Островского 158	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
60	15	г. Геленджик ул. Островского 172	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
61	15	г. Геленджик ул. Островского 31	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
62	5	г. Геленджик ул. Островского 44	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
63	4	г. Геленджик ул. Островского 67 Г	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
64	4	г. Геленджик ул. Островского 69 А	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
65	8	г. Геленджик ул. Островского 84	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
66	8	г. Геленджик ул. Островского вблизи д 139	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
67	5	г. Геленджик ул. Пионерская 13	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
68	6	г. Геленджик ул. Полевая 10 А	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
69	10	г. Геленджик ул. Полевая 26	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
70	10	г. Геленджик ул. Полевая 32	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
71	3	г. Геленджик ул. Полевая вблизи аптеки «Авиценна Медика»	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
72	9	г. Геленджик ул. Прибойная вблизи школы № 3	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
73	6	г. Геленджик ул. Революционная 10 А	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
74	8	г. Геленджик ул. Революционная 12	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
75	27	г. Геленджик ул. Революционная 8	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
76	5	г. Геленджик ул. Севастопольская 19	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
77	14	г. Геленджик ул. Севастопольская 29	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
78	5	г. Геленджик ул. Советская 110	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
79	16	г. Геленджик ул. Советская 15 А - 21	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
80	6	г. Геленджик ул. Советская 66	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
81	26	г. Геленджик ул. Советская 73 А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
82	4	г. Геленджик ул. Советская 97	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
83	4	г. Геленджик ул. Совхозная 24	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
84	15	г. Геленджик ул. Сурикова 146	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
85	11	г. Геленджик ул. Сурикова 18А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
86	12	г. Геленджик ул. Сурикова 60А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
87	10	г. Геленджик ул. Тельмана 109	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
86	12	г. Геленджик ул. Сурикова 60А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
87	10	г. Геленджик ул. Тельмана 109	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
88	25	г. Геленджик ул. Тельмана 133	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
89	4	г. Геленджик ул. Тельмана 14	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
90	10	г. Геленджик ул. Тельмана 140	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
91	8	г. Геленджик ул. Тельмана 33	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
92	20	г. Геленджик ул. Тельмана 7	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
93	15	г. Геленджик ул. Тельмана 97	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
94	7	г. Геленджик ул. Толстого 102	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
95	12	г. Геленджик ул. Фадеева 12	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
96	63	г. Геленджик ул. Херсонская 115	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
97	18	г. Геленджик ул. Херсонская 63	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
98	10	г. Геленджик ул. Херсонская вблизи Профессионального училища № 16	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
99	30	г. Геленджик ул. Шевченко 20 вблизи Городской поликлиники	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
100	17	г. Геленджик ул. Шевченко 64	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
101	20	г. Геленджик ул. Южная 35 /1	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
102	5	г. Геленджик ул. Ясенева 11	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
103	4	г. Геленджик ул. Академика Ширшова 8	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
104	40	г. Геленджик ул. Взлетная от ул. Казачья до ул. Генерала Кармалина д 1	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
105	65	г. Геленджик ул. Горького 24	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
106	10	г. Геленджик ул. Горького 31	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части
107	6	г. Геленджик ул. Керченская 12	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
108	11	г. Геленджик ул. Кипарисовая 18	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
109	26	г. Геленджик ул. Луначарского 101 А	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
110	40	г. Геленджик ул. Луначарского 114	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
111	10	г. Геленджик ул. Луначарского 119	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
112	27	г. Геленджик ул. Луначарского 133 А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
113	14	г. Геленджик ул. Луначарского 155	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
114	22	г. Геленджик ул. Луначарского 168 А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
115	25	г. Геленджик ул. Луначарского 178 Б	Открытая площадка машино - места расположены параллельно проезжей части

Продолжение таблицы 4.6

1	2	3	4
116		г. Геленджик ул. Мира 34/13	
117	7	г. Геленджик ул. Морская 33	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
118	25	г. Геленджик ул. Октябрьская 3	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
119	9	г. Геленджик ул. Октябрьская 9	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
120	14	г. Геленджик ул. Островского 146/1	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
121	43	г. Геленджик ул. Островского 15 - 21	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части
122	6	г. Геленджик ул. Просторная 66	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
123	11	г. Геленджик ул. Садовая 51	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
124	4	г. Геленджик ул. Санаторная вблизи пересечения с ул. Пограничная	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
125	15	г. Геленджик ул. Серафимовича вблизи Детского сада № 2	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
126	8	г. Геленджик ул. Серафимовича вблизи санатория им. Ломоносова	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
127	6	г. Геленджик ул. ул. Луначарского 118 А	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
128	12	г. Геленджик ул. Фисташковая вблизи с пересечением с ул. Просторная	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
129	8	г. Геленджик ул. Красноармейская 38	Открытая площадка машино - места расположены под углом к проезжей части

В дальнейшем, для обеспечения нормального функционирования разрабатываемой схемы, следует усилить контроль за нарушением правил парковки, для этих целей необходимо:

– наладить процесс эвакуации ТС (выделить зону под спецстоянку ТС, заключить договора со специализированными организациями);

– искоренить любую парковку на тротуаре, остановках ОТ и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.

С целью развития транспортной доступности к объектам массового притяжения населения и создания удобных условий для временного хранения ТС, в рамках проекта предлагаться создание дополнительных 4973-х парковочных мест, включая перехватывающие парковки (таблица 4.7).

Таблица 4.7 – Проектируемые парковочные машино-места в МО город-курорт Геленджик

№ п/п	Количество машино-мест	Местонахождение	Схема расположения
1	2	3	4
1	5	г. Геленджик ул. Полевая 40	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
2	8	г. Геленджик ул. Гринченко 38	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
3	9	г. Геленджик ул. Грибоедова 52	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части
4	60	г. Геленджик. ул. Новороссийская (км 2+730) справа до (км 2+800)	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
5	42	г. Геленджик ул. Взлетная от ул. Генерала Кармалина до ул. Казачья	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
6	10	г. Геленджик ул. Голубая бухта 1	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
7	102	г. Геленджик ул. Туристическая, 4Г (ЖК Горизонт)	Открытая площадка машино - места расположены перпендикулярно проезжей части

Продолжение таблицы 4.7

1	2	3	4
8	23	с. Дивноморское вблизи Вещевого рынка	Открытая площадка машино - места расположены под углом 45 градусов к проезжей части
9	1004	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К -166	Открытая площадка машино-места расположены параллельными группами
10	1380	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К -166	Открытая площадка машино-места расположены параллельными группами
11	1012	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К -166	Открытая площадка машино-места расположены параллельными группами
12	1420	г. Геленджик, ул. Луначарского, западнее развязки с а/д М-4 ДОН	Открытая площадка машино-места расположены параллельными группами

Примеры организации проектируемых парковок перехватывающих парковок, представлен на рисунках 4.42 -4.45.

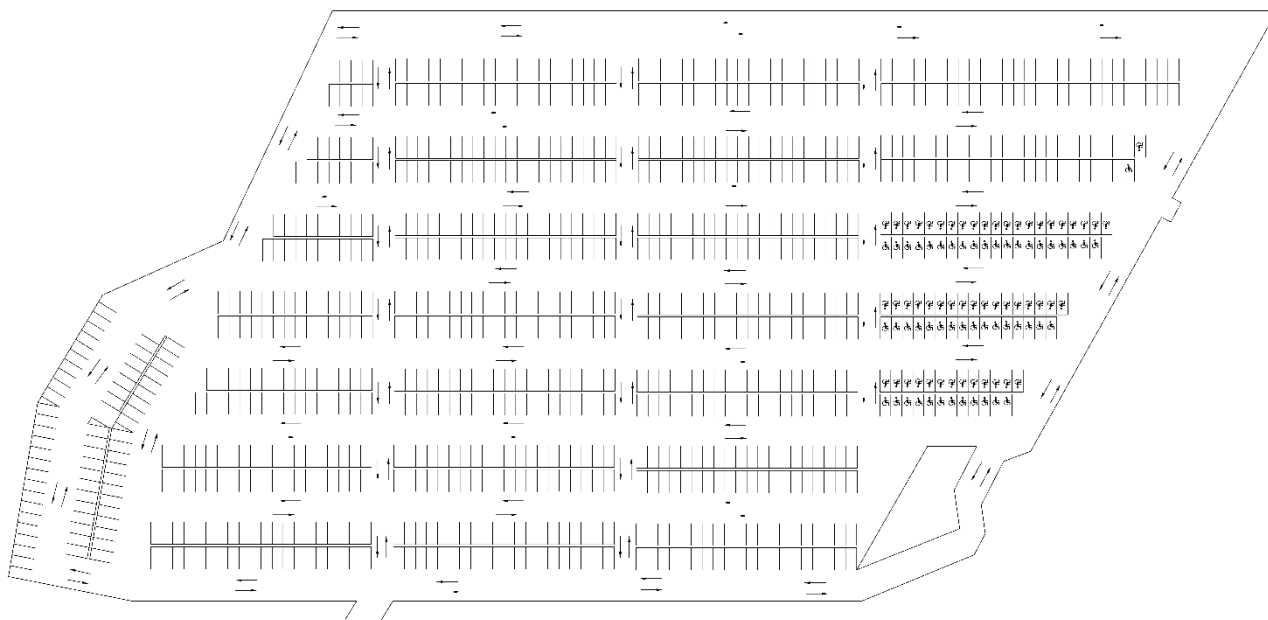


Рисунок 4.42 – Схема организации парковочного пространства на 1004 мест

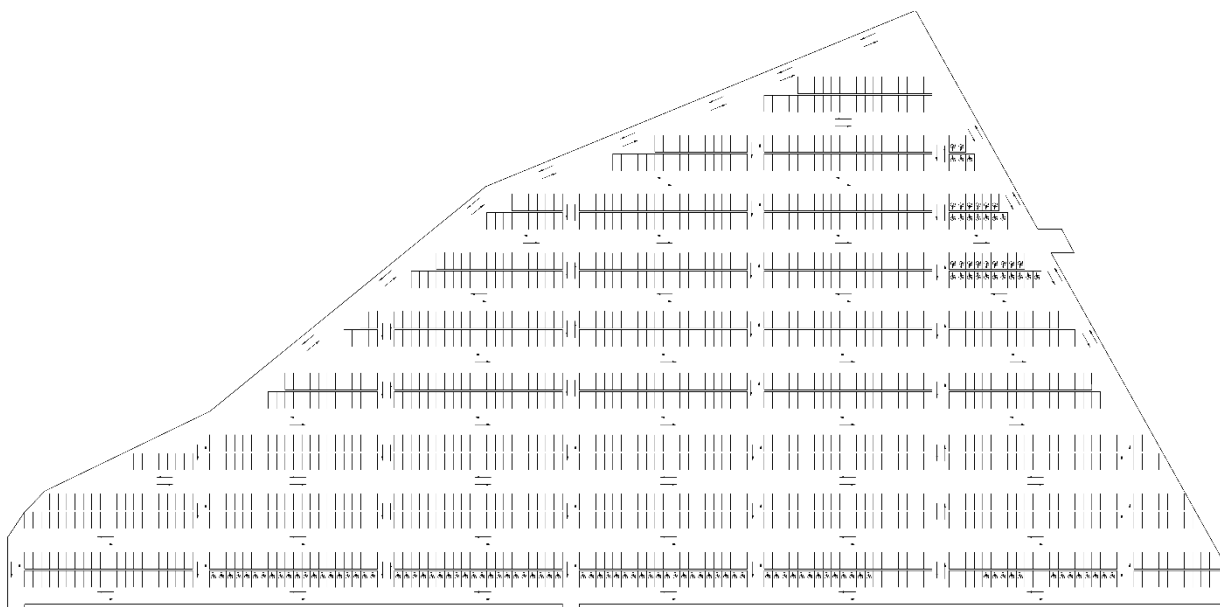


Рисунок 4.43 – Схема организации парковочного пространства на 1380 мест

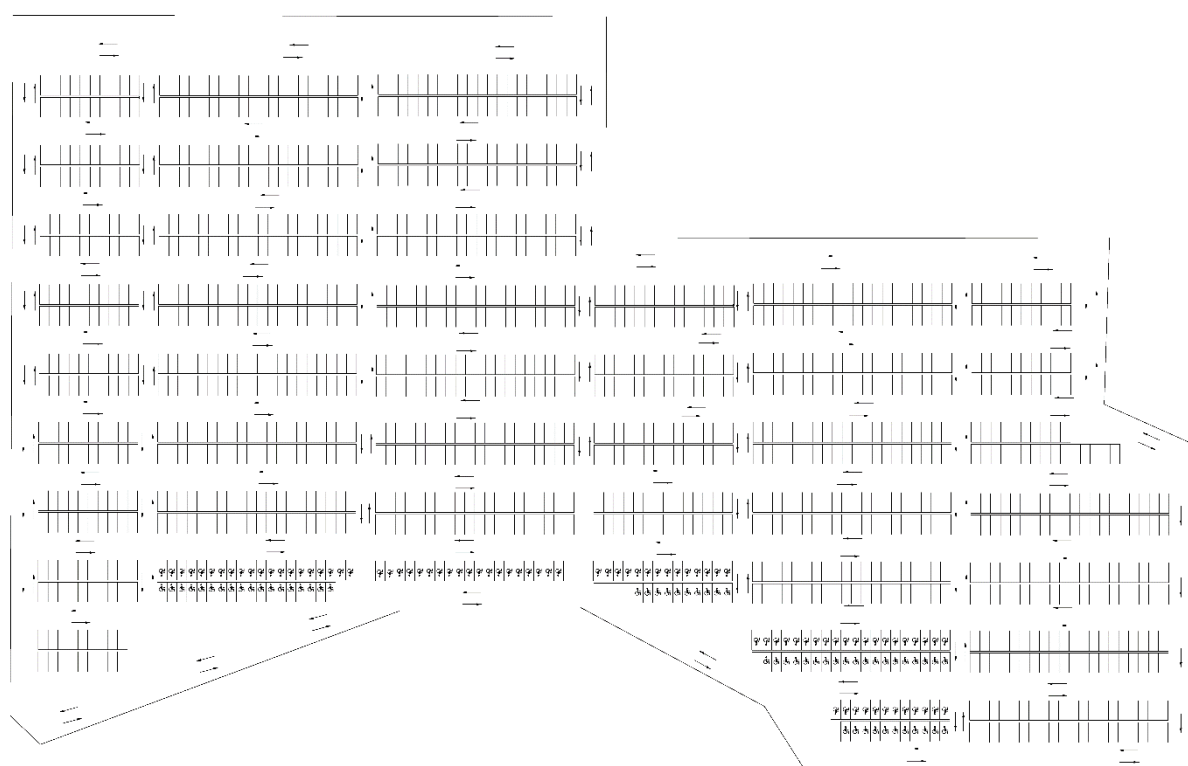


Рисунок 4.44 – Схема организации парковочного пространства на 1420 мест

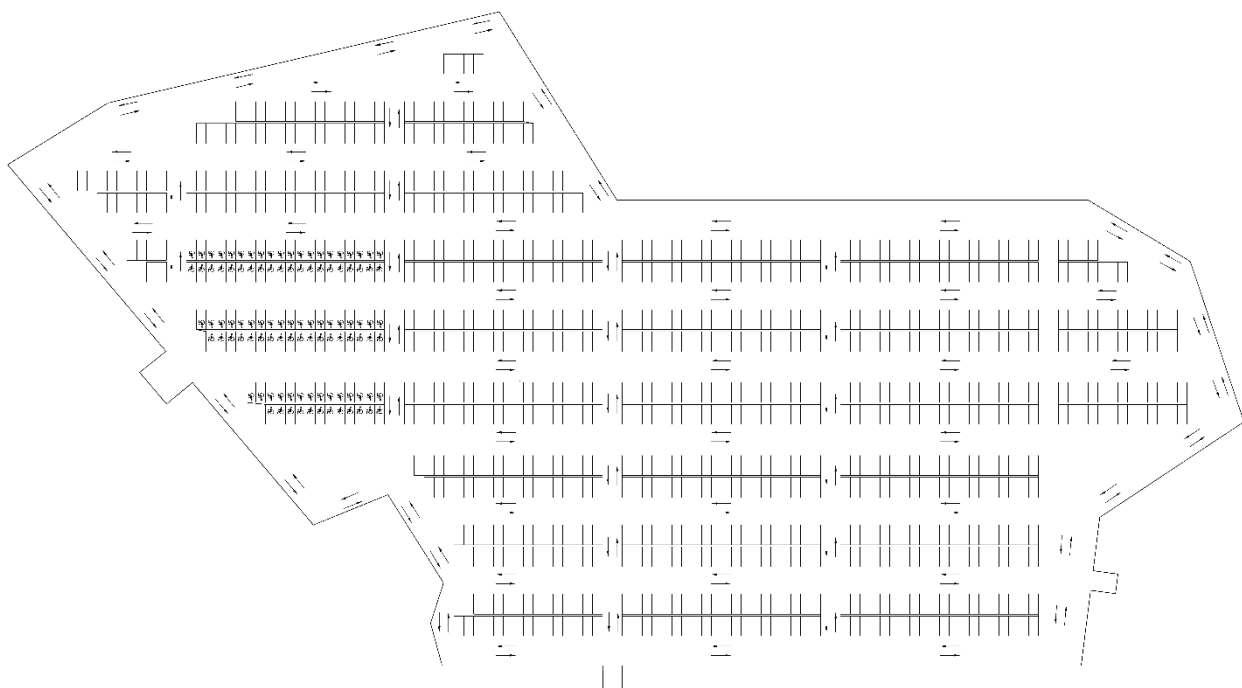


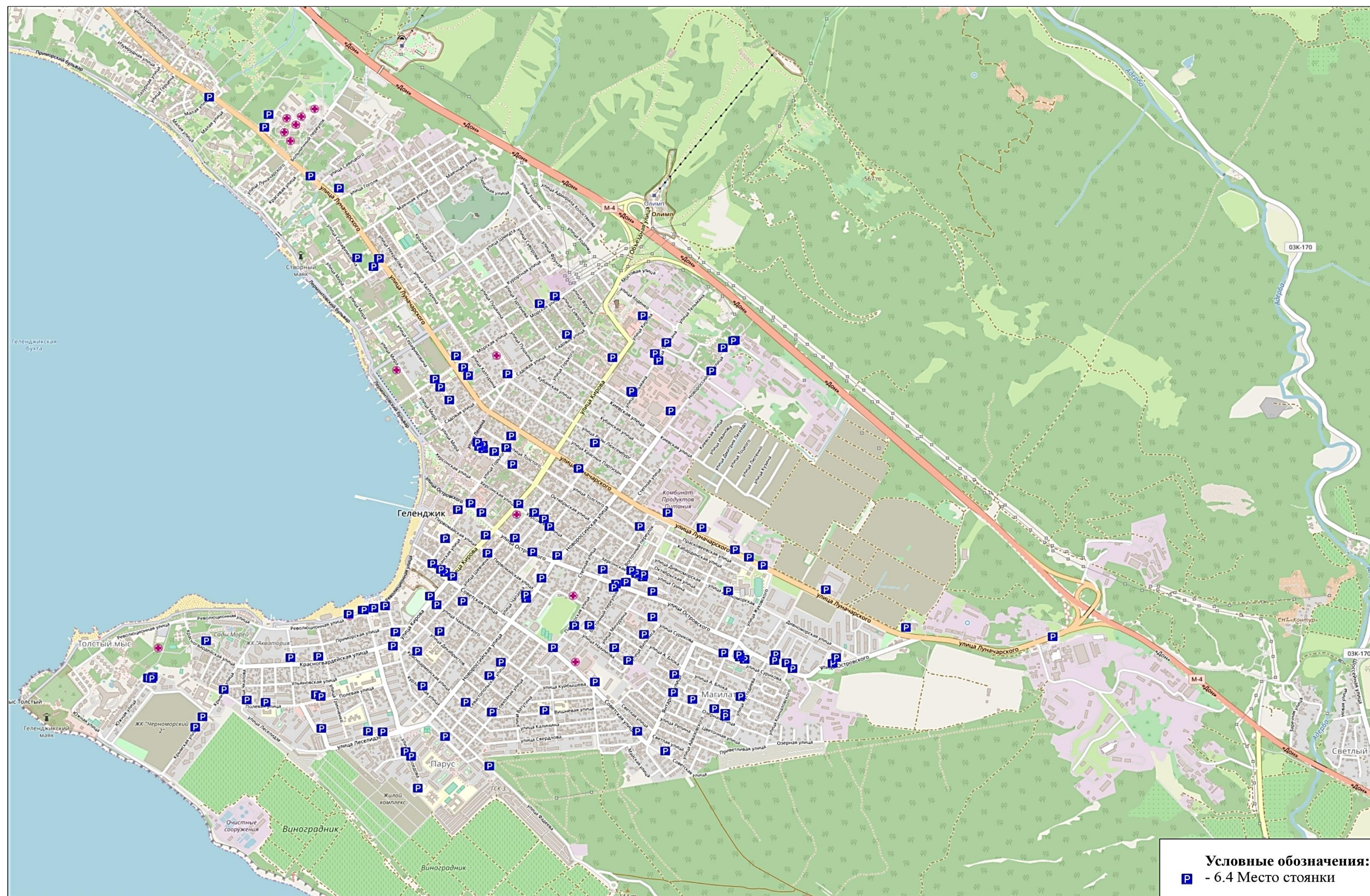
Рисунок 4.45 – Схема организации парковочного пространства на 1012 мест

Карта-схема расположения парковочных мест представлена на рисунках 4.45 и 4.47

Реализации описанных мероприятий, позволит минимизировать указанные ранее проблемы связанные с несанкционированной хаотичной стоянкой транспортных средств, снизить социальную напряженность населения, а также существенно повысить общий уровень безопасности дорожного движения на территории муниципального образования город-курорт Геленджик.



4.46—Проектируемые и требующие доведения до нормативного состояния парковочные машино-места в МО город курорт Геленджик



4.47 –Проектируемые и требующие доведения до нормативного состояния парковочные машино-места в МО город-курорт Геленджик

4.14 Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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

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

На территории муниципального образования город-курорт Геленджик одностороннее движение присутствует в следующих населённых пунктах:

- с. Архипо-Осиповка;
- г. Геленджик;
- с. Дивноморское.

Для проверки эффективности существующих схем, в разработанной макромодели городского поселения, был произведен детальный анализ загрузки транспортных узлов и осуществлён визуальный анализ перераспределения транспортных потоков. Обобщены данные по временным затратам и количеству расходуемого топлива с учётом данных по текущей интенсивности транспортных потоков. Была выполнена оценка влияния на

окружающую среду, путём консолидации данных по величине вредных выбросов.

В ходе анализа были выявлены участки, на которых предлагается частичное изменение существующей схемы одностороннего движения с целью оптимизации распределения транспортных потоков, повышения безопасности дорожного движения и облегчения условий перехода пешеходами проезжей части.

Существующая схема одностороннего движения на территории г. Геленджика в основной своей массе выстроена так, что обеспечивает достижение наиболее эффективных показателей обеспечения пропускной способности транспортных потоков и их безопасности движения. Вместе с тем, детальный анализ выявил два участка, на которых изменение действующего режима движения даёт более оптимальные значения ключевых показателей. В частности, рекомендуется изменить направление движения по следующим улицам:

- ул. Чкалова (участок от ул. Красногвардейская до ул. Полевая);
- ул. Приморская (участок от ул. Гринченко до ул. Курзальная).

Изменённая схема организации дорожного движения на данном участке УДС представлена на рисунке 4.48.



Рисунок 4.48 – Проектная схема участков с односторонним движением на территории г. Геленджик

В с. Дивноморское муниципального образования город-курорт Геленджик введение режима одностороннего движения носит сезонный характер. В настоящее время, ввиду значительного спада интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков по истечении летнего сезона, значительная часть знаков вводящих режим одностороннего движения демонтируется. Несмотря на то, что в целом данный подход положительно сказывается на распределении транспортных потоков и снижает перепробеги транспорта, однако он сопряжен с дополнительными издержками на проведение монтажных и демонтажных работ. Кроме того, периодическое изменение существующей дорожной ситуации негативно влияет на безопасность дорожного движения.

В этой связи, был рассмотрен вариант изменения схемы движения с двухстороннего на одностороннее, на постоянной основе. Проведя оценку распределения транспортных потоков, с учётом изменения сложности проезда пересечений за счёт уменьшения количества конфликтных точек, оценив

совокупность возникающих перепробегов, установлено, что периодическое изменение схемы движения малоэффективно по следующим улицам:

- ул. Олега Кошевого (участок от ул. Кирова до ул. Короленко);
- ул. Мичурина – ул. Октябрьская (участок от О. Кошевого до ул. Горная).

Проведенное микро моделирование показало, что суммарные потери времени не превышают 50 - 80 секунд, транспортные потоки образующиеся при следовании к конечной точке преимущественно используют правые повороты, что увеличивает общую безопасность и уменьшает помехи другим участникам движения.

Также анализ показал необходимость, изменения схемы движения с двухстороннего на одностороннее, на постоянной основе по улице ул. Совхозная (участок от ул. Черноморская до ул. Ленина).

Наглядное отображение проектных описанных предложений представлено схема организации дорожного движения на данном участке УДС представлена на рисунке 4.49.



Рисунок 4.49 – Схема перевода участков улиц на одностороннее движение на территории с. Дивноморское, МО город-курорт Геленджик

Анализ схем ОДД в с. Архипо-Осиповка МО город-курорт Геленджик, не выявил необходимости проведения мероприятий по введению, либо изменению одностороннего движения. Имеющиеся перепробеги являются приемлемыми, а мероприятия связанные с регулярной необходимостью изменения схем движения экономически нецелесообразны.

4.15 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;
- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с п.7.4 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» [14].

Анализ данных ключевых транспортных узлов муниципального образования город-курорт Геленджик позволяет сделать вывод о необходимости введения светофорного регулирования на следующих перекрестках:

- ул. Луначарского – ул. Тельмана
- ул. Луначарского выезд с территории ЖК «Жуковский»
- ул. Луначарского и ул. Жуковского
- ул. Луначарского и ул. Пионерская
- ул. Луначарского выезд из ЦГБ
- ул. Тельмана и ул. Киевская
- с. Текос, ул. Ленина – ул. Заречная
- с. Кабардинка, ул. Революционная и ул. Спортивная

Результаты микромоделирования и сравнение характеристик пересечений показали, что установка светофорных объектов является оптимальным решением для обеспечения безопасности дорожного движения, несмотря на завышенные характеристики, показанные в компьютерной модели.

Примеры моделирования представлены на рисунках 4.48 – 4.56. Результаты моделирования функционирования перекрёстков сведены в таблицы, представленные в Приложении Ж.

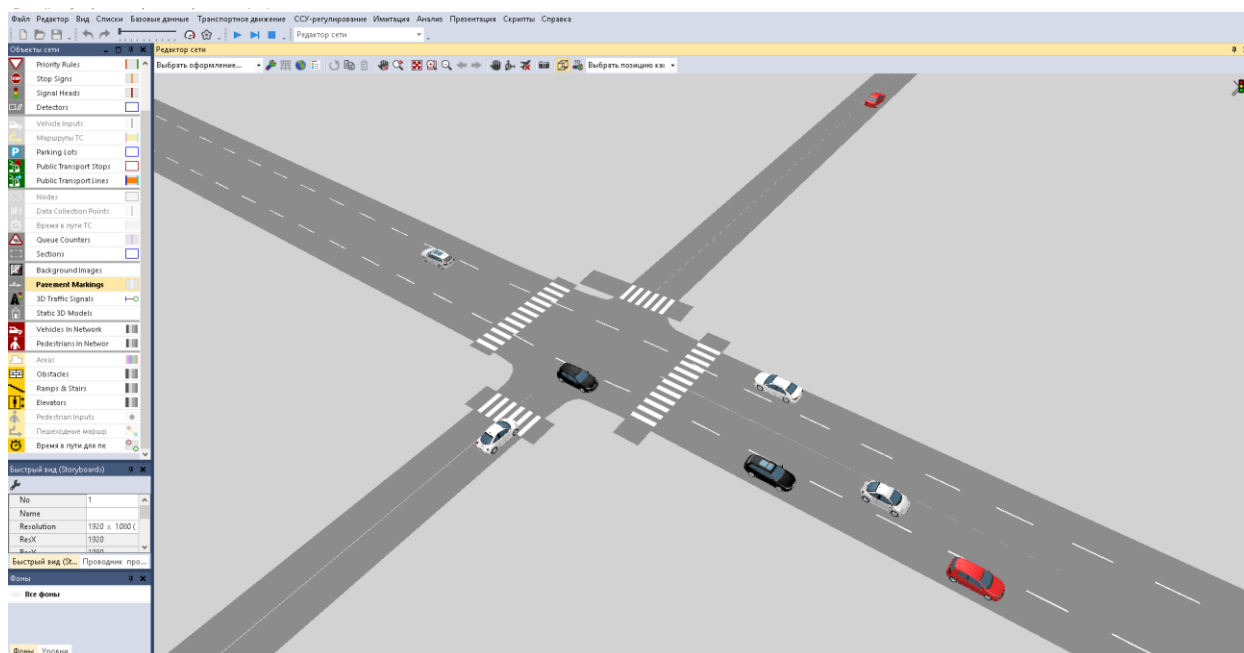


Рисунок 4.48 – Фактическая 3D-модель без светофора на пересечении ул. Луначарского – ул. Тельмана (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результатом введения светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает две фазы регулирования:

- 1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского, продолжительность 25 секунд (Signal group 1);
- 2 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Тельмана, продолжительность 25 секунд (Signal group 2);
- 3 фаза разрешает движение пешеходов, продолжительность 15 секунд (Signal group 3).

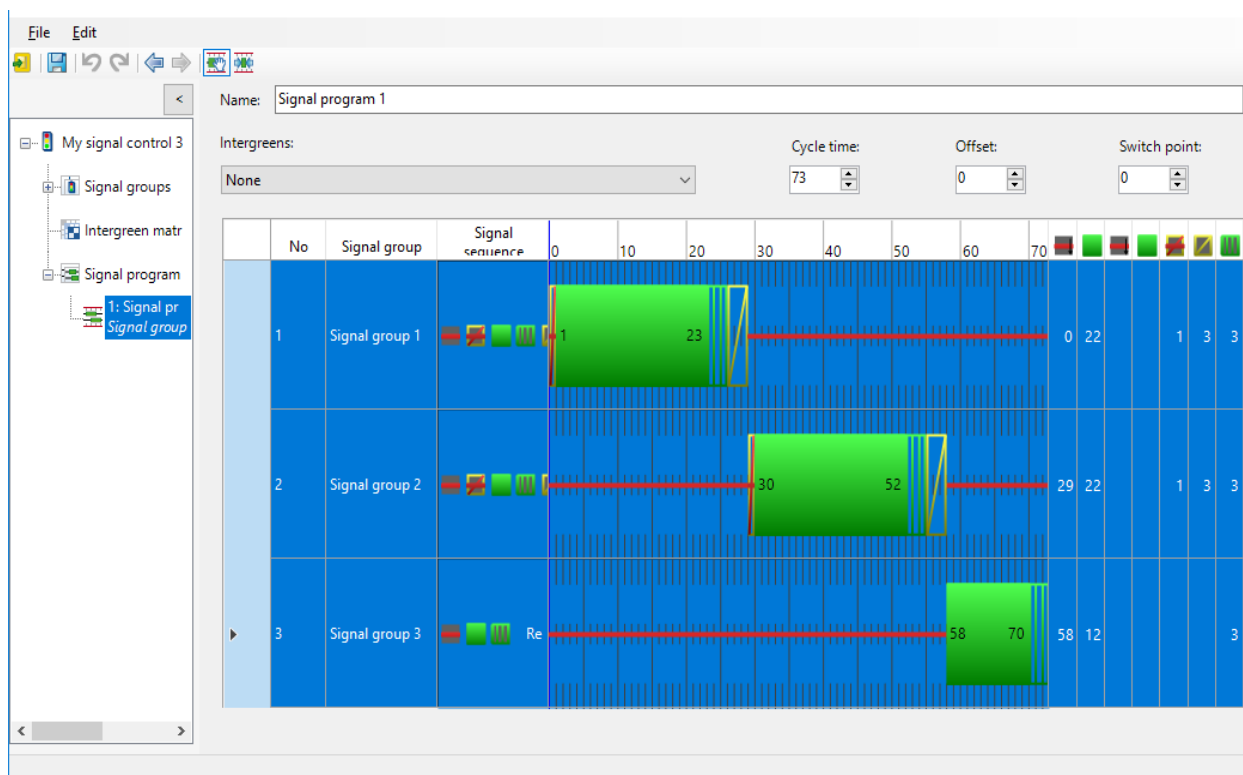


Рисунок 4.49 – Режим работы светофоров на пересечении ул. Лунчарского — ул. Тельмана (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

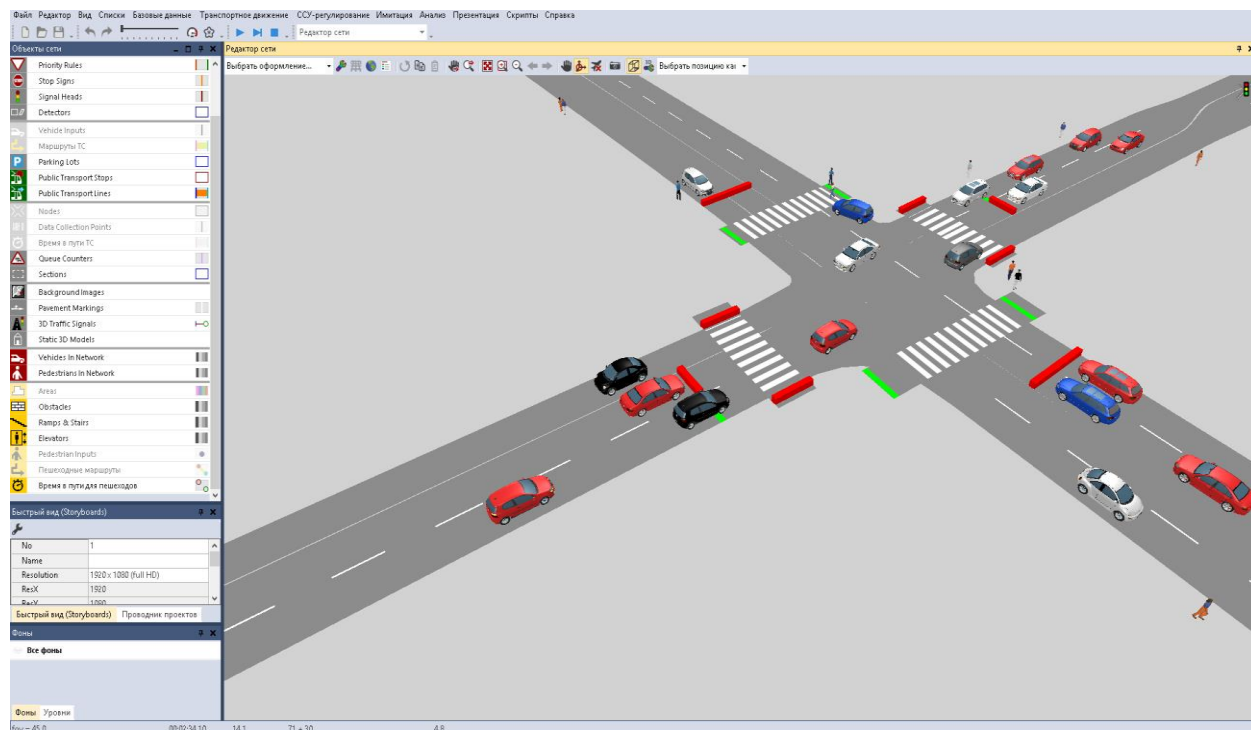


Рисунок 4.50 – 3D-модель со светофором на пересечении ул. Луначарского – ул. Тельмана (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

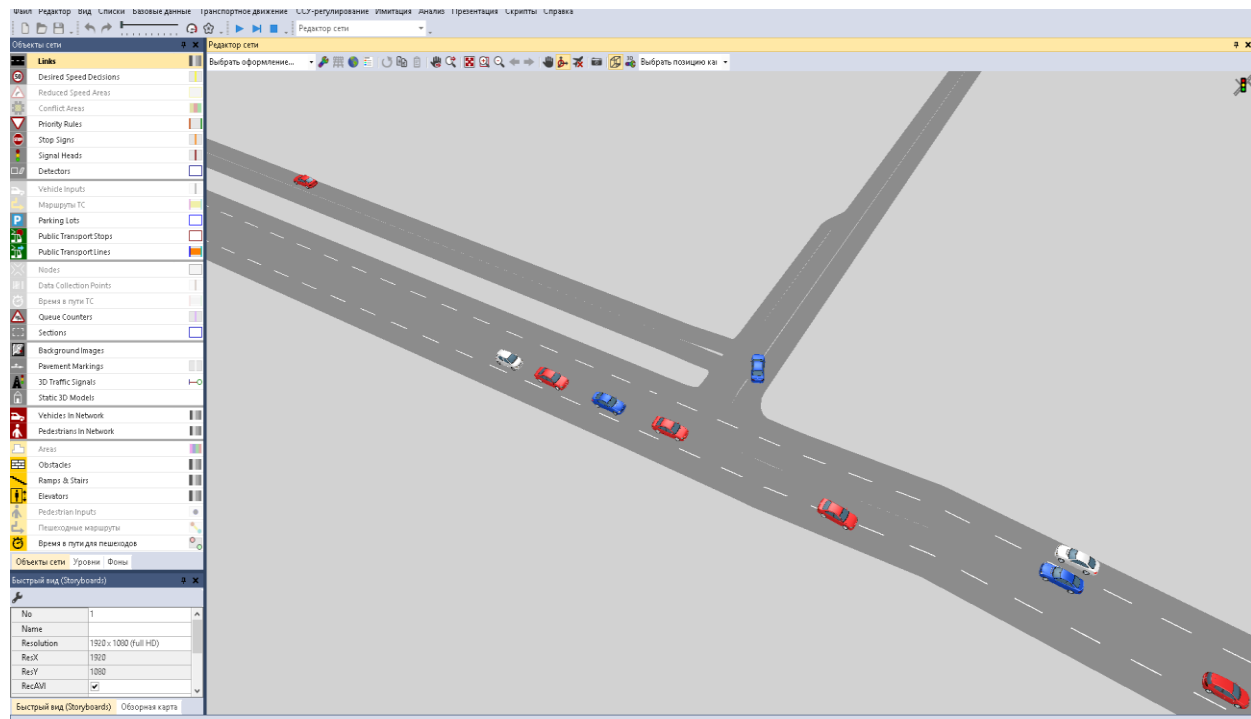


Рисунок 4.51 – Фактическая 3D- модель без светофора на пересечении ул. Луначарского – ул. Пионерская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результат введения светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает две фазы регулирования:

- 1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского по направлению прямо, продолжительность 36 секунд (Signal group 1);
- 2 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского, поворот налево, продолжительность 55 секунд (Signal group 5);
- 3 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского, поворот направо, продолжительность 87 секунд (Signal group 6);
- 4 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Пионерская, поворот направо на ул. Луначарского и на въезд в жилую зону, продолжительность 93 секунды (Signal group 7);
- 5 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Пионерская, поворот налево, продолжительность 33 секунд (Signal group 2);
- 6 фаза разрешает движение автотранспорта для выезда из жилой зоны по ул. Луначарского, продолжительность 16 секунд (Signal group 3);
- 7 фаза разрешает движение пешеходов по всем направлениям, продолжительность 15 секунд (Signal group 4).

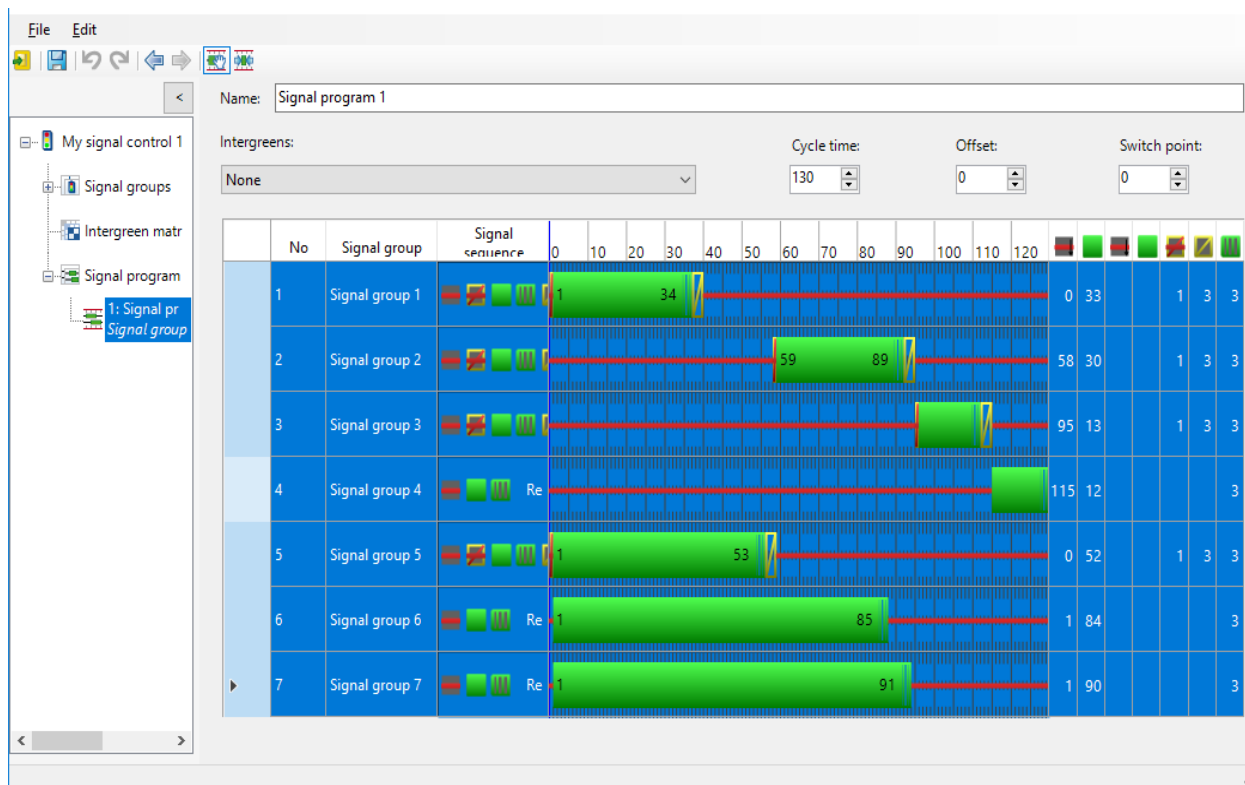


Рисунок 4.52 – Режим работы светофоров на пересечении ул. Луначарского – ул. Пионерская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

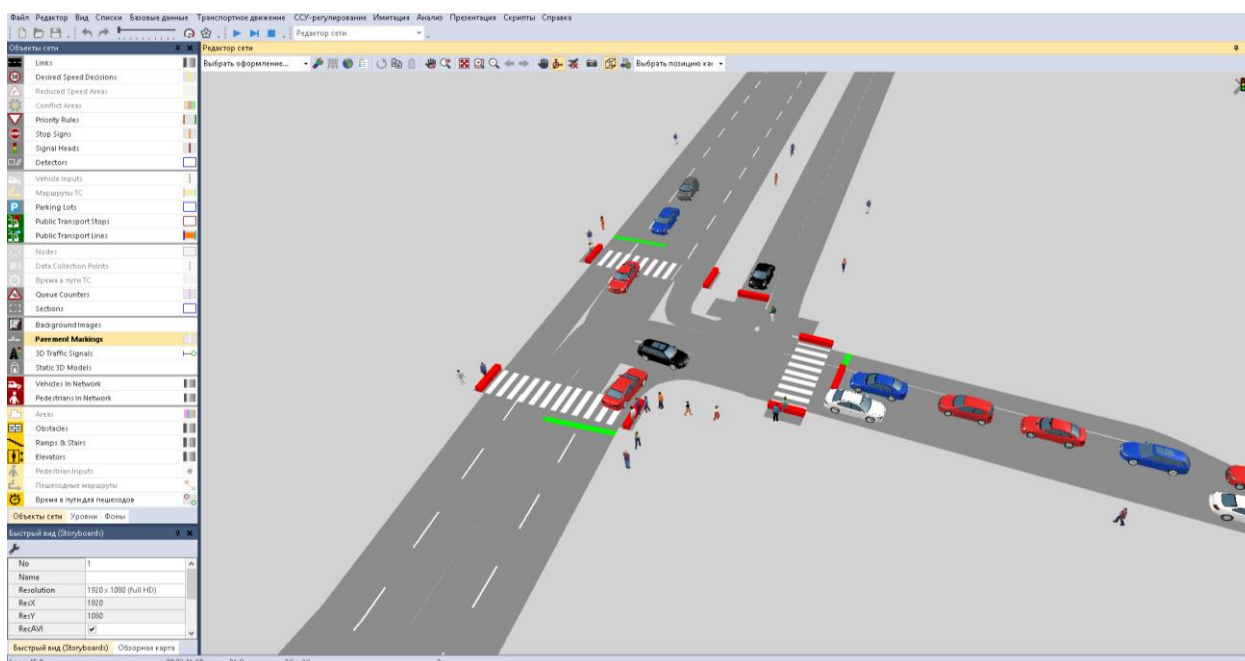


Рисунок 4.53 – 3D-модель со светофором на пересечении ул. Луначарского– ул. Пионерская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

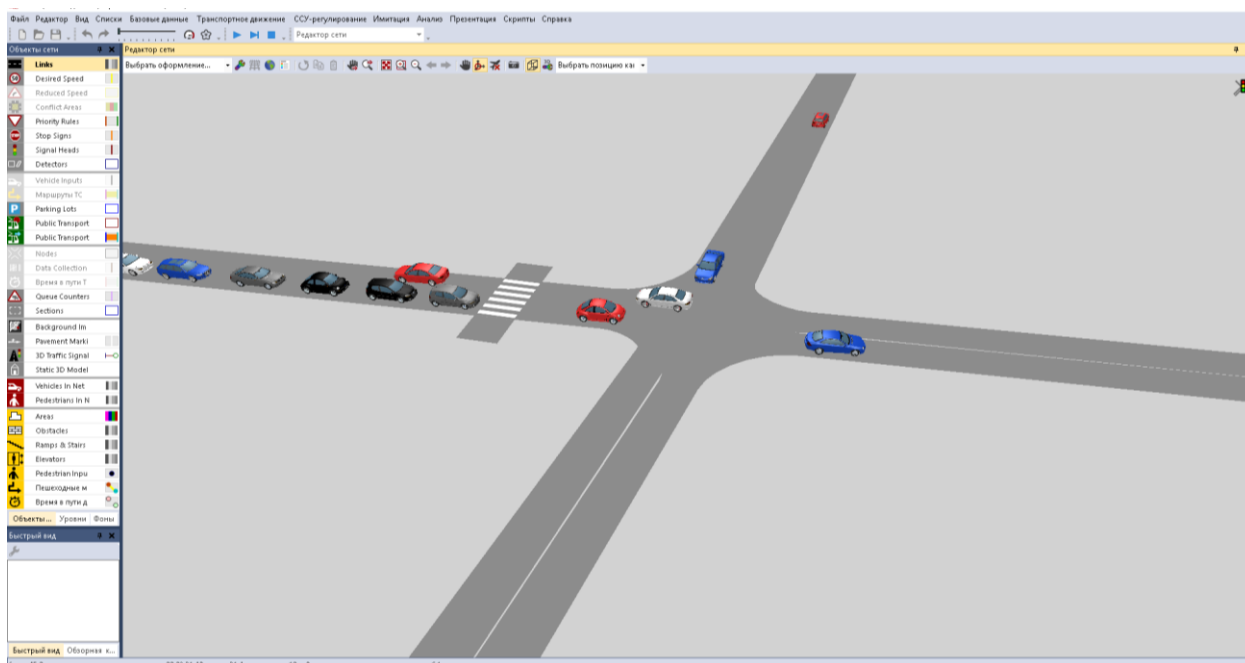


Рисунок 4.54 – 3D-модель без светофора на пересечении ул. Спортивная – ул. Революционная, с. Кабардинка (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результат введения светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает две фазы регулирования:

- 1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Спортивная во всех направлениях, продолжительность 22 секунды (Signal group 1);
- 2 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Революционная во всех направлениях, продолжительность 25 секунд (Signal group 2).

4.16 Мероприятия по режимам работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;
- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
- перераспределение транспортных потоков.

На территории муниципального образования город-курорт Геленджик размещены 52 светофорных объекта (СО) находящихся в следующих населённых пунктах:

- с. Архипо-Осиповка – 3 светофорных объекта;
- г. Геленджик – 39 светофорных объектов;
- с. Дивноморское – 1 светофорный объект;
- с. Кабардинка – 7 светофорных объектов;
- с. Пшада – 2 светофорных объекта.

Перечень мест размещения и параметры работы светофорных объектов на территории МО город-курорт Геленджик приведён в Приложении Г

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных из натурного обследования, выявил необходимость оптимизации светофорного цикла на ряде существующих светофорных объектов.

По результатам комплексного анализа складывающейся транспортной ситуации, с учётом прогнозной модели распределения транспортного потока были проработаны следующие мероприятия:

- 1) Ввод дополнительной секции по ул. Кирова поворот налево, и дополнительной секции с ул. Островского поворот направо, что позволит обеспечить беспрепятственный проезд автотранспорта по данным улицам.

2) Оптимизация светофорного цикла на перекрёстке ул. Луначарского — ул. Новороссийская, что позволит повысить удобство движения автомобильного транспорта.

3) Оптимизация светофорного цикла на перекрёстке ул. Кирова — ул. Луначарского, что позволит повысить удобство движения автомобильного транспорта.

4) Оптимизация светофорного цикла на перекрёстке ул. Новороссийская — Островского, что позволит повысить удобство движения автомобильного транспорта.

Моделирование работы светофоров на перекрёстке ул. Кирова — ул. Островского показано на рисунках 4.57-4.60.

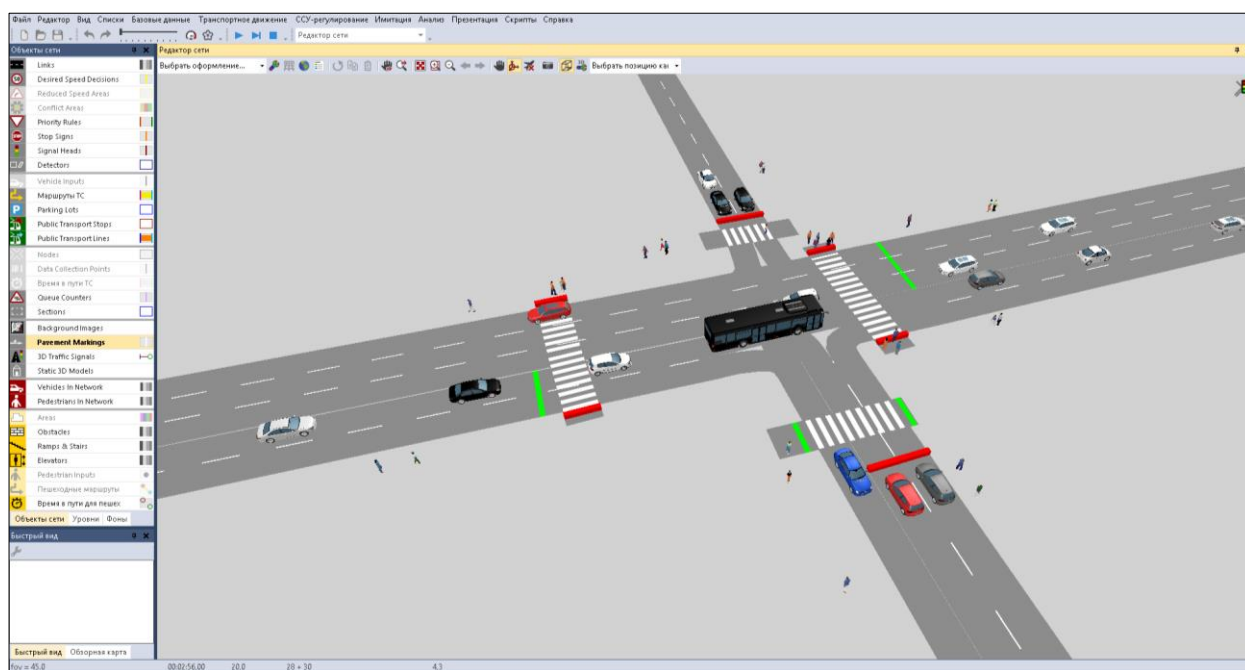


Рисунок 4.57 – 3D-модель фактического режима работы СО на пересечении ул. Кирова – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

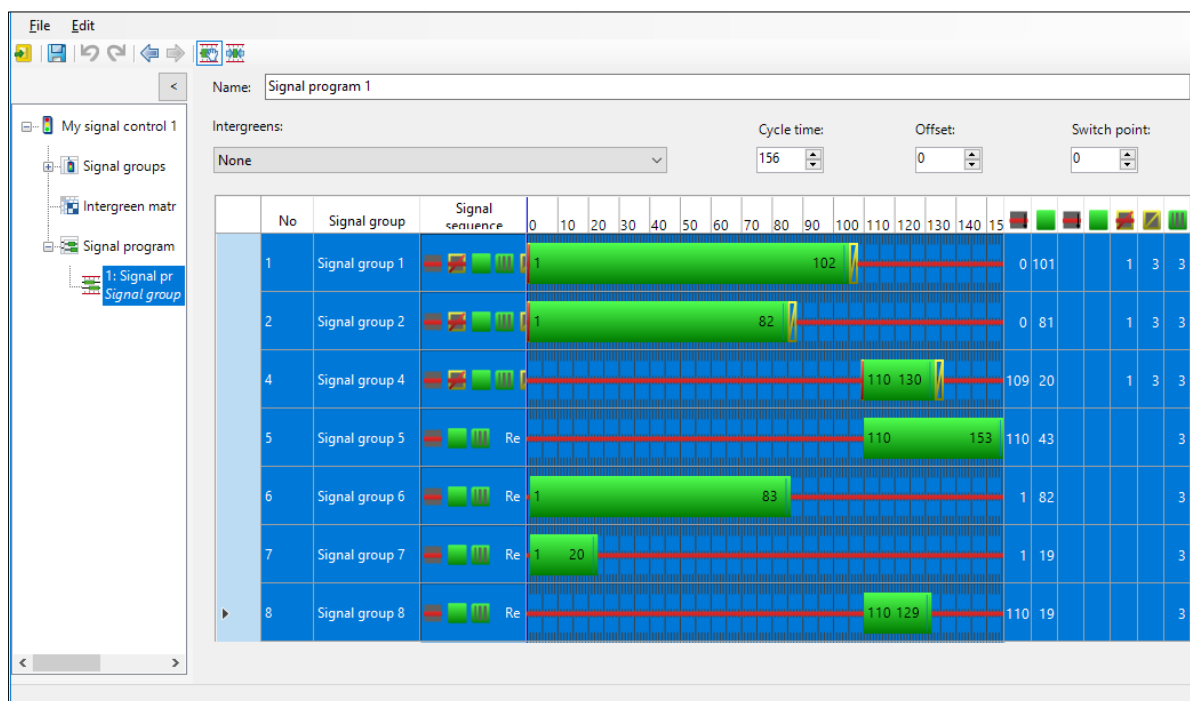


Рисунок 4.58 – Фактический режим работы светофоров на пересечении ул. Кирова – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результатом оптимизации светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает восемь фаз регулирования:

1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Кирова, продолжительность 112 секунд (Signal group 1);

2 фаза разрешает движение автотранспорта только прямо по ул. Кирова, продолжительность 84 секунд (Signal group 2);

3 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Кирова, длительность 22 секунд (Signal group 7).

4 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Кирова, поворот налево продолжительность 115 секунд (Signal group 9);

5 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Островского, продолжительность 15 секунд (Signal group 3).

6 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Островского, поворот налево продолжительность 55 секунд (Signal group 4);

7 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Островского, поворот направо продолжительность 55 секунд (Signal group 5);

8 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Островского, длительность 22 секунд (Signal group 8).

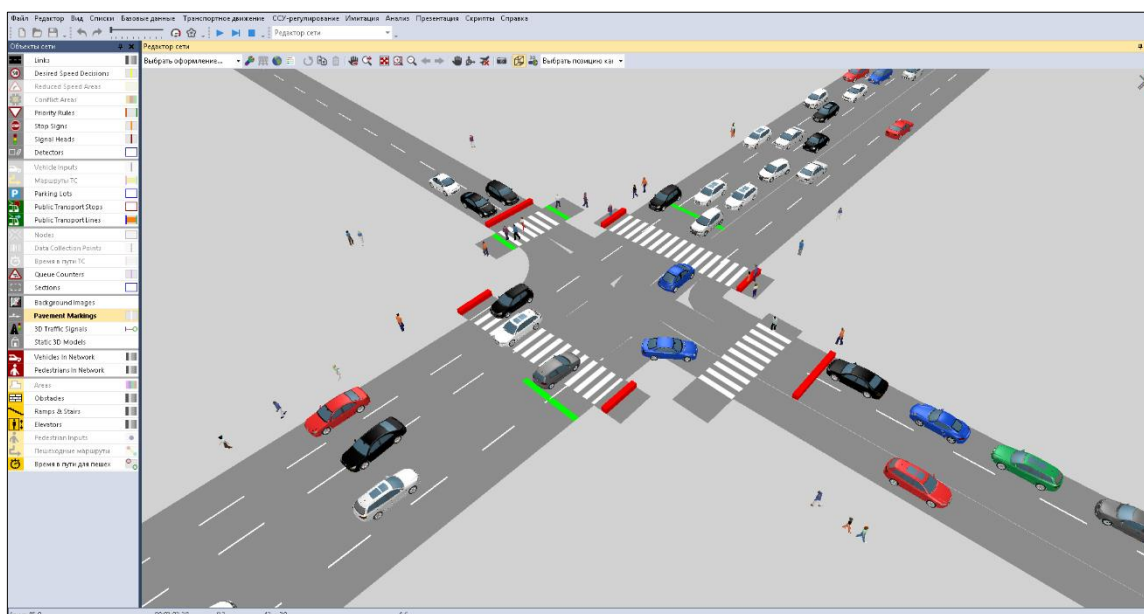


Рисунок 4.59 – 3D-модель оптимизированного режима работы светофоров на пересечении ул. Кирова – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV)

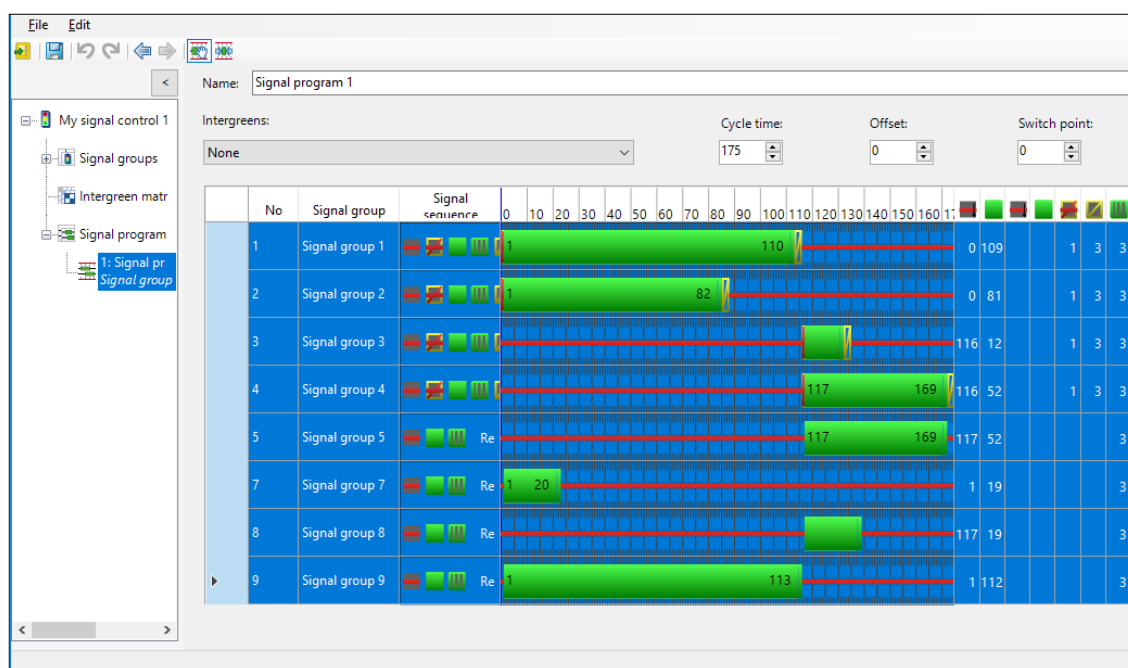


Рисунок 4.60 – Оптимизированный режим работы светофоров на пересечении ул. Кирова – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Таким образом, по результатам оптимизации циклов светофорного регулирования достигается уменьшение значений таких транспортно-эксплуатационных показателей, как: длина затора (м); время задержки ТС (с); время простоя (с); время остановки (с) (Приложение Ж, таблица Ж.4)

Моделирование работы светофоров на перекрёстке ул. Луначарского – ул. Новороссийская показано на рисунках 4.61-4.64.

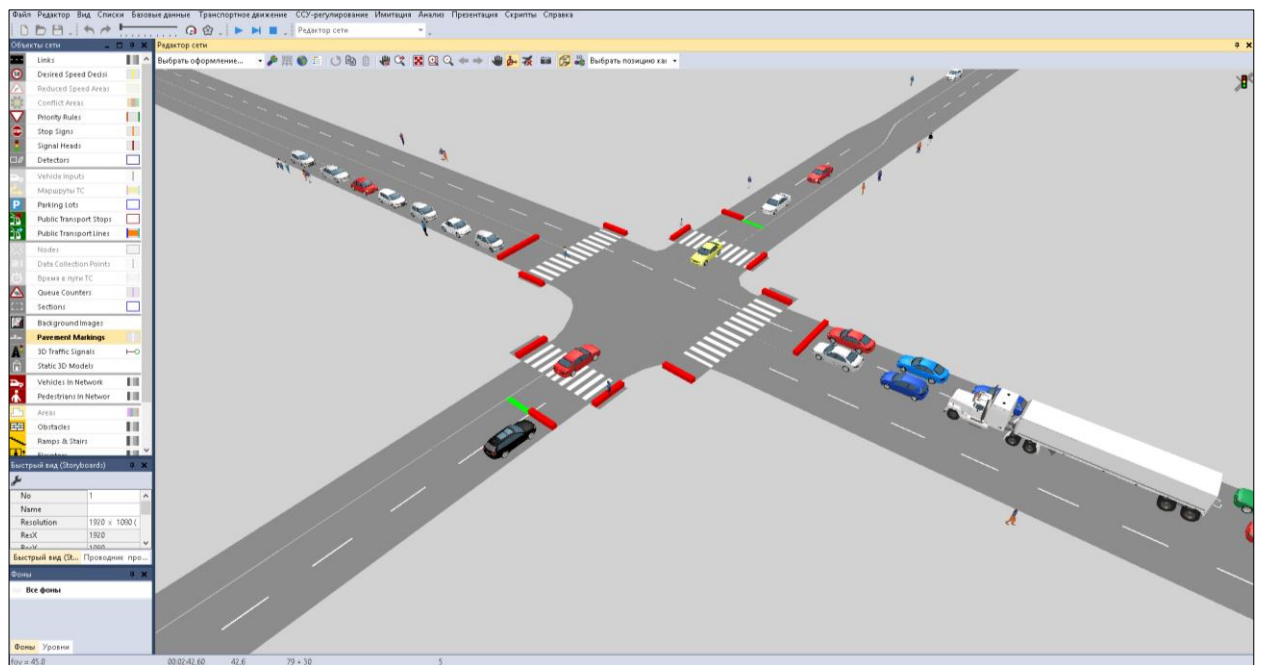


Рисунок 4.61 – 3D- модель фактического режима работы светофоров на пересечении ул. Луначарского – ул. Новороссийская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результатом оптимизации светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает шесть фаз регулирования:

1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Новороссийская прямо и направо, продолжительность 35 секунд (Signal group 1);

2 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Новороссийская, длительность 35 секунд (Signal group 4);

3 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского, продолжительность 65 секунд (Signal group 2).;

4 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Новороссийская поворот налево, продолжительность 33 секунд (Signal group 3);

5 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Луначарского, длительность 65 секунд (Signal group 5).

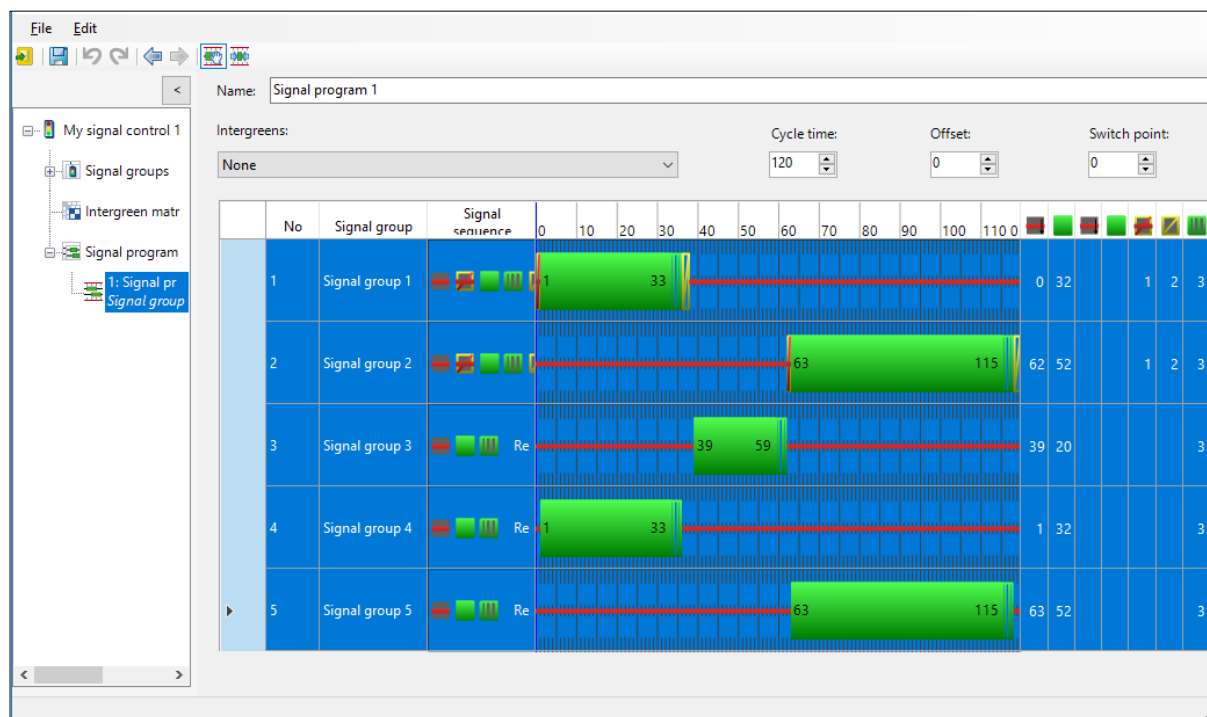


Рисунок 4.62 – Фактический режим работы светофоров на пересечении ул. Луначарского – ул. Новороссийская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

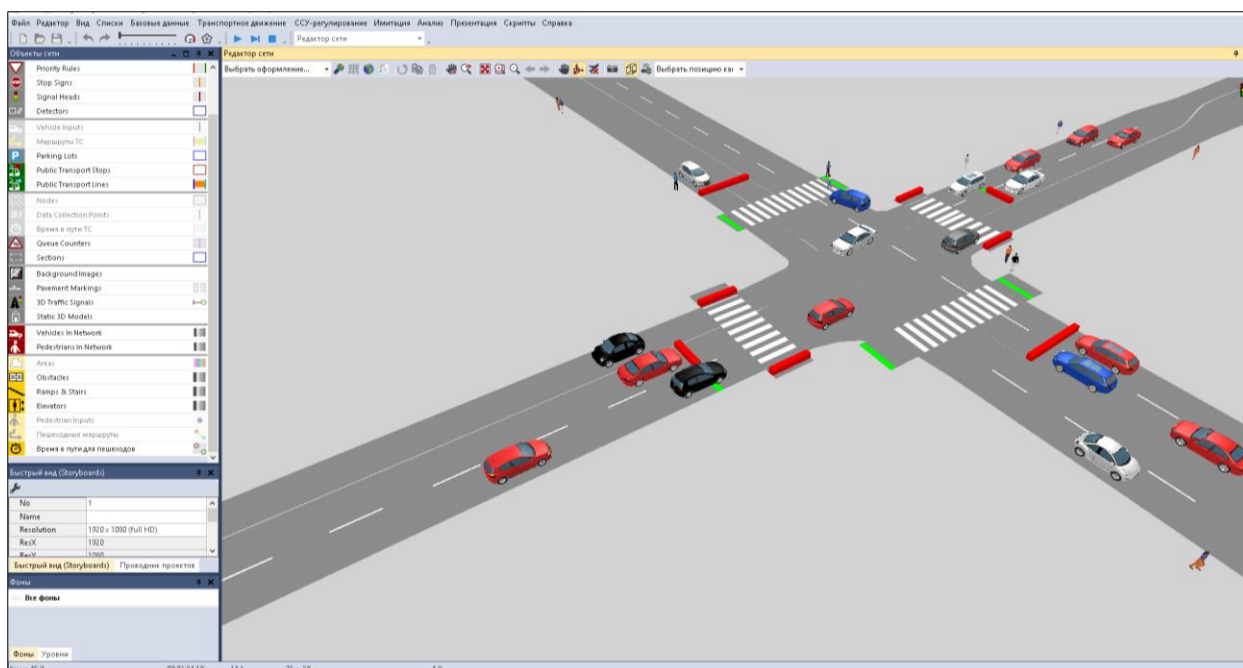


Рисунок 4.63 – 3D-модель оптимизированного режима работы светофоров на пересечении ул. Луначарского – ул. Новороссийская

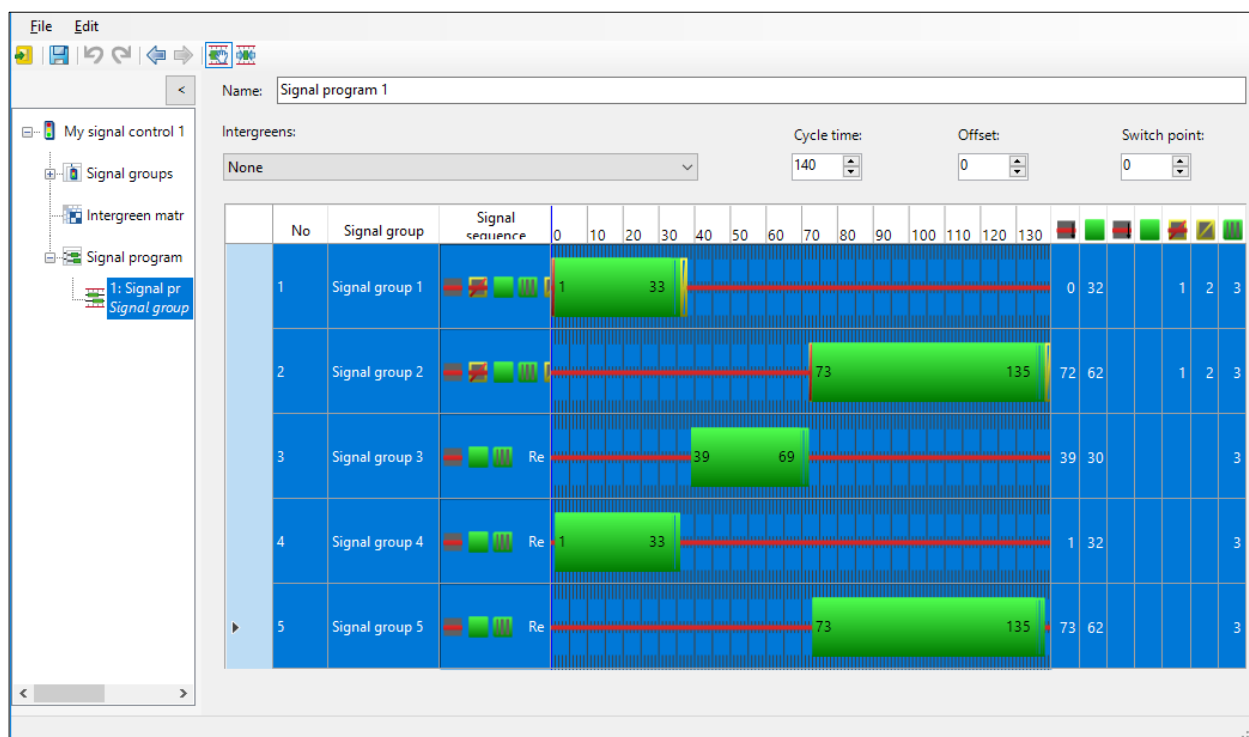


Рисунок 4.64 – Оптимизированный режим работы светофоров на пересечении ул. Луначарского – ул. Новороссийская (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Таким образом, по результатам оптимизации циклов светофорного регулирования достигается уменьшение значений таких транспортно-эксплуатационных показателей, как: длина затора (м); время задержки ТС (с); время простоя (с); время остановки (с) (Приложение Ж, таблица Ж.5)

Моделирование работы светофоров на перекрёстке ул. Кирова — ул. Луначарского показано на рисунках 4.65-4.68.

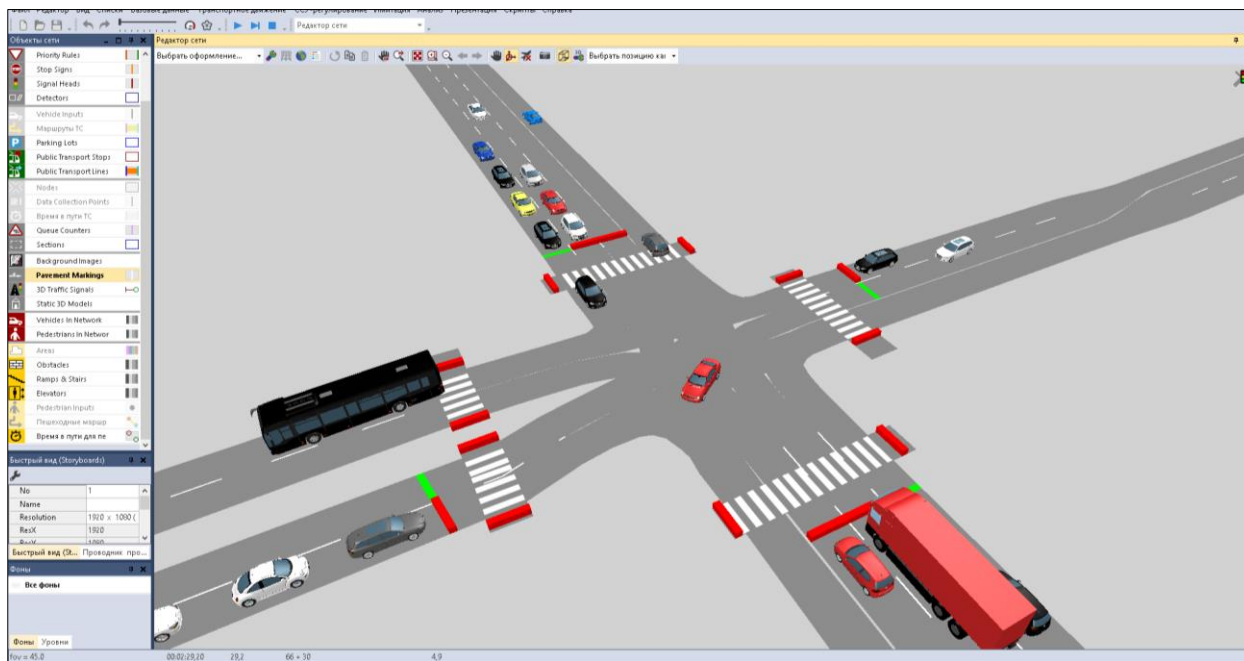


Рисунок 4.65 – 3d модель фактического режима работы светофоров на пересечении ул. Кирова – ул. Луначарского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

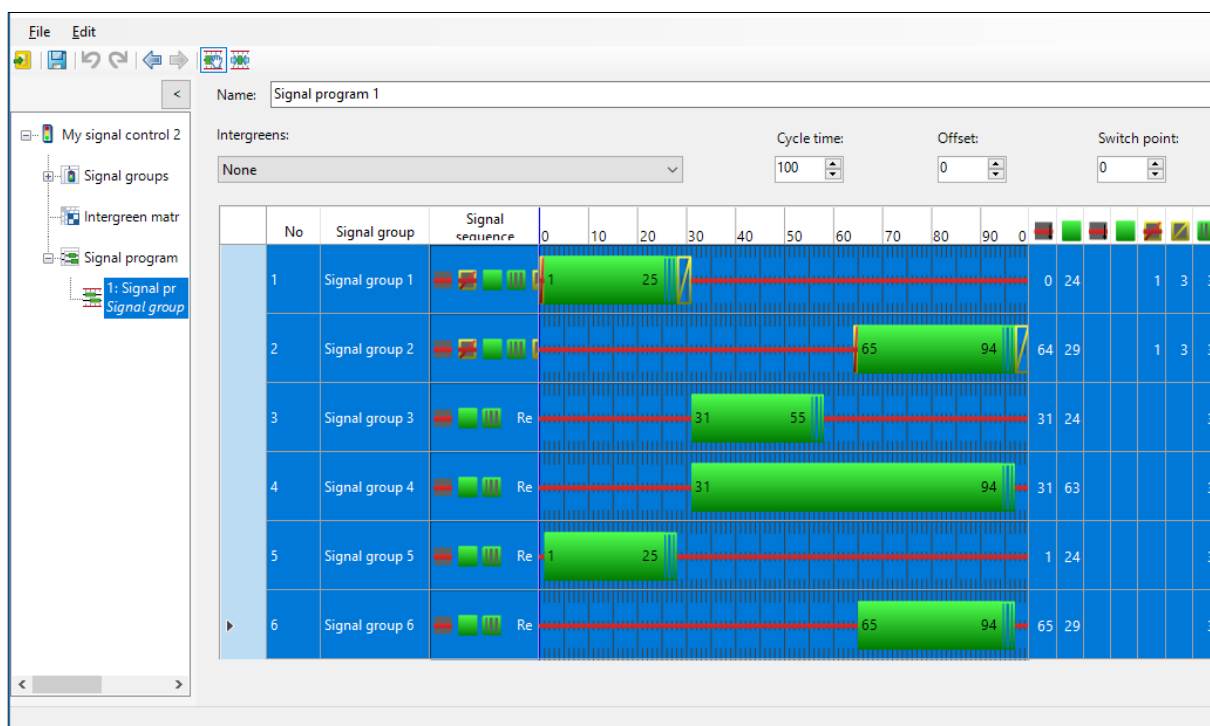


Рисунок 4.66 – Фактический режим работы светофоров на пересечении ул.Кирова – ул. Луначарского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результатом оптимизации светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает шесть фаз регулирования:

1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Кирова прямо и направо, продолжительность 37 секунд (Signal group 1);

2 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Кирова, длительность 37 секунд (Signal group 5);

3 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского прямо и налево, продолжительность 32 секунд (Signal group 2);

4 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского поворот направо, продолжительность 37 секунд (Signal group 3);

5 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Кирова, длительность 37 секунд (Signal group 5);

6 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Луначарского, длительность 32 секунд (Signal group 6).

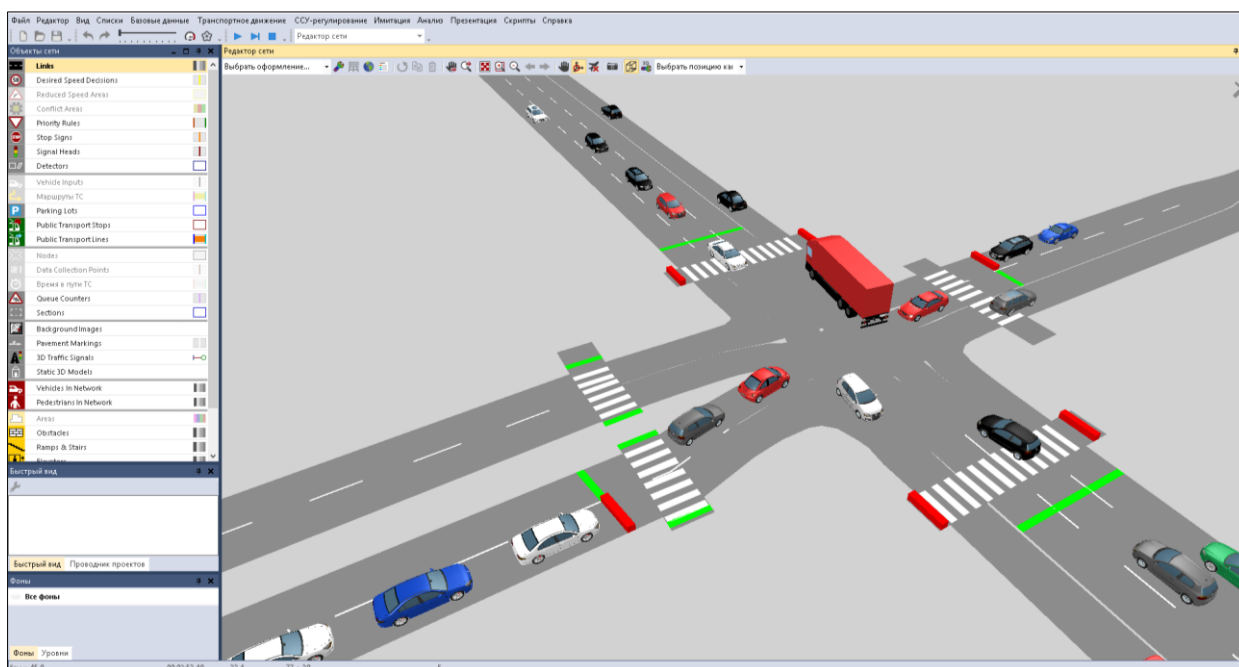


Рисунок 4.67 – 3d модель оптимизированного режима работы светофоров на пересечении ул. Кирова – ул. Луначарского

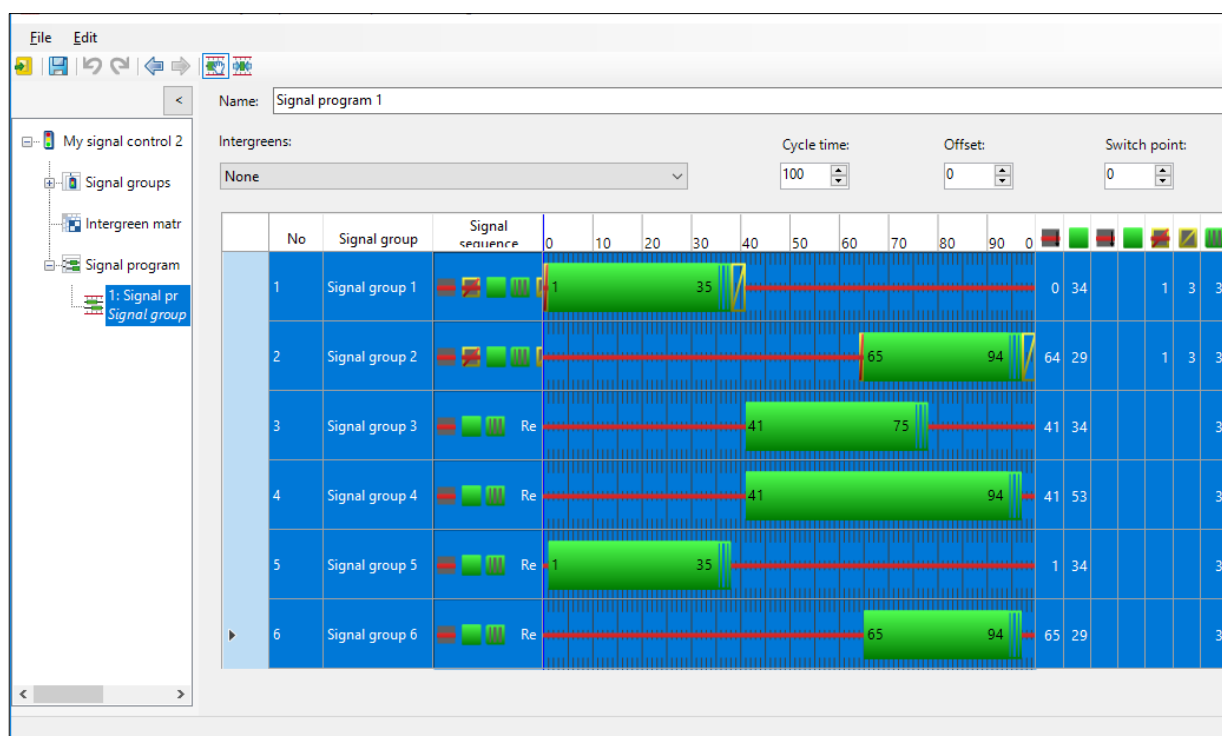


Рисунок 4.68 – Оптимизированный режим работы светофоров на пересечении ул. Кирова — ул. Луначарского

Таким образом, по результатам оптимизации циклов светофорного регулирования достигается уменьшение значений таких транспортно-

эксплуатационных показателей, как: длина затора (м); время задержки ТС (с); время простоя (с); время остановки (с) (Таблица Ж.6, Приложения Ж)

Моделирование работы светофоров на перекрёстке ул. Новороссийская — ул. Островского (см. рисунок 4.69-4.71).

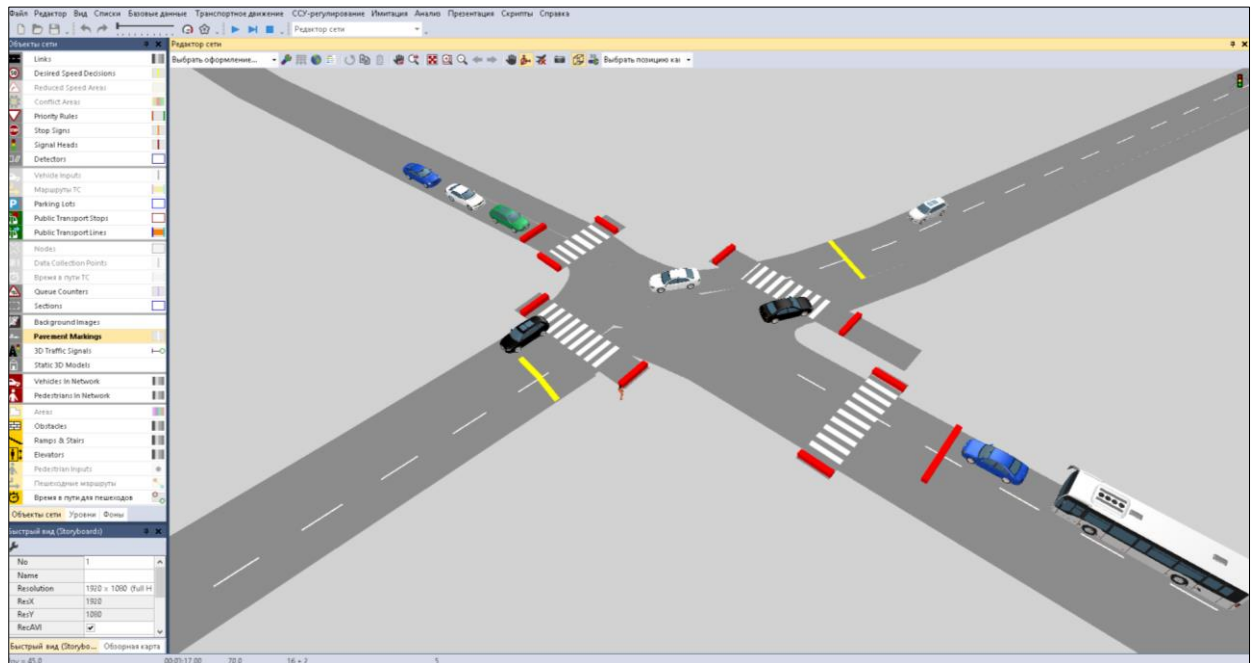


Рисунок 4.69 – 3D-модель фактического режима работы светофоров на пересечении ул. Новороссийская – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

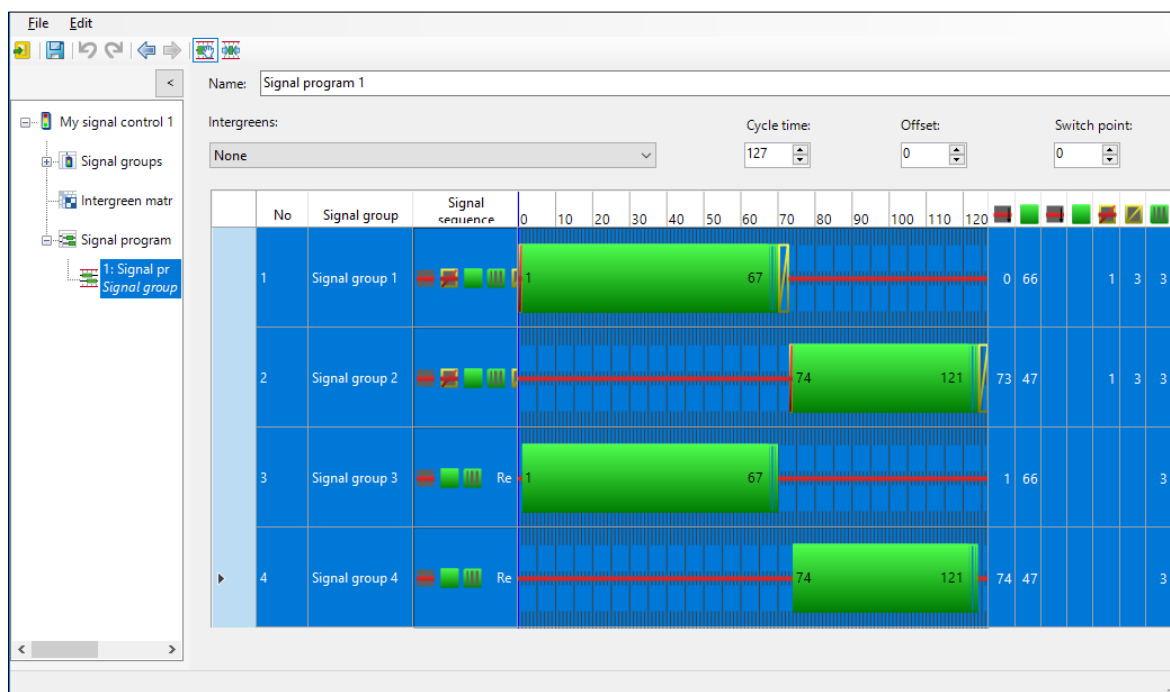


Рисунок 4.70 – Фактический режим работы светофоров на пересечении ул. Новороссийская – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результатом оптимизации светофорного цикла в программном модуле системы PTV Vissim стала следующая схема работы светофоров.

Работает четыре фазы регулирования:

1 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Новороссийская, продолжительность 50 секунд (Signal group 1);

2 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Новороссийская, длительность 50 секунд (Signal group 3);

3 фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Островского, продолжительность 50 секунд (Signal group 2).;

4 фаза разрешает движение пешеходам по ул. Островского, длительность 55 секунд (Signal group 4).

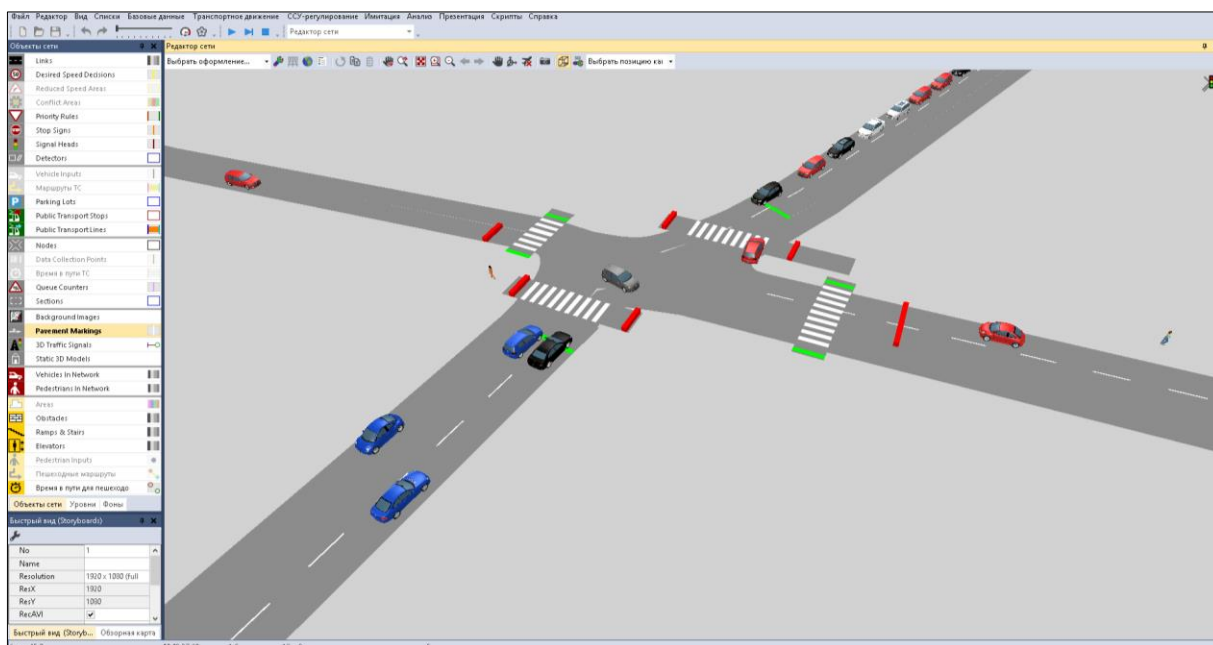


Рисунок 4.71 – 3d модель оптимизированного режима работы светофоров на пересечении ул. Новороссийская – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

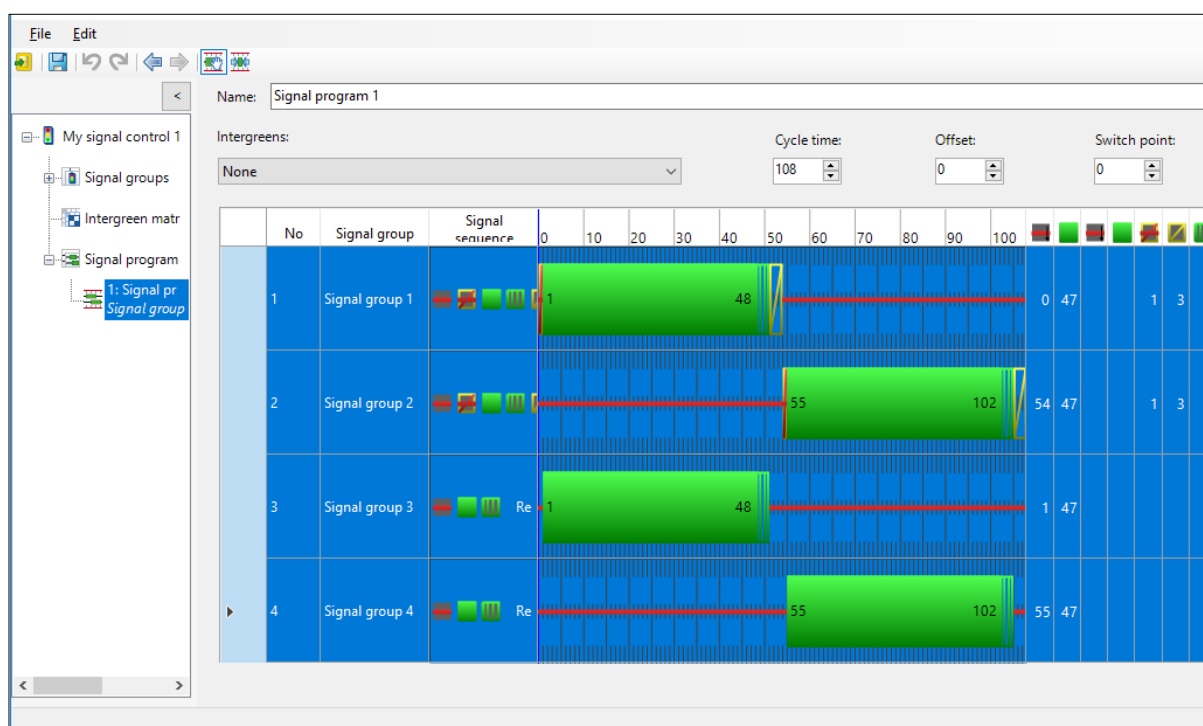


Рисунок 4.72 – Оптимизированный режим работы светофоров на пересечении ул. Новороссийская – ул. Островского (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Таким образом, по результатам оптимизации циклов светофорного регулирования достигается уменьшение значений таких транспортно-эксплуатационных показателей, как: длина затора (м); время задержки ТС (с); время простоя (с); время остановки (с) (Приложение Ж, Таблица Ж.7).

4.17 Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети Муниципального образования город-курорт Геленджик. К данному типу мероприятий можно отнести:

- обеспечение видимости на подъездах к пересечениям;
- изменение схем движения на пересечении (в том числе на саморегулируемых кольцевых пересечениях);
- организация переходно-скоростных полос;
- расширение проезжей части дорог в местах пересечения, актуально на улицах с разрешенным движением грузового транспорта;
- установка систем привлечения дополнительного внимания перед нерегулируемыми перекрестками и пешеходными переходами: шумовые полосы; светосигнальные установки;
- строительство систем водоотведения поверхностных сточных вод;
- установка барьерных ограждений на опасных участках дороги;
- устранение участков с неровным покрытием и низким коэффициентом сцепления;

В ходе обследования УДС МО город-курорт Геленджик не было выявлено факторов опасности, связанных с обеспечением видимости на

подъездах к пересечениям. В данном направлении администрацией поселения проводится планомерная работа.

В рамках проекта предлагается изменить схему движения на пересечении: ул. Луначарского – М-4 «ДОН» – ул. Сухумское шоссе, г. Геленджик.

Функциональное назначение кольцевых пересечений:

- распределение транспортных потоков в узлах со сложной планировкой и большим количеством пересекающихся дорог;
- повышение пропускной способности;
- повышение безопасности движения;
- «успокоение» движения;
- создание определённого архитектурного стиля городской среды;
- внедрение удобных форм организации движения для левоповоротных и возвратных транспортных потоков;
- перераспределение транспортных потоков при близком расположении двух пересечений обычного типа.

В настоящий момент, автомобили,двигающиеся по кольцу, должны уступать дорогу при выезде с пересечения, при большой интенсивности данная схема приводит к значительным задержкам и возникновению критических заторов.

На рисунке 4.73 показана 2D модель пересечения с отмеченными конфликтными зонами при существующей схеме движения.

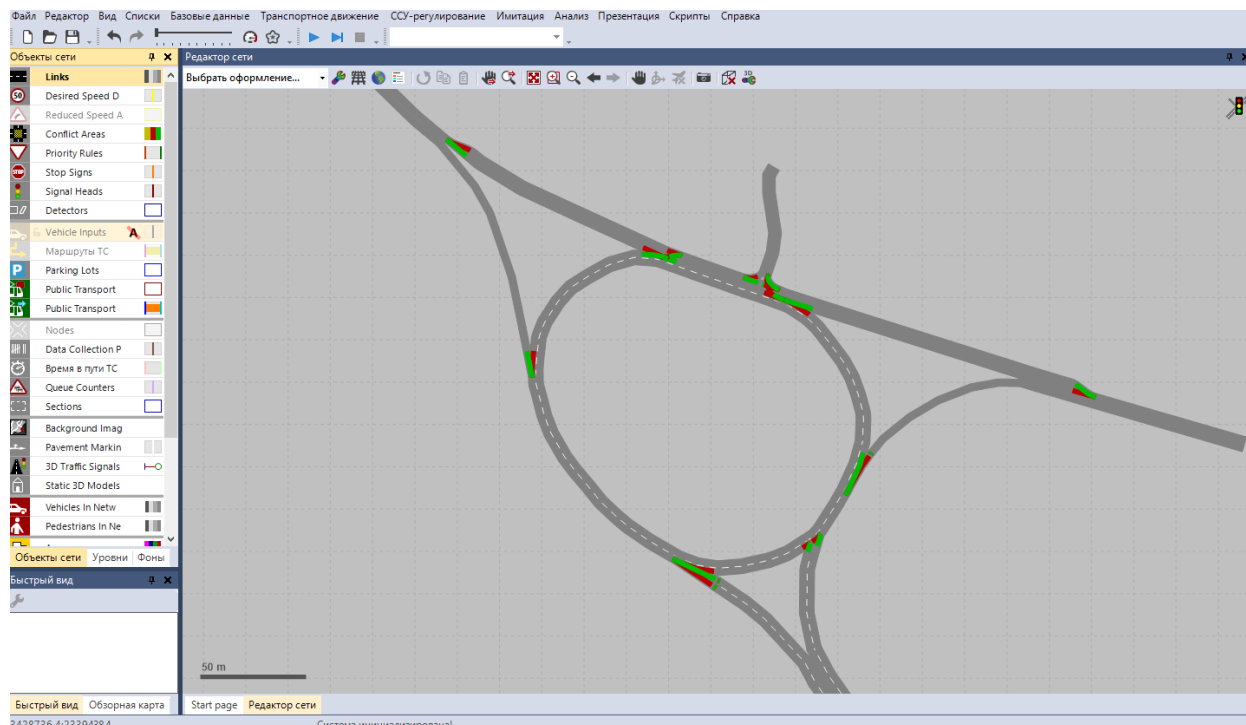


Рисунок 4.73 – 2D-модель пересечения ул. Луначарского – М-4 «ДОН» – ул. Сухумское шоссе (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Новая схема организации движения ТС через данный перекресток, предполагает изменение режима движения и передачу приоритетного права проезда транспортным средствам, двигающимся по кольцу. Изменение конфликтных зон представлено на рисунке 4.74

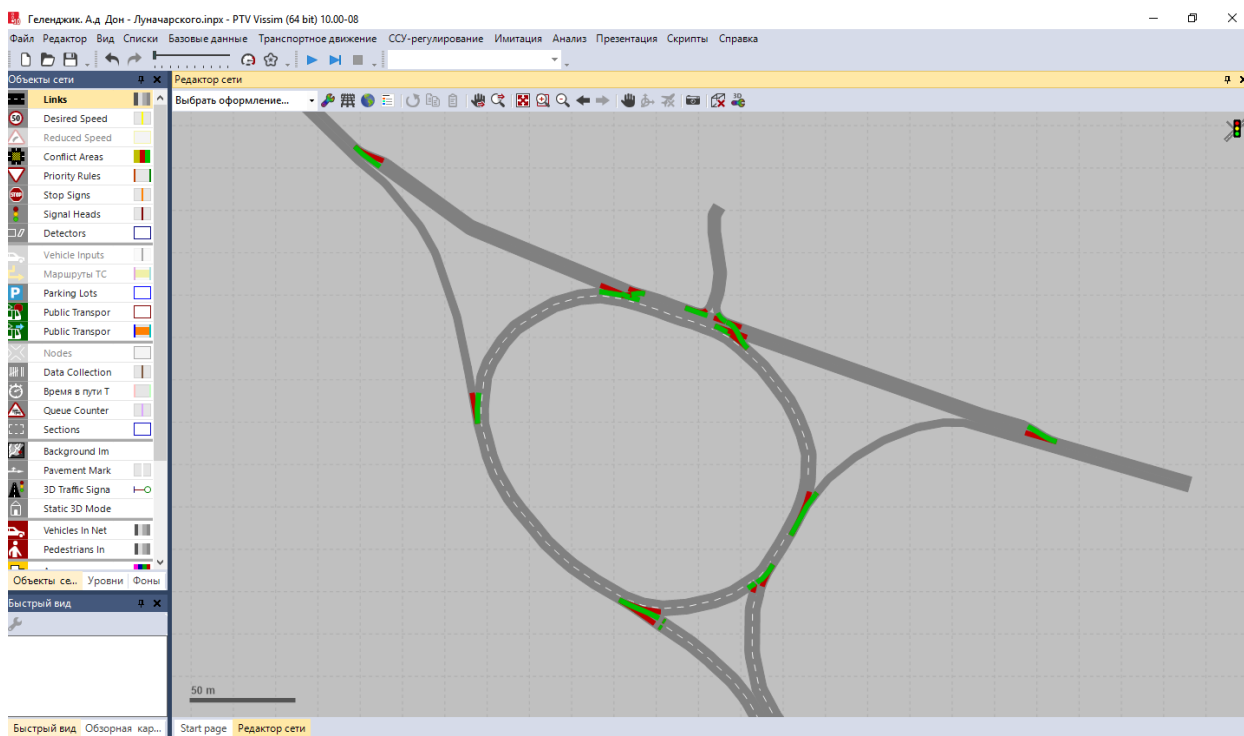


Рисунок 4.74 – 2D-модель пересечения ул. Луначарского – М-4 «ДОН» – ул. Сухумское шоссе (снимок экрана в программе PTV-Vissim)
проектный вариант

В процессе микромоделирования был произведен замер основных параметров характеризующих режим движения транспортных средств для фактической состояния и для проектного решения. Полученные результаты сведены в таблицу 4.8 и .1-4.9.

Анализ полученных данных показал, что изменение схемы движения, как и предполагалось, позволило избежать заторовых ситуаций, но при этом снижается скорость проезда пересечения, увеличивается длина очереди на подъездах к пересечению и суммарные потери времени. Другими словами, данная схема является эффективной только при критической загрузке пересечения, при которой существующая схема движения приводит к транспортному коллапсу.

Таблица 4.8 – Основные параметры характеризующие режим движения транспортных средств до реализации проектных мероприятий

Участок	Длина затора (м)	Длина затора (макс.) (м)	ТС(все)	Время задержки (ср.знач.)	Время простоя	Остановки	Эмиссия СО (г)	Эмиссия N _{ox} (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива	Время в пути	Пройденный путь
1 - 2: Сухумское ш. Луначарского	0	0	212	46,5719	26,4148	2,93868	749,5	145,826	173,704	10,7225	29,58	303,41
1 - 2: Сухумское ш. Родниковая	0	0	42	26,7326	21,3364	0,42857	46,2475	8,99808	10,7183	0,66162	42,46	291,77
1 - 2: Сухумское ш. Сухумское ш.	0	0	269	30,078	19,207	0,72119	455,903	88,7021	105,66	6,52222	50,64	469,90
1 - 4: Сухумское ш. Сухумское ш.	48,6856	389,536	304	43,0513	17,3457	3,55921	1169,79	227,598	271,11	16,7352	27,16	230,32
1 - 4: Сухумское ш. Луначарского	48,6856	389,536	401	31,2274	12,3366	2,91771	1264,03	245,935	292,952	18,0835	41,27	411,26
1 - 7: Луначарского Сухумское ш.	33,6723	456,005	109	1,68445	0	0	76,7228	14,9275	17,7812	1,09761	70,78	581,67
1 - 7: Луначарского Родниковая	38,521	456,005	101	21,1398	8,03966	1,49505	188,678	36,7099	43,7279	2,69926	46,91	250,00
1 - 7: Луначарского Сухумское ш.	38,521	456,005	359	24,4263	11,704	0,98329	703,245	136,826	162,984	10,0607	87,60	420,43
1 - 9: Родниковая Луначарского	16,8626	59,8974	160	108,899	74,1519	7,3375	1153,54	224,437	267,344	16,5027		
1 - 9: Родниковая Сухумское ш.	16,8626	59,8974	11	52,259	36,806	1,90909	27,845	5,41762	6,45334	0,39835	45,35	417,27
Итого по пересечению	23,765	456,005	1968	37,4915	19,9013	2,43191	5802,1	1128,88	1344,69	83,0057		

Таблица 4.9 – Основные параметры характеризующие режим движения транспортных средств после реализации проектных мероприятий

Участок	Длина затора (м)	Длина затора (макс.) (м)	ТС(все)	Время задержки (ср.знач.)	Время простоя	Остановки	Эмиссия СО (г)	Эмиссия Noх (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива	Время в пути	Пройденный путь
1 - 2: Сухумское ш. Луначарского	27,95	81,35	263	45,80	11,80	3,01	960,33	186,85	222,57	13,74	121,73	285,48
1 - 2: Сухумское ш. Родниковая	27,95	81,35	46	105,63	42,86	6,67	278,78	54,24	64,61	3,99	151,78	268,63
1 - 2: Сухумское ш. Сухумское ш.	27,95	81,35	805	98,61	35,51	6,27	4973,79	967,72	1152,72	71,16	147,60	455,19
1 - 4: Сухумское ш. Сухумское ш.	178,55	252,32	389	77,14	20,36	5,45	2196,85	427,43	509,14	31,43	113,43	192,72
1 - 4: Сухумское ш. Луначарского	178,55	252,32	460	76,50	21,02	5,36	2505,98	487,57	580,79	35,85	115,24	382,46
1 - 7: Луначарского Сухумское ш.	179,83	211,39	121	173,31	62,23	14,36	1491,30	290,15	345,62	21,33	72,36	564,62
1 - 7: Луначарского Родниковая	179,83	211,39	107	191,97	76,67	13,94	1329,90	258,75	308,22	19,03	99,78	218,88
1 - 7: Луначарского Сухумское ш.	179,83	211,39	436	194,10	72,25	14,59	5676,01	1104,35	1315,47	81,20	117,82	401,65
1 - 9: Родниковая Луначарского	43,74	56,06	167	160,89	117,69	6,80	1267,56	246,62	293,77	18,13		
1 - 9: Родниковая Сухумское ш.	43,74	56,06	12	167,30	108,76	7,50	92,74	18,04	21,49	1,33	73,33	403,19
Итого по пересечению	121,98	252,32	2806	112,79	42,57	7,68	20758,88	4038,92	4811,07	296,98		

Для наиболее эффективной работы данного пересечения при одновременном снижении транспортно-эксплуатационных потерь требуется его перестройка для обеспечения пропуска автомобилей, двигающихся по трассе М-4 «Дон» в направлении г. Новороссийска без заезда на круг.

Также, в рамках проекта было рассмотрено пересечение с разветвлением улицы Солнцедарская в районе Андреевского парка. Модель существующей схемы движения с указанием конфликтных зон показана на рисунке 4.75.

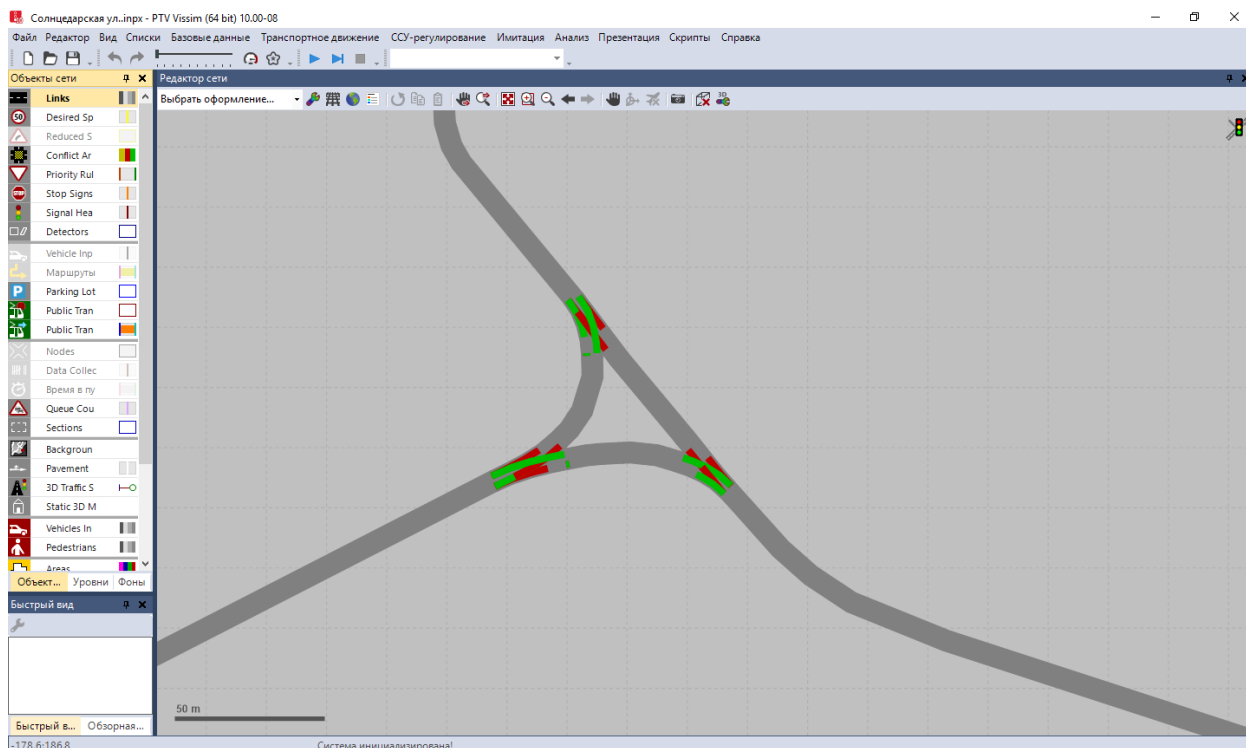


Рисунок 4.75 – 2D-модель разветвления улицы Солнцедарская в районе Андреевского парка (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

В настоящее время данное пересечение является мало нагруженным, однако в планах развития данной территории стоит строительство дороги от ул. Адмирала Серебрякова, через микрорайон Северный до съезда на ул. Солнцедарская. При вводе в эксплуатацию указанного участка дороги данное пересечение станет более востребованным, что повлечет за собой увеличение сложности проезда.

В качестве проектного варианта было рассмотрено устройство в данном месте саморегулируемого кольцевого пересечения. Введение новой схемы

движения позволит сократить количество конфликтов с 9 точек до 6 точек.

Вариант разработанной модели представлен на рисунке 4.76

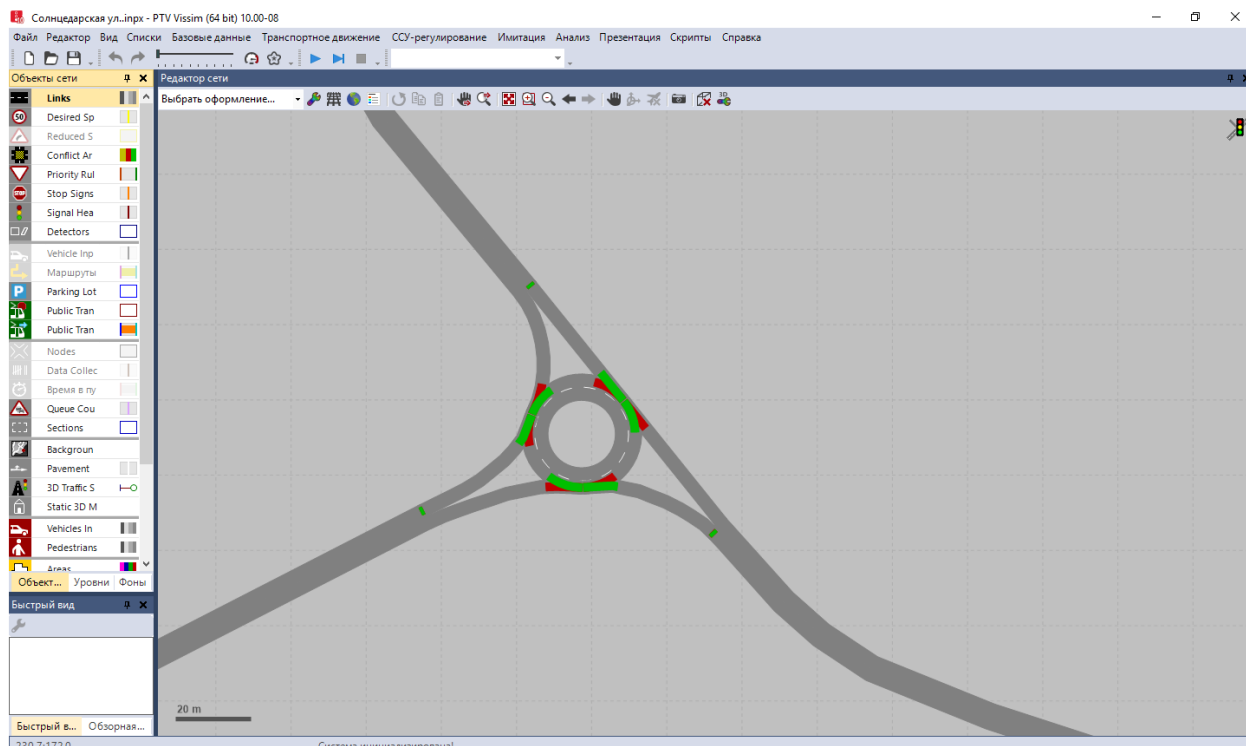


Рисунок 4.76 – 2D модель разветвления улицы Солнцедарская в районе Андреевского парка (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Результаты моделирования сведены в таблицу 4.10.

Таблица 4.10 – Основные параметры характеризующие режим движения транспортных средств после реализации проектных мероприятий

Участок	Длина затора (м)	Длина затора (макс.) (м)	ТС(все)	Время задержки (ср.знач.)	Время простоя	Остатки	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива	Время в пути	Пройденный путь
Фактическая схема ОДД												
1 - 1: Солнцедарская 1@3.0 - 3: Солнцедарская 2@136.3	0,00	0,00	152	2,20	0,16	0,07	155,23	30,20	35,98	2,22	15,62	199,59
1 - 1: Солнцедарская 1@3.0 - 9: Солнцедарская 3@282.7	0,00	0,00	189	0,88	0,00	0,00	232,79	45,29	53,95	3,33	14,37	200,12
1 - 4: Солнцедарская 2@8.4 - 2: Солнцедарская 1@338.5	0,20	42,16	262	5,48	0,55	0,19	299,48	58,27	69,41	4,28	14,14	143,97
1 - 4: Солнцедарская 2@8.4 - 9: Солнцедарская 3@282.7	0,26	61,19	184	2,12	0,02	0,02	166,20	32,34	38,52	2,38	18,87	200,20
1 - 10: Солнцедарская 3@4.1 - 2: Солнцедарская 1@338.5	0,06	24,88	276	1,31	0,02	0,01	338,39	65,84	78,43	4,84	14,31	197,12
1 - 10: Солнцедарская 3@4.1 - 3: Солнцедарская 2@136.3	0,06	24,92	198	2,62	0,19	0,10	186,90	36,36	43,32	2,67	15,16	148,91
Итого по пересечению	0,10	61,19	1261	2,54	0,17	0,07	1378,92	268,29	319,58	19,73		
Проектный вариант с кольцевым пересечением												
1 - 1: Солнцедарская 1@3.0 - 3: Солнцедарская 2@136.3	1,80	83,23	152	6,28	0,81	0,21	173,89	33,83	40,30	2,49	13,48	134,81
1 - 1: Солнцедарская 1@3.0 - 9: Солнцедарская 3@282.7	1,80	83,23	189	4,95	0,47	0,19	267,52	52,05	62,00	3,83	13,94	149,06

Продолжение таблицы 4.10

1 - 4: Солнцедарская 2@8.4 - 2: Солнцедарская 1@338.5	0,36	38,11	261	2,96	0,09	0,06	279,12	54,31	64,69	3,99	11,30	133,93
1 - 4: Солнцедарская 2@8.4 - 9: Солнцедарская 3@282.7	0,36	38,11	184	2,48	0,04	0,04	169,54	32,99	39,29	2,43	12,66	148,70
1 - 10: Солнцедарская 3@4.1 - 2: Солнцедарская 1@338.5	1,33	51,26	276	4,64	0,38	0,14	368,38	71,67	85,38	5,27	12,90	121,38
1 - 10: Солнцедарская 3@4.1 - 3: Солнцедарская 2@136.3	1,33	51,26	198	4,81	0,43	0,18	209,99	40,86	48,67	3,00	16,84	168,13
1 Итого по пересечению	1,17	83,23	1260	4,25	0,34	0,13	1468,57	285,73	340,35	21,01		

Учитывая климатические условия характерные для региона, а также рельеф местности одним из важнейших факторов, влияющих на безопасность движения в сложных дорожных условиях, является наличие систем отведения воды с поверхности дороги. В этой связи, по результатам проведенного обследования, рекомендуется строительство систем водоотведения поверхностных сточных вод по следующим улицам (таблицы 4.11- 4.15).

Таблица 4.11 Перечень дорог в г. Геленджике, требующих устройства либо ремонта ливнеотвода

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия
Краткосрочная перспектива			
1	ул. Розы Люксембург	0,980	Строительство ливнеотвода

Таблица 4.12 Перечень дорог в с. Архипо-Осиповка, требующих устройства либо ремонта ливнеотвода

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия
1	2	3	4
Краткосрочная перспектива			
1	пер. Виноградный	1,493	Строительство ливнеотвода
2	ул. Строителей	0,448	Строительство ливнеотвода
3	ул. Удалова	2,000	Ремонт ливнеотвода
4	пер. Удалова	0,250	Строительство ливнеотвода
5	ул. Семена Васюкова	0,400	Строительство ливнеотвода
6	пер. Первомайский	0,212	Строительство ливнеотвода
7	ул. Пограничная	0,200	Строительство ливнеотвода
8	пер. Речной	0,172	Строительство ливнеотвода
Среднесрочная перспектива			
9	ул. Южная	0,500	Строительство ливнеотвода
10	ул. Степная	0,390	Строительство ливнеотвода

Продолжение таблицы 4.12

11	пер. Южный	0,400	Строительство ливнеотвода
12	пер. Степной	0,240	Строительство ливнеотвода
13	ул. Новороссийская	0,560	Строительство ливнеотвода
14	ул. Сосновая щель	1,327	Строительство ливнеотвода
15	ул. Ореховая	0,883	Строительство ливнеотвода
16	ул. Ленина	0,600	Строительство ливнеотвода
Долгосрочная перспектива			
17	пер. Вишневый	0,162	Строительство ливнеотвода
18	ул. Платановая	0,421	Строительство ливнеотвода
19	ул. Садовая	0,751	Строительство ливнеотвода
20	ул. Дубовая	0,431	Строительство ливнеотвода
21	пер. Кузнечный	0,358	Строительство ливнеотвода

Таблица 4.13 – Перечень дорог в с. Текос, требующих устройства либо ремонта ливнеотвода

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия
Краткосрочная перспектива			
1	ул. Садовая	0,233	Строительство ливнеотвода
	пер. Солнечный	0,250	Строительство ливнеотвода
Среднесрочная перспектива			
	пер. Советский	0,405	Строительство ливнеотвода
Дальнесрочная перспектива			
	пер. Абрикосовый	0,400	Строительство ливнеотвода
	ул. Береговая	0,525	Строительство ливнеотвода
	пер. Вишневый	0,097	Строительство ливнеотвода
	пер. Грушовый	0,500	Строительство ливнеотвода
	пер. Кизилловый	0,400	Строительство ливнеотвода
	пер. Персиковый	0,340	Строительство ливнеотвода
	пер. Яблоневый	0,340	Строительство ливнеотвода
	ул. Родниковая	0,155	Строительство ливнеотвода

Таблица 4.14 Перечень дорог в с. Тешебс, требующих устройства либо ремонта ливнеотвода

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия
Краткосрочная перспектива			
1	ул. Набережная	1,831	Строительство ливнеотвода
Среднесрочная перспектива			
	ул. Молодёжная	0,627	Строительство ливнеотвода

Таблица 4.15 Перечень дорог в с. Кабардинка, требующих устройства либо ремонта ливнеотвода

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия
Краткосрочная перспектива			
1	ул. Набережная	1,831	Строительство ливнеотвода

Внедрение вышеуказанных мероприятий позволит повысить уровень безопасности движения и создать комфортные условия движения с учётом всех категорий участников.

4.18 Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

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

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

С учётом основных положений «Методических рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., на территории Муниципального образования предполагается проведение следующих видов мероприятий:

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

- 2) повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а

также других объектов транспортной инфраструктуры. По результатам натурного обследования необходимо приведение в порядок 34% имеющихся тротуаров. В основном данные тротуары находятся в малых поселениях и слабо используемых районах.

3) обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений (внедрение данных мероприятий подробно рассмотрено в п. 4.12., 4.20 настоящего проекта). К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

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

- г. Геленджик, перекресток ул. Гринченко — ул. Революционная;
- г. Геленджик, перекресток ул. Крымская — ул. Революционная;
- г. Геленджик, перекресток ул. Курзальная — ул. Колхозная;
- г. Геленджик, перекресток ул. Морская — ул. Мира;
- г. Геленджик, ул. Островского в районе дома 174А.
- с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина – ул. Почтовая (устройство наземного пешеходного перехода)
- с. Архипо-Осиповка, перекресток ул. Пограничная — ул. Ореховая;
- с. Архипо-Осиповка, перекресток ул. Пограничная — пер. Больничный;
- с. Архипо-Осиповка, перекресток ул. Пограничная — ул. Садовая;
- с. Архипо-Осиповка, перекресток ул. Пограничная — ул. пер. Михайловский.
- с. Кабардинка, устройство наземного пешеходного перехода через ул. Мира, в районе пересечения с ул. Абрикосовая.

– с. Михайловский перевал, устройство наземного пешеходного перехода через ул. Центральная, в районе пересечения с ул. Школьная.

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

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков. Пример знака изображён на рисунке 4.77;



Рисунок 4.77 – Пример знака 5.19.1 на желтом фоне со световой индикацией

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

– использование систем искусственного освещения.

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

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

– оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией.

В общем виде, пешеходные переходы следует оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке 4.78.

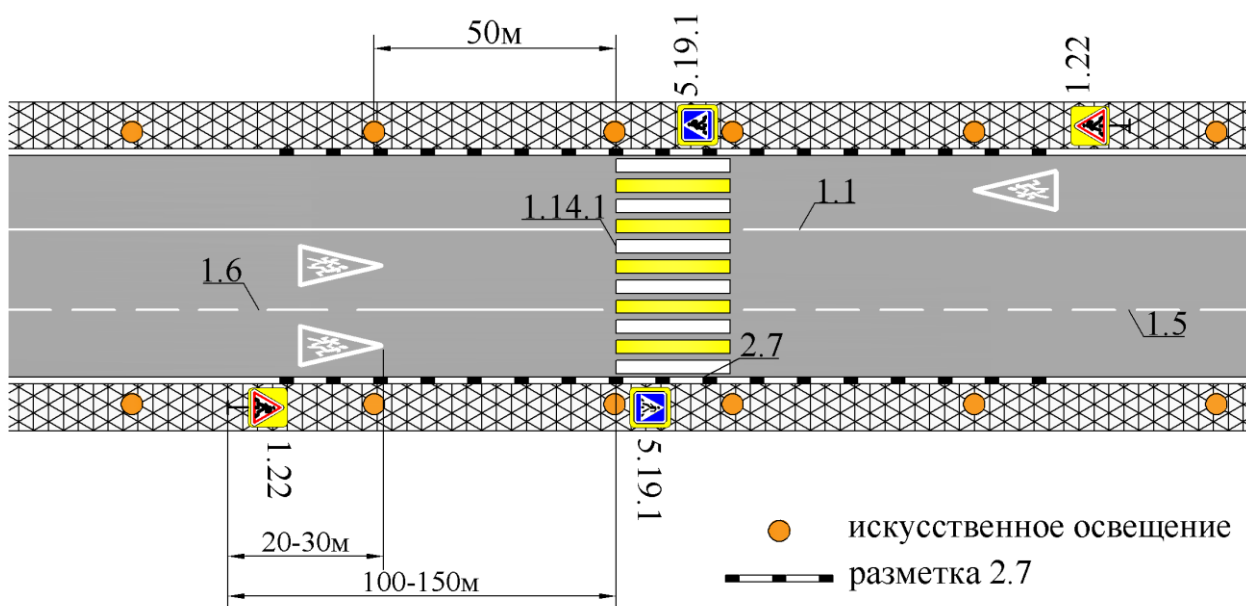


Рисунок 4.78 – Рекомендуемое оборудование пешеходного перехода

В частности, необходимо оборудовать пешеходные переходы по:

- ул. Архипо-Осиповка, в районе пересечения ул. Ленина – ул. Почтовая;
- с. Михайловский перевал, устройство наземного пешеходного перехода через ул. Центральная, в районе пересечения с ул. Школьная.

С целью обеспечения пропуска пешеходных потоков через федеральную трассу М-4 «Дон» в соответствии с Программой деятельности

Государственной компании «Российские автомобильные дороги» проектом предусмотрено устройство надземных пешеходных переходов в районе:

- пересечения а/д М-4 Дон с а/д 03К-170 Магистраль «Дон» - с. Адербиевка, (км 1503 + 740 м);
- пересечения а/д М-4 Дон с а/д 03К-166 Магистраль "Дон" - х. Джанхот, (км 1504 + 615 м)
- в районе пересечения а/д М-4 Дон с ул. Солнцедарская, (км 1513+300 м, 1513 + 740 м);
- в районе мкр. Северный, а/д М-4 Дон (км 1515 + 050 м)
- в районе мкр. Марьинский, а/д М-4 Дон (км 1516 + 050 м, км 1516 + 460 м).

В дальнейшем долгосрочное развитие должно планироваться основываясь на реализованных мероприятиях, с учётом произошедшей корректировки транспортных и пешеходных потоков.

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

4.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

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

Федерации»(ред. от 29.07.2018 г.)) создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации)

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

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;
- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями,

сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;

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

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

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

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

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

На основании результатов обследования условий дорожного движения, проведенного в рамках разработки КСОДД, рекомендуется планомерная реализация следующих мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории МО город — курорт Геленджик.

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

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

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек следует устанавливать в соответствии с п. 5 ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» [39]. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) и ОДМ 218.2.007–2011(издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 N 758-р.).

При выполнении работ по реконструкции и строительстве тротуаров, должны быть предусмотрены условия беспрепятственного и удобного передвижения МГН по участку к зданию или по территории. Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН на все время эксплуатации. Транспортные проезды на участке и пешеходные дороги на пути к объектам, посещаемым инвалидами, допускается совмещать при соблюдении градостроительных требований к параметрам путей движения.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т. п.

Высоту бордюров по краям пешеходных путей на участке рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.

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

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10 % на протяжении не более 10 м. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 %.

Для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупноструктурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами - не более 0,015 м.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус

(длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований п. 9 ГОСТ Р 51671-2015 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности» [41]. На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91(принят взамен ГОСТ 6665-82)) независимо от способа их укладки.

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы обустриваются согласно п.4 ГОСТ Р 52875-2007 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования» [57].

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

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

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

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

- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых

сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2015 (введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 октября 2015 г. N 2169-ст) и ГОСТ Р 52875–2007.

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

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

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) – гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеечных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;
- поверхности из резинополиуретана или подобного эластомерного материала.

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

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

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

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

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 4.79).



Рисунок – 4.79 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание - не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие. Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины – 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

Места для автомашин инвалидов на креслах-колясках в многоуровневых автостоянках рекомендуется размещать у выхода на первом этаже или около лифтов. Высота свободного пространства от плоскости (пола) автостоянки до низа перекрывающих конструкций и другие конструктивные размеры следует принимать по СП 59.13330.2012 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) [44].

Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-

коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории муниципального образования были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых представлены в таблице 4.15.

Выполнение предлагаемых мероприятий позволит создать на территории МО «Город — курорт Геленджик» условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также обеспечить возможность пользования общедоступными средствами связи и информации.

Таблица 4.15 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования

№ п\п	Наименование	Адрес	Мероприятие
1	2	3	4
1	Управление социальной защиты населения Министерства труда и социального развития Краснодарского края в городе-курорте Геленджике	г. Геленджик ул. Курзальная, 12	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
2	Администрация муниципального образования города-курорта Геленджик	ул. Революционная, 1	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
3	Отделения ПАО Сбербанк	г. Геленджик ул. Ленина, 23 ул. Кирова, 56 ул. Красногвардейская, 36 ул. Революционная, 21	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007

4	МБУЗ «Станция скорой медицинской помощи»	г. Геленджик, пер. Больничный, 3	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
5	ГБУЗ «Геленджикский психоневрологический диспансер»	г. Геленджик, ул. Красная, 11	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007

Продолжение таблицы 4.15

6	Врачебная амбулатория села Кабардинка МБУЗ «Городская поликлиника»	с. Кабардинка, ул. Мира, 18	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
7	Архипо-Осиповский филиал МБУЗ «Городская больница»	с. Архипо-Осиповка, пер. Базарный, 15	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
8	Врачебная амбулатория села Дивноморское МБУЗ «Городская поликлиника»	с. Дивноморское, ул. Горная, 1	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
9	ФАП с. Текос МБУЗ «Городская больница»	с. Текос, пер. Советский, 21	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
10	ФАП с. Тешебс МБУЗ «Городская больница»	с. Тешебс, ул. Горная, 4	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
11	ФГБУЗ санаторий «Архипо-Осиповка» федерального медико-биологического агентства России	с. Архипо-Осиповка, ул. Санаторная, 40	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
12	ФГБУ туберкулёзный санаторий «Голубая бухта» Министерства здравоохранения Российской Федерации	г. Геленджик, ул. Просторная, 2	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
13	ФГКУ «Санаторно-курортный комплекс «Анапский» Министерства обороны	с. Дивноморское, ул. Кирова, 20	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007

	РФ филиал «Санаторий «Дивноморское»		
14	ГБУЗ «Детский санаторий для лечения туберкулёза всех форм «Ласточка» министерства здравоохранения Краснодарского края	с. Кабардинка, ул. Революционная, 73	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007

Продолжение таблицы 4.15

15	Пансионат «Почтовик» ОСП ФГУП «Почта России»	с. Кабардинка, ул. Мира, 11	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007
16	Федеральное государственное казенное учреждение «Санаторно-курортный комплекс «Анапский» филиал «Дом отдыха «Бетта»	х. Бетта, ул. Мира, 50	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007

4.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических

средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков 1.23 «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеофиксации.

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

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

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

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

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

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);
- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог;
- пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);
- наземные (регулируемые и нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути

движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

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

На территории муниципального образования действуют следующие образовательные организации:

Перечень образовательных учреждений МО город-курорт Геленджик приведён в Приложении В.

Размещение образовательных организаций на территории МО город-курорт Геленджик отражено на рисунках 4.79-4.83.

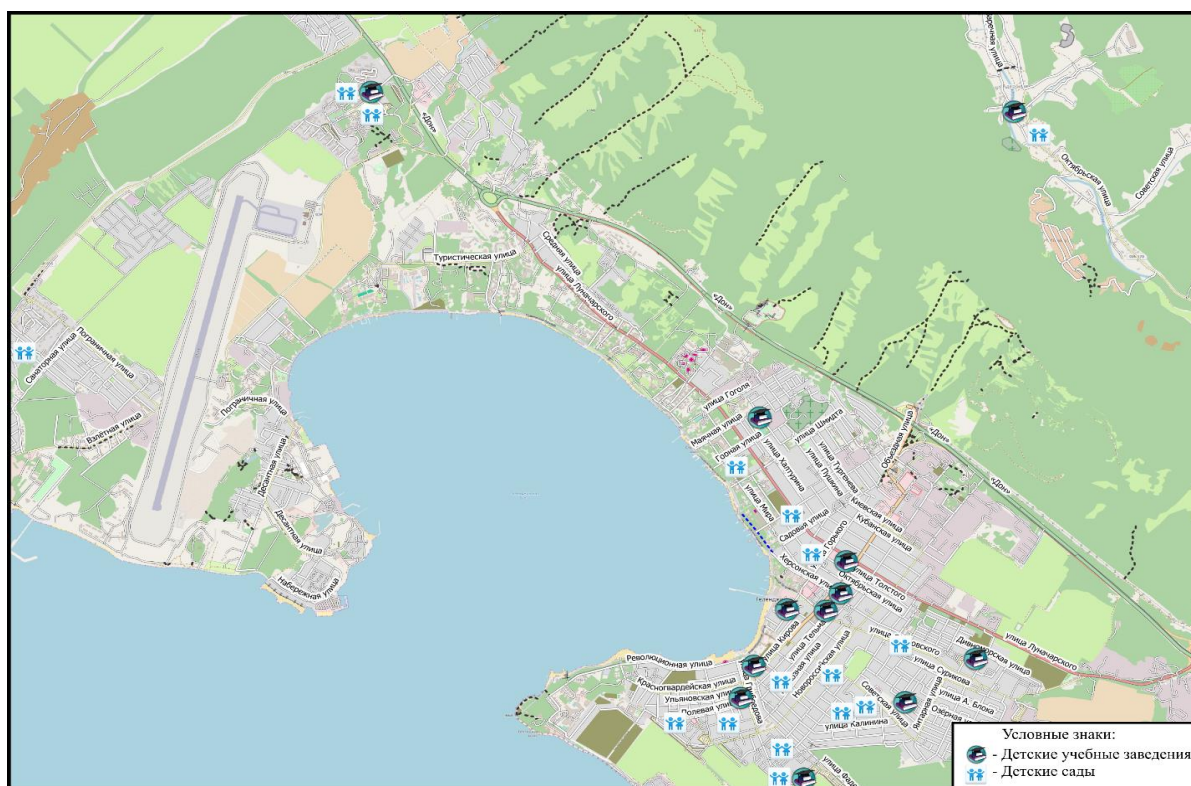


Рисунок 4.79 – Размещение образовательных организаций на территории муниципального образования город-курорт Геленджик

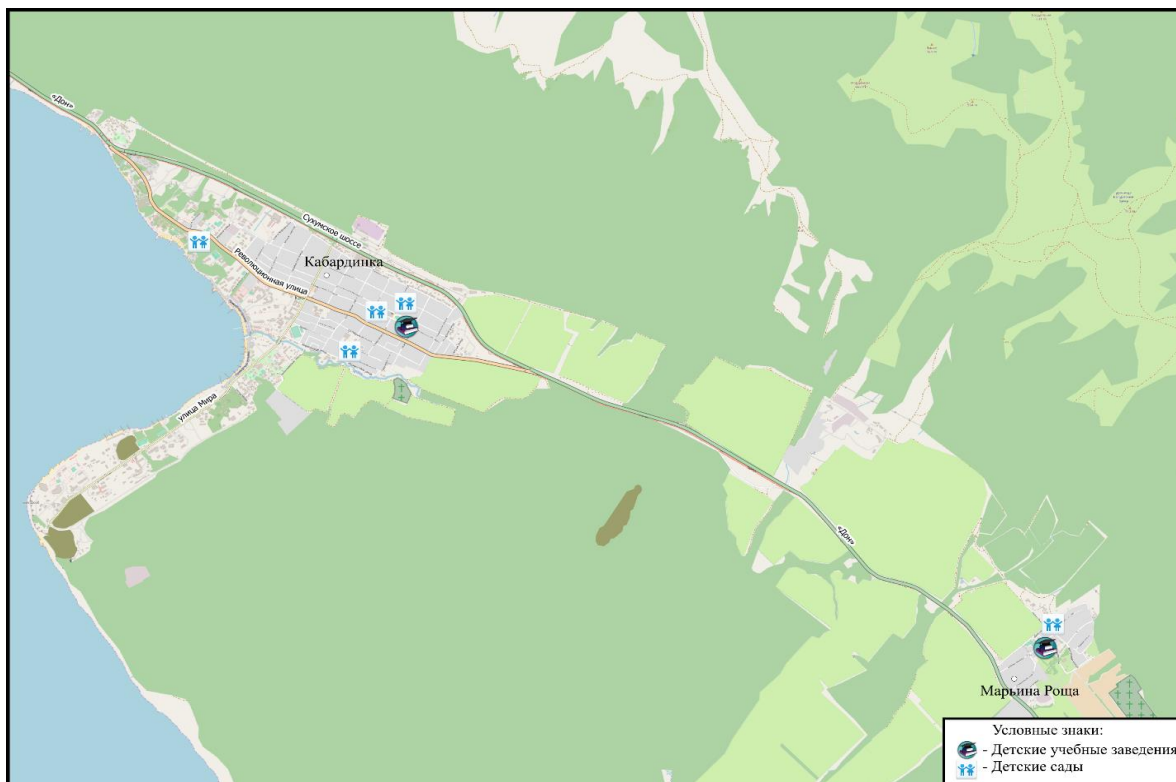


Рисунок 4.80 – Размещение образовательных организаций на территории муниципального образования город-курорт Геленджик

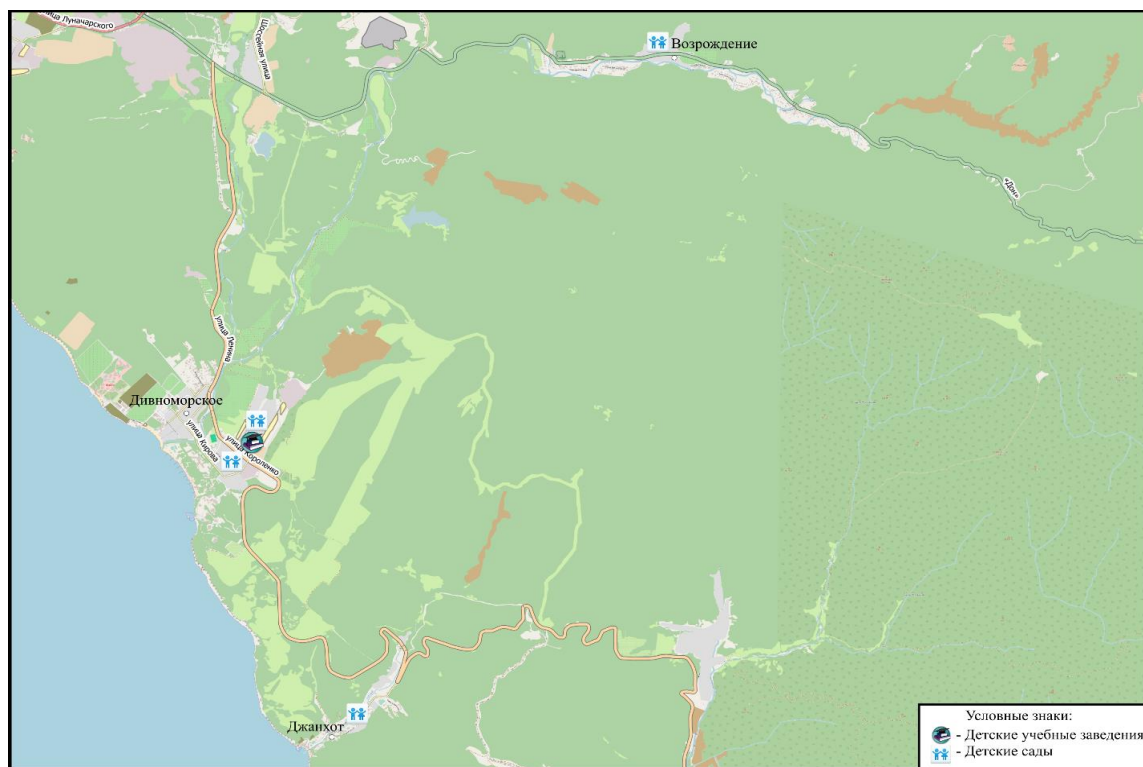


Рисунок 4.81 – Размещение образовательных организаций на территории муниципального образования город-курорт Геленджик

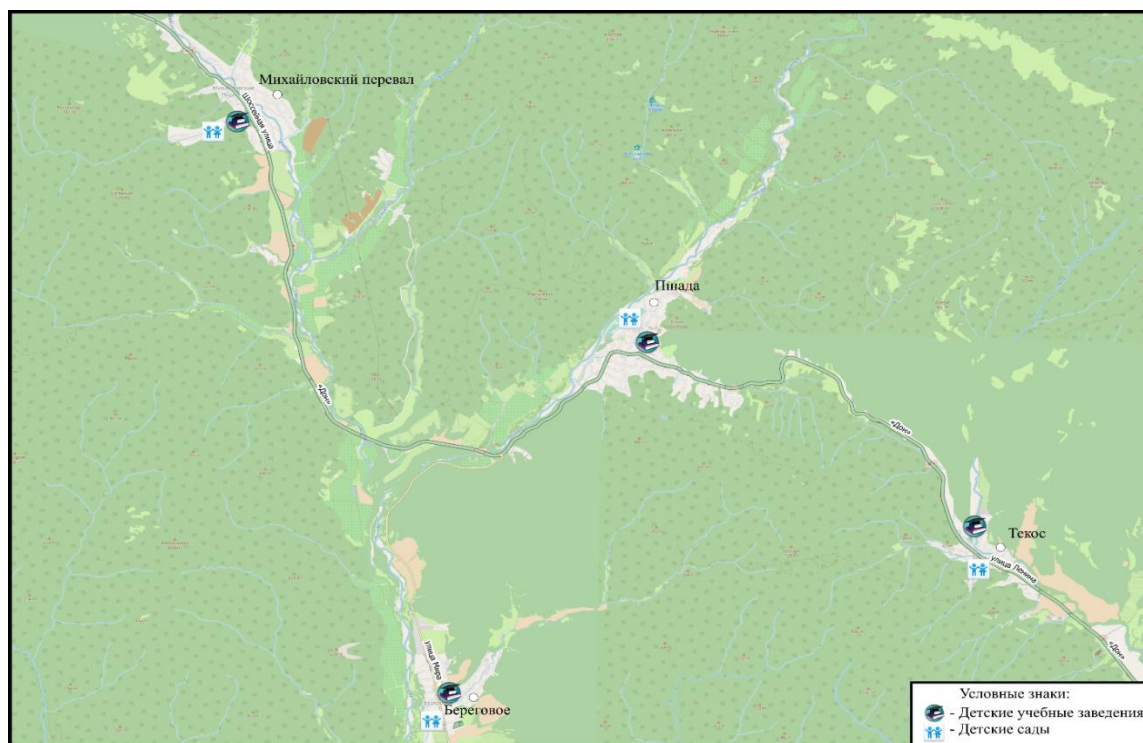


Рисунок 4.82 – Размещение образовательных организаций на территории муниципального образования город-курорт Геленджик

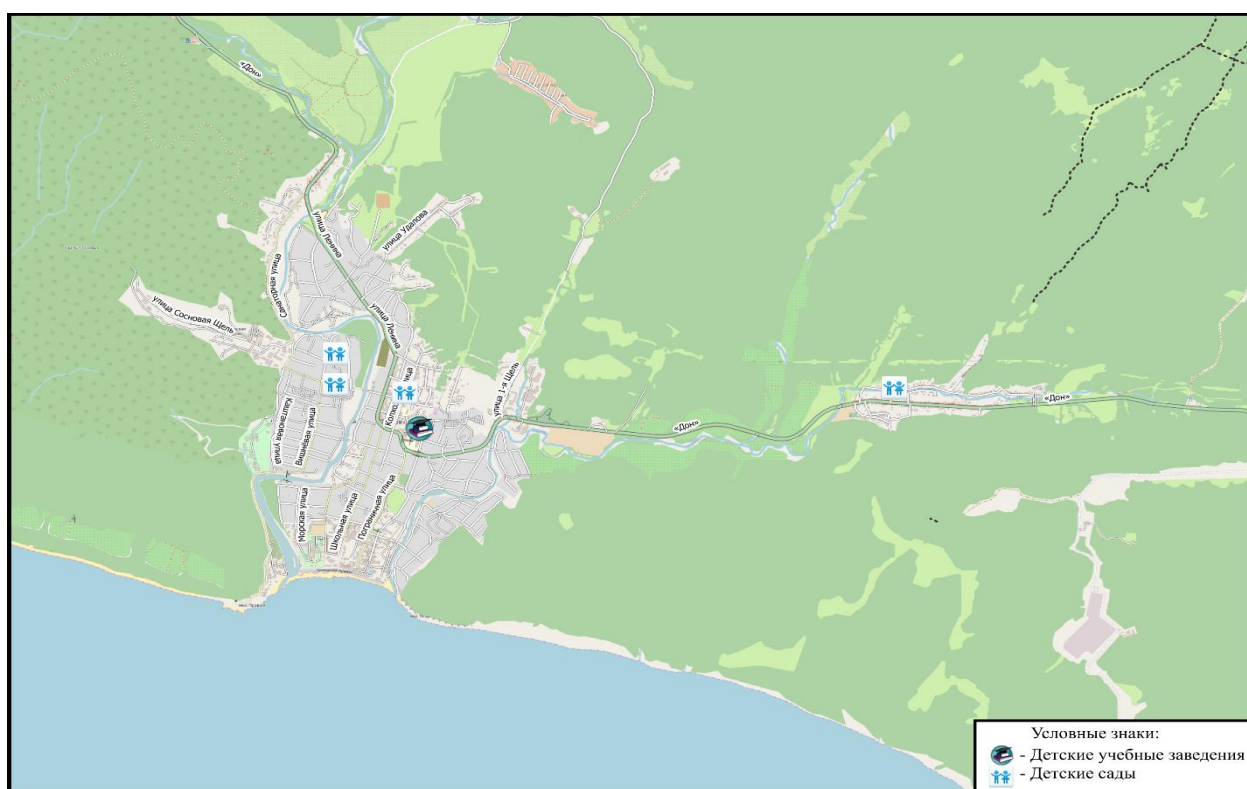


Рисунок 4.83 – Размещение образовательных организаций на территории муниципального образования город-курорт Геленджик

На основании вышеизложенного, с целью выполнения требований ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» п. 7.3 [14] необходимо запланировать к выполнению следующие мероприятия, позволяющие обеспечить безопасные маршруты движения детей:

- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красивая, пересечение с ул. Луначарского;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Луначарского, пересечение с ул. Лазурная;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Луначарского вблизи д. 256;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Луначарского вблизи д. 176;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Луначарского, вблизи д. 165А;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Луначарского, пересечение с ул. Жуковского;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Кирова, пересечение с ул. Октябрьская (2 шт.), ул. Толстого;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Кирова, пересечение с ул. Приморская (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Кирова, ул. Курзальная;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Первомайская, пересечение с ул. Керченской;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красногвардейской, пересечение с ул. Гринченко (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Кирова, пересечение с ул. Кавказская;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красногвардейской, пересечение с ул. Грибоедова (2 шт.);

- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Грибоедова, пересечение с ул. Ульяновская;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Грибоедова, пересечение с ул. Полевая (2 шт.);
- установка светофора Т7, ул. Морская, пересечение с ул. Серафимовича (2 шт);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Новороссийская, пересечение с ул. Херсонская (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Грибоедова, пересечение с ул. Новороссийская (2 шт.);
- установка светофора Т7, ул. Севастопольская, пересечение с ул. Чайковского (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Советская, пересечение с ул. Севастопольская;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Фадеева, пересечение с ул. Орджоникидзе (2шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Фадеева, пересечение с ул. Совхозная (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Краснодонская (2шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Вишневая, пересечение ул. Гагарина;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Вишневая, вблизи дома №32;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Крымская (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Р. Люксембург, пересечение с ул. Новороссийская (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Полевая, пересечение с ул. Котовского (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Декабристов, пересечение с ул. Тельмана (2 шт.);

- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Полевая, пересечение с ул. Гринченко (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Пионерская, пересечение с ул. Первомайская (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Островского, пересечение с ул. Тельмана (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Островского, пересечение с пер. Сосновый (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Жуковского, пересечение с ул. Островского (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Новороссийская, пересечение с ул. Декабристов (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Новороссийская, пересечение с ул. Красных Партизан (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Новороссийская, пересечение с ул. Курзальная (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Новороссийская, пересечение с ул. Фадеева (2 шт.);
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Толстого, 21;
- установка 2 — х светофоров Т7, г. Геленджик пересечение ул. Маячная с ул. Красная;
- установка 2 — х светофоров Т7, г. Геленджик пересечение ул. Красная с ул. Горная вблизи муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения средняя общеобразовательная школа №4 имени А.В. Суворова;
- установка 2-х светофоров Т7 г. Геленджик ул. Грибоедова д. 62;
- установка светофора Т7, г. Геленджик ул. Крымская вблизи муниципального бюджетного дошкольного образовательного учреждения детский — сад №9 "Солнышко";
- установка 2-х светофоров Т7 г. Геленджик пересечение ул. Садовая ул. Серафимовича;
- установка светофора Т7, г. Геленджик, ул. Мира, д. 42;

- установка светофора Т7, с. Береговое, ул. Мира, д. 25;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Горького, от пересечения с ул. Луначарского по направлению к ул. Красных партизан, ул. Толстого, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Горная в направлении от ул. Красная к ул. Добролюбова, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Горная в направлении от ул. Халтурина к ул. Красная, от ул. Халтурина к ул. Некрасова, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Грибоедова от пересечения с ул. Полевая в направлении к ул. Ломоносова и ул. Леселидзе, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Кирова от пересечения с ул. Луначарского в направлении к ул. Горького и ул. Толстого, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Кирова от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Кирова, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Ульяновская от пересечения с ул. Гринченко в направлении к ул. Грибоедова, к ул. Матросова, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Ульяновская от пересечения с ул. Грибоедова в направлении к ул. Курзальная и ул. Красногвардейская, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Полевая по направлению от ул. Грибоедова к ул. Ломоносова, не менее 50 метров;
- установка пешеходного ограждения перильного типа по ул. Полевая в направлении от ул. Гринченко к пер. Березовый и ул. Краснодонская, не менее 50 метров.

4.21 Мероприятия по организации велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и села или хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его мало затратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию МО, особенно в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

По результатам анализа планировочной структуры муниципального образования, улично-дорожной сети, расположения мест притяжения и приложения труда, а также информации предоставленной администрацией Муниципального округа города-курорта Геленджик была сформирована схема велосипедных маршрутов.

Движение по данным маршрутам осуществляется как по улицам с высокой интенсивностью движения транспортного потока, так и по тротуарам и пешеходным дорожкам, которые предназначены для движения пешеходов. Сложившиеся условия движения велосипедного транспорта повышают риск возникновения ДТП с участием велосипедистов, а также создают значительные неудобства для пеших перемещений.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что сделает центральную часть муниципального образования более удобной и комфортной для жизни. В связи с этим предлагается обустройство велотранспортной инфраструктуры в следующих местах:

- от набережной по предлагаемой проектной дороге от ул. Солнцедарская до ул. Туристическая, общей протяженностью 1795 метров.

Схема организации велосипедного движения (существующий и проектный вариант) показана на рисунке 4.85

Параметры совмещённых велодорожек представлены на рисунке 4.86

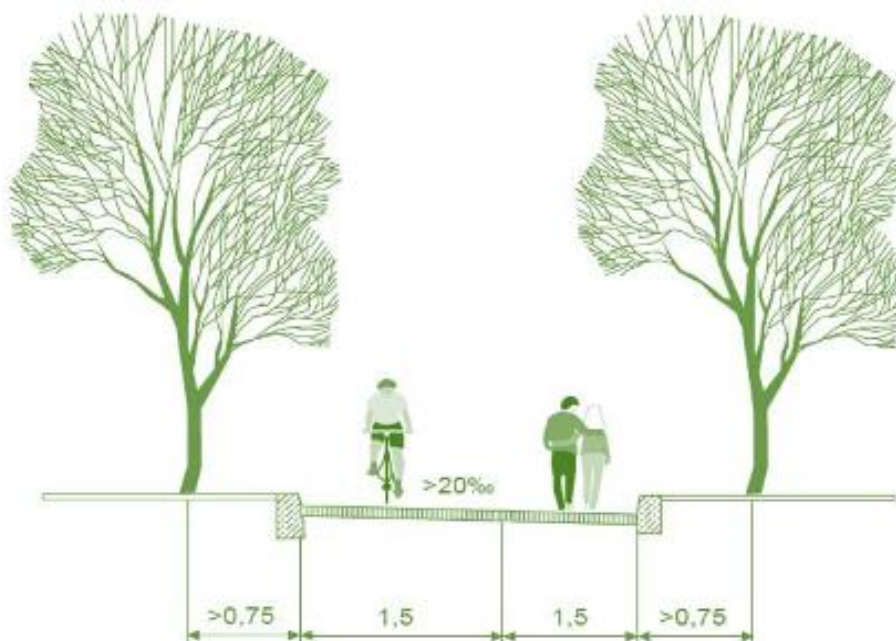


Рисунок 4.86 – Пример исполнения совмещенной велопешеходной дорожки с разделением велосипедных и пешеходных потоков

Развитие велотранспортной инфраструктуры также должно предусматривать создание велопарковок и мест для хранения велосипедов что увеличит процент использования велосипедных транспортных средств.

Грамотно созданная велосипедная инфраструктура позволит решить следующие задачи: снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта; улучшить экологическое состояние окружающей среды на территории города; повысить мобильность населения города, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта; повысить туристическую привлекательность города за счет развития велотуризма.

В перспективе, при активном развитии велотранспортной инфраструктуры, должен быть проработан вопрос о внедрении системы велопроката.

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

К мероприятиям по развитию сети дорог или участков, локально-реконструкционными мероприятиям относятся: капитальный ремонт с изменением типа покрытия; организация переходно-скоростных полос; устройство уширений на подъездах к пересечениям; канализирование движения; реконструкционные мероприятия, связанные с изменением схем движения на пересечении (в т.ч. ввод кругового движения).

В соответствии с выработанными решениями было выделено несколько улиц, по которым предусматривается в краткосрочной и среднесрочной перспективе проведение реконструкционных мероприятий с изменением типа покрытия, сводные данные представлены в таблице 4.16, 4.17

Переходно-скоростные полосы следует предусматривать на пересечениях и примыканиях в одном уровне в местах съездов на дорогах I-III категорий, в том числе к зданиям и сооружениям, располагаемым в придорожной зоне. Наличие переходно-скоростных полос в зоне слияния транспортных потоков создает более благоприятные условия вхождения автомобиля в основной транспортный поток. Основной задачей и функцией переходно-скоростных полос является обеспечение таких условий движения на дороге, при которых не происходит снижения скорости автомобилей, движущихся как по основному, так и по второстепенному направлению и не возникают ситуации, способствующие дорожно-транспортным происшествиям. Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине основных полос проезжей части.

Применяют следующие типы переходно-скоростных полос:

клинообразные – на необорудованных и частично канализированных пересечениях в одном уровне и на автобусных остановках дорог III-IV категорий;

- параллельные – на канализированных пересечениях в одном уровне, автобусных остановках и транспортных развязках всех типов;
- параллельные с разделительной полосой на транспортных развязках;
- непараллельные, или криволинейные на съездах пересечений в разных уровнях, рассчитанных на скорость движения 60 км/ч и более.

Уширения на подъездах к пересечениям организуются в случаях недостаточной пропускной способности пересечений и высокой интенсивности левоповоротного транспортного потока, блокирующего движение на пересечении.

Канализирование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

Техническое обустройство, наиболее часто используемое для канализирования движения, включает: линия разметки проезжей части, направляющие устройства (например, направляющие островки, маяки, ограждения, конусы, стойки). Канализирование способствует повышению пропускной способности участка сети и безопасности движения за счет упорядоченного движения организованных потоков транспортных средств.

Таблица 4.16– Перечень дорог требующих проведения реконструкции или капитального ремонта в г. Геленджик

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия
1	2	4	5	6	7	8
Краткосрочная перспектива						
1	ул. Одесская со стороны въезда на ФД М4 «ДОН»	III	7	0,235	кап. ремонт	а/бетон
2	ул. Розы Люксембург	III	7	0,980	реконструкция	а/бетон
3	ул. Озёрная	III	7	0,598	реконструкция	а/бетон
4	ул. Кубанская	III	7	0,665	кап. ремонт	а/бетон
5	ул. Приветливая	IV	4 - 5	1,221	кап. ремонт	а/бетон
6	ул. Средняя	IV	5	0,490	кап. ремонт	а/бетон
7	ул. Айвазовского	III	7	0,700	реконструкция	а/бетон
8	ул. Доктора Сульжинского	III	7	0,673	реконструкция	а/бетон
9	ул. Генерала Петрова	III	7	0,733	реконструкция	а/бетон
Среднесрочная перспектива						
1	ул. Североморская	IV	7	0,240	кап. ремонт	а/бетон
2	ул. Кустодиева	III	7	0,330	реконструкция	а/бетон
3	ул. Цветочная	IV	6	0,800	кап. ремонт	а/бетон
4	ул. А. Блока	IV	4	0,600	кап. ремонт	а/бетон
5	ул. Академика Ширшова	IV	5,5	0,133	кап. ремонт	а/бетон
6	ул. Папанина	IV	4	0,174	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.16

1	2	4	5	6	7	8
7	ул. Васильковая	IV	6	0,477	кап. ремонт	а/бетон
8	ул. Дальняя	IV	6	0,663	кап. ремонт	а/бетон
9	ул. Весенняя	IV	6	0,551	кап. ремонт	а/бетон
10	ул. Ермолия Берхмана	IV	6	0,342	кап. ремонт	а/бетон
11	ул. Степана Эрьзи	IV	6	0,28	кап. ремонт	а/бетон
12	ул. Вельяминова	IV	6	0,233	кап. ремонт	а/бетон
13	ул. Гранатовая	IV	6	0,173	кап. ремонт	а/бетон
14	ул. Константина Паустовского	IV	6	0,350	кап. ремонт	а/бетон
15	ул. Санаторная (район Голубая Бухта)	IV	6	0,900	кап. ремонт	а/бетон
Долгосрочная перспектива						
1	ул. Волнухина	IV	6	0,686	кап. ремонт	а/бетон
2	ул. Рублёва	IV	6	0,740	кап. ремонт	а/бетон
3	ул. Десантная, уч. 1 от ул. Малоземельской до съезда (км 1+421)	III	6	0,595	кап. ремонт	а/бетон
4	ул. Ксении Ярцевой	IV	6	0,366	кап. ремонт	а/бетон
5	ул. Летняя	IV	6	0,330	кап. ремонт	а/бетон
6	ул. Пастернака	IV	6	0,244	кап. ремонт	а/бетон
7	ул. Графини Фирсовой	IV	6,0	0,366	кап. ремонт	а/бетон
8	пер. Западный микрорайон	-	6	0,506	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.16

1	2	4	5	6	7	8
9	ул. Малоземельская	IV	5,5	0,271	кап. ремонт	а/бетон
10	ул. Ботылева	IV	5,5	0,243	кап. ремонт	а/бетон
11	ул. Аэродромная	IV	6,0	0,856	кап. ремонт	а/бетон
12	ул. Губрия	IV	4,0	0,260	кап. ремонт	а/бетон
13	ул. Героев Черноморцев	III	4,0	0,108	кап. ремонт	а/бетон
14	ул. Борисовская	IV	5,0	1,372	кап. ремонт	а/бетон
15	ул. Тихорецкая	IV	5,0	0,375	кап. ремонт	а/бетон
16	ул. Армавирская	IV	4,0	0,376	кап. ремонт	а/бетон

Таблица 4.17 Перечень дорог требующих проведения реконструкции или капитального ремонта в с. Архипо-Осиповка

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия
1	2	4	5	6	7	8
Краткосрочная перспектива						
1	пер. Виноградный	IV	4,5	1,493	кап. ремонт	бетон
2	ул. Вуланская	IV	5,5	0,400	кап. ремонт	а/бетон
3	пер. Вуланский	IV	4,5	0,618	кап. ремонт	а/бетон
4	ул. Строителей	IV	4,5	0,448	кап. ремонт	бетон
5	ул. Рабочая	III	6	0,200	кап. ремонт	а/бетон
6	ул. Удалова	IV	5,5	2,000	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.17

1	2	4	5	6	7	8
7	пер. Удалова	IV	4	0,250	кап. ремонт	бетон
8	пер. Дружный	IV	5,5	0,250	кап. ремонт	а/бетон
9	ул. Горная	III	5,5	0,780	кап. ремонт	а/бетон
10	ул. Семена Васюкова	IV	5,5	0,400	кап. ремонт	бетон
11	пер. Первомайский	IV	4	0,212	кап. ремонт	а/бетон
12	ул. Пограничная	III	4,5	0,200	кап. ремонт	а/бетон
13	пер. Речной	IV	4,5	0,172	кап. ремонт	а/бетон
Среднесрочная перспектива						
14	пер. Ленинский	IV	6	0,537	кап. ремонт	бетон
15	ул. Лесная	IV	6	0,478	кап. ремонт	а/бетон
16	ул. Южная	IV	6	0,500	кап. ремонт	а/бетон
17	ул. Степная	IV	6	0,390	кап. ремонт	а/бетон
18	пер. Южный	IV	6	0,400	кап. ремонт	а/бетон
19	ул. Северная	IV	6	0,600	кап. ремонт	бетон
20	пер. Северный	IV	6	0,200	кап. ремонт	бетон
21	пер. Степной	IV	6	0,240	кап. ремонт	а/бетон
22	ул. Каштановая	IV	6	0,742	кап. ремонт	а/бетон
23	пер. Больничный	IV	6	0,600	кап. ремонт	а/бетон
24	ул. Новороссийская	IV	6	0,560	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.17

1	2	4	5	6	7	8
25	пер. Спортивный	IV	6	0,200	кап. ремонт	а/бетон
26	ул. Сосновая щель	IV	6	1,327	кап. ремонт	а/бетон
27	ул. Ореховая	III	7	0,883	кап. ремонт	а/бетон
28	пер. Восточный	IV	6	0,300	кап. ремонт	бетон
29	ул. Ленина	III	7	0,600	кап. ремонт	а/бетон
30	ул. Речная	IV	6	0,250	кап. ремонт	а/бетон
Долгосрочная перспектива						
31	ул. Ясная	IV	6	0,129	кап. ремонт	а/бетон
32	пер. Вишневый	IV	6	0,162	кап. ремонт	а/бетон
33	ул. Заречная	IV	6	0,800	кап. ремонт	а/бетон
34	ул. Армейская	IV	6	0,541	кап. ремонт	а/бетон
35	ул. Береговая	IV	6	0,662	кап. ремонт	а/бетон
36	ул. Казачья	IV	6	0,833	кап. ремонт	а/бетон
37	ул. Земляничная	IV	6	0,510	кап. ремонт	а/бетон
38	ул. Зеркальная	IV	6	0,130	кап. ремонт	а/бетон
39	ул. Ольховая	IV	6	0,046	кап. ремонт	а/бетон
40	ул. Платановая	IV	6	0,421	кап. ремонт	а/бетон
41	ул. Садовая	III	7	0,751	кап. ремонт	а/бетон
42	пер. Малый	IV	6	0,089	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.17

1	2	4	5	6	7	8
43	пер. Дачный	IV	6	0,431	кап. ремонт	а/бетон
44	ул. Альпийская	IV	6	0,375	кап. ремонт	а/бетон
45	ул. Дубовая	IV	6	0,071	кап. ремонт	а/бетон
46	ул. Гоголя	III	7	0,718	кап. ремонт	а/бетон
47	пер. Заводской	IV	6	0,341	кап. ремонт	а/бетон
48	ул. Кленовая	IV	6	0,228	кап. ремонт	а/бетон
49	ул. Зеленая	III	7	1,398	кап. ремонт	а/бетон
50	ул. Курортная	III	7	0,353	кап. ремонт	а/бетон
51	ул. Луговая	IV	6	0,860	кап. ремонт	а/бетон
52	ул. Морская	IV	6	0,694	кап. ремонт	а/бетон
53	ул. Туапсинская	IV	6	0,063	кап. ремонт	бетон
54	ул. Школьная	III	7	0,500	кап. ремонт	а/бетон
55	ул. Сосновая	IV	6	0,231	кап. ремонт	а/бетон
56	пер. Цветочный	IV	6	0,129	кап. ремонт	а/бетон
57	ул. Яблоневая	IV	6	0,216	кап. ремонт	а/бетон
58	ул. Янтарная	IV	6	0,447	кап. ремонт	а/бетон
59	ул. Колхозная	III	7	1,276	кап. ремонт	а/бетон
60	ул. Вишневая	III	7	2,400	кап. ремонт	
61	пер. Садовый	IV	6	0,200	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.17

1	2	4	5	6	7	8
62	ул. Речная	IV	6	0,250	кап. ремонт	а/бетон
63	ул. Прибрежная	IV	6	0,742	кап. ремонт	а/бетон

Таблица 4.18 - Перечень дорог требующих проведения реконструкции или капитального ремонта в с. Текос

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия
1	2	4	5	6	7	8
Краткосрочная перспектива						
1	ул. Заречная	IV	6	0,378	кап. ремонт	а/бетон
2	ул. Садовая	IV	4,5	0,233	кап. ремонт	а/бетон
3	пер. Солнечный	IV	4,5	0,250	кап. ремонт	а/бетон
Среднесрочная перспектива						
4	пер. Лесной	IV	4,5	0,400	кап. ремонт	а/бетон
5	пер. Тихий	IV	4,5	0,100	кап. ремонт	а/бетон
6	пер. Советский	IV	4,5	0,405	кап. ремонт	а/бетон
7	ул. Лесная	IV	4,5	0,329	кап. ремонт	а/бетон
8	ул. Карабакова Щель	IV	4,5	0,441	кап. ремонт	а/бетон
Долгосрочная перспектива						
9	пер. Абрикосовый	IV	5	0,400	кап. ремонт	а/бетон

Продолжение таблицы 4.18

1	2	4	5	6	7	8
10	ул. Береговая	IV	5	0,525	кап. ремонт	а/бетон
11	пер. Вишневый	IV	5	0,097	кап. ремонт	а/бетон
12	пер. Грушовый	IV	5	0,500	кап. ремонт	а/бетон
13	пер. Кизилковый	IV	5	0,400	кап. ремонт	а/бетон
14	пер. Персиковый	IV	5	0,340	кап. ремонт	а/бетон
15	пер. Яблоневый	IV	5	0,340	кап. ремонт	а/бетон
16	ул. Родниковая	IV	5	0,155	кап. ремонт	а/бетон

Таблица 4.19 - Перечень дорог требующих проведения реконструкции или капитального ремонта с. Тешебс

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия
1	2	4	5	6	7	8
Краткосрочная перспектива						
1	ул. Набережная	IV	4,5	1,831	кап. ремонт	а/бетон
Среднесрочная перспектива						
2	ул. Молодежная	IV	4	0,627	кап. ремонт	а/бетон

Таблица 4.20 – Перечень дорог требующих проведение капитального ремонта в с. Кабардинка

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия
1	2	4	5	6	7	8
Краткосрочная перспектива						
3	ул. Корницкого (выход на фед. дорогу), кап ремонт от ул. Пролетарской до М-4 «Дон»	III	7	0,340	кап. ремонт	асфальтобетон
4	ул. Партизанская от ул. Советов до ул. Корницкого	III	7	0,158	кап. ремонт	асфальтобетон
	ул. Партизанская от ул. Греческая до ул. Солнечная	III	7	0,390	кап. ремонт	асфальтобетон
5	ул. Мира от Революционной до ул. Горной	III	7	0,206	кап. ремонт	асфальтобетон
Среднесрочная перспектива						
6	ул. Абрикосовая от ул. Мира до ул. Черноморской	IV	6	0,227	кап. ремонт	асфальтобетон
	ул. Зеленая	III	7	0,250	кап. ремонт	асфальтобетон
7	ул. Горная от ул. Мира до ул. Пионерской	IV	6	0,218	кап. ремонт	асфальтобетон
8	ул. Горная от ул. Генерала Карецкого до ул. Дружбы	IV	6	0,133	кап. ремонт	асфальтобетон
9	ул. Горная от ул. Спортивной до ул. Совхозной	IV	6	0,375	кап. ремонт	асфальтобетон
10	ул. Дружбы, от ул. Горной до ул. Пролетарской	III	7	0,152	кап. ремонт	асфальтобетон
11	ул. Пролетарская от ул. Школьная до ул. Геленджикская	III	7	0,424	кап. ремонт	асфальтобетон
12	ул. Пролетарская от Солнечной до Луговой	III	7	0,160	кап. ремонт	асфальтобетон

Продолжение таблицы 4.20

1	2	4	5	6	7	8
13	ул. Геленджикская от ул. Революционная до ул. Горная	III	7	0,5	кап. ремонт	асфальтобетон
14	ул. Октябрьская, от ул. Совхозная до ул. Солнечная	III	7	0,476	кап. ремонт	асфальтобетон
15	ул. Радужная, от ул. Октябрьской до ул. Абрикосовой	IV	6	0,226	кап. ремонт	асфальтобетон
16	ул. Дообская от ул. Спортивная до ул. Радужной	IV	6	0,590	кап. ремонт	асфальтобетон
17	ул. Абрикосовая от ул. Радужная до ул. Ореховая	IV	6	0,400	кап. ремонт	асфальтобетон
18	ул. Греческая	IV	6	0.194	кап. ремонт	асфальтобетон
19	с. Виноградное, ул. Центральная	III	7	0,500	кап. ремонт	асфальтобетон
Долгосрочная перспектива						
20	ул. Коллективная, от ул. Советов до ул. Пионерская	III	7	0,196	кап. ремонт	асфальтобетон
21	ул. Янтарная	IV	6	0,461	кап. ремонт	асфальтобетон
22	ул. Луговая	IV	6	0,316	кап. ремонт	асфальтобетон
23	ул. Каштановая от ул. Ореховой до ул. Радужной	IV	6	0,400	кап. ремонт	асфальтобетон
24	ул. Солнечная от ул. Октябрьской до ул. Пролетарской	IV	6	0,500	кап. ремонт	асфальтобетон
25	ул. Братьев Бесстужевых, от ул. Коллективной до Пустыря	-	-		кап. ремонт	асфальтобетон
26	ул. Степная от ул. Революционной до ул. Б. Бестужевых	-	-		кап. ремонт	асфальтобетон

Для ликвидации конфликтных ситуации создаваемых левоповоротными потоками и снижения сложности пересечения на магистральных дорогах рекомендуется проведение следующих мероприятий:

- реконструкция пересечения а/д М-4 Дон (1504 км) и а/д 03К-166 (поворот на Дивноморское), включающая в себя реконструкцию автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке: км 1503 – км 1506 с доведением её параметров до требований I-Б категории (расчетная скорость 120 км/ч) и устройством 4-6 полос движения (строительная длина – **3,5 км**), запрет левоповоротных съездов;

- строительство разворотной петли в разных уровнях на а/д М-4 Дон (км 1503 + 530 м), обеспечивающей разворот т/с двигающихся в юго-восточном направлении от пересечения а/д М-4 Дон и а/д 03К-166;

- реконструкция существующей транспортной развязки по а/д М-4 Дон на участке км 1505 + 800 м с уширением путепровода и устройством двух дополнительных съездов, обеспечивающей разворот т/с двигающихся в северо-западном направлении от пересечения а/д М-4 Дон и а/д 03К-166;

- устройство транспортной развязки в разных уровнях на км 1513 + 530 м а/д М-4 Дон. Требуется строительство 2-го уровня автодороги, осуществляющего бесконфликтный пропуск транспортных средств, следующих по а/д М-4 Дон без заезда на круг, организовывающий съезды на ул. Луначарского и прилегающие территории;

- реконструкция пересечения на 1514 км а/д М4-Дон с ул. Солнцедарской, расширение федеральной трассы, запрет левоповоротных съездов;

- устройство транспортной развязки в разных уровнях на км 1515+300 м а/д М-4 Дон.

- строительство разворотной эстакады на км 1517+00 м а/д М4-Дон двигающихся в северо-западном направлении от г. Геленджик.

Поскольку назначенные мероприятия затрагивают реконструкцию федеральной трассы М4-Дон, и включены в Программу деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в

дальнейшем в рамках данной КСОДД оценка стоимости их внедрения не производилась.

В рамках проекта также были рассмотрены следующие виды мероприятий:

– г. Геленджик, реконструкция пересечения по ул. Солнцедарской (район Андреевского парка) (изменение схемы ОД посредством установки знаков или устройство кольцевого пересечения) эффективность проведения данного мероприятия была представлена в разделе 4.17 настоящей работы.

– с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина – ул. Санаторная – устройство кольцевого пересечения;

На рисунках 4.87 -4.88 показана 3D-модель движения транспортных средств на текущий момент и 2D-модель, с указанием конфликтных зон.

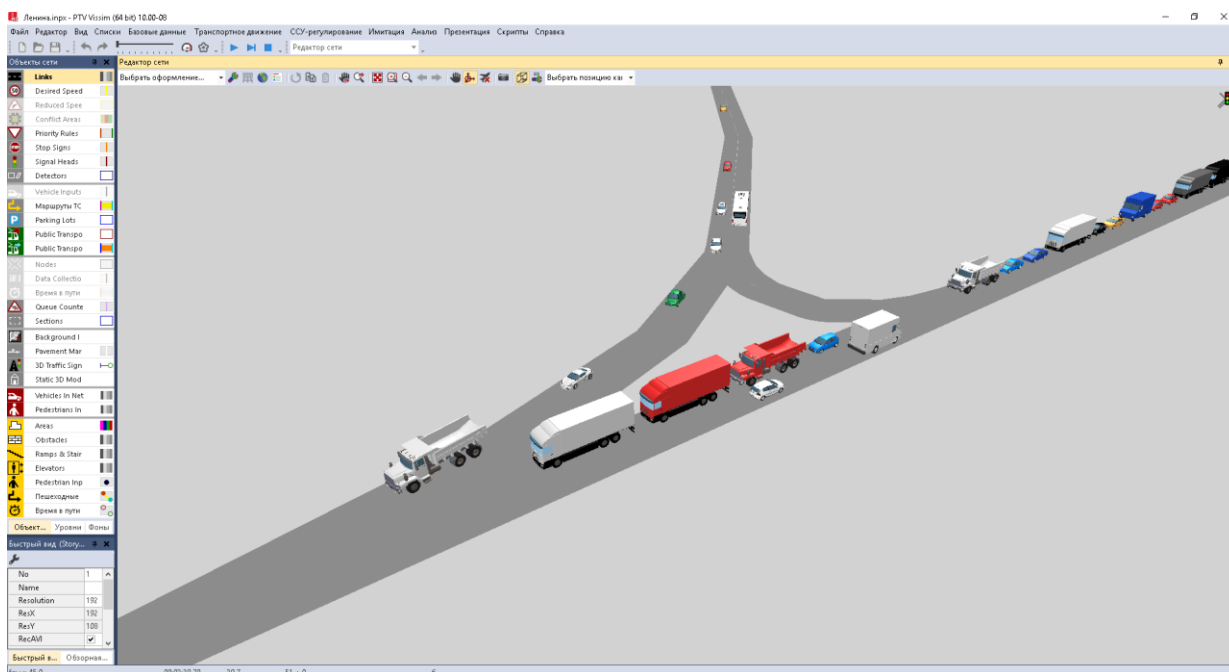


Рисунок 4.87 – 3 D-модель движения транспортных средств на текущий
МОМЕНТ

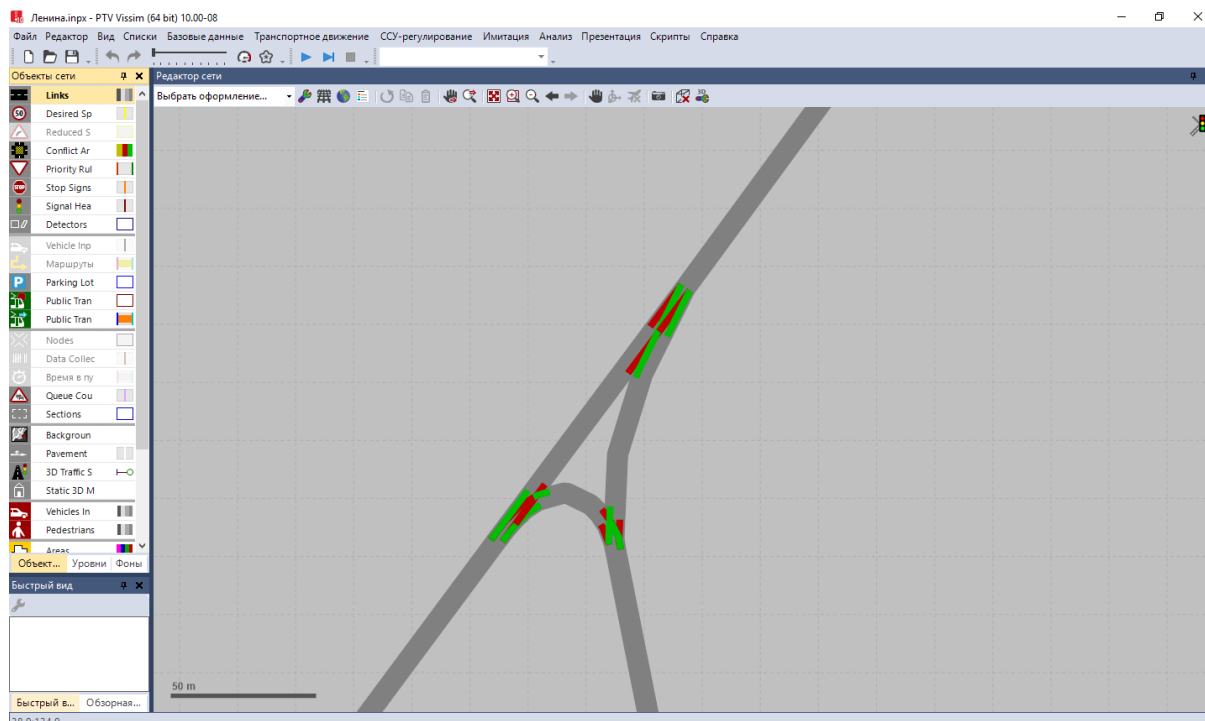


Рисунок 4.88 – 2D-модель движения транспортных средств на пересечении с указанием конфликтных зон

Предлагаемая схема предусматривает введение кольцевого пересечения, что позволит обеспечить беспрепятственный левосторонний поворот транспортных средств. Проект микромоделли предложен на схеме организации движения представлен на (рисунке 4.89 – 4.90).

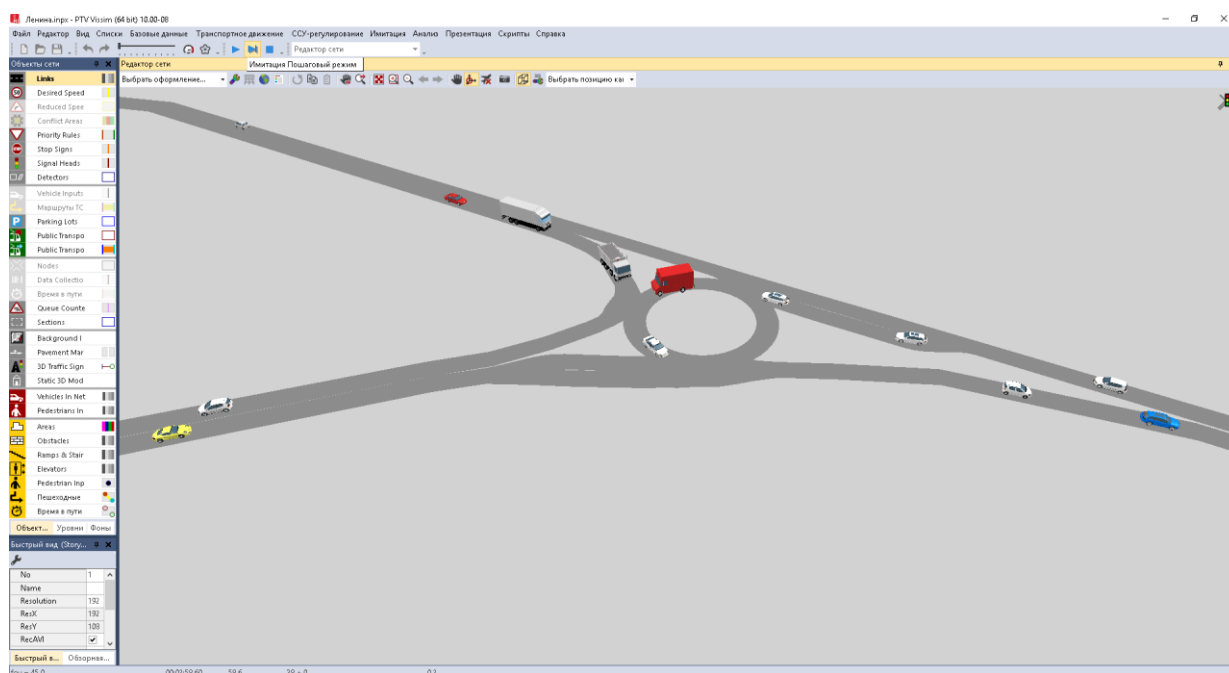


Рисунок 4.89 – 3D-модель движения транспортных средств после реализации проектных мероприятий

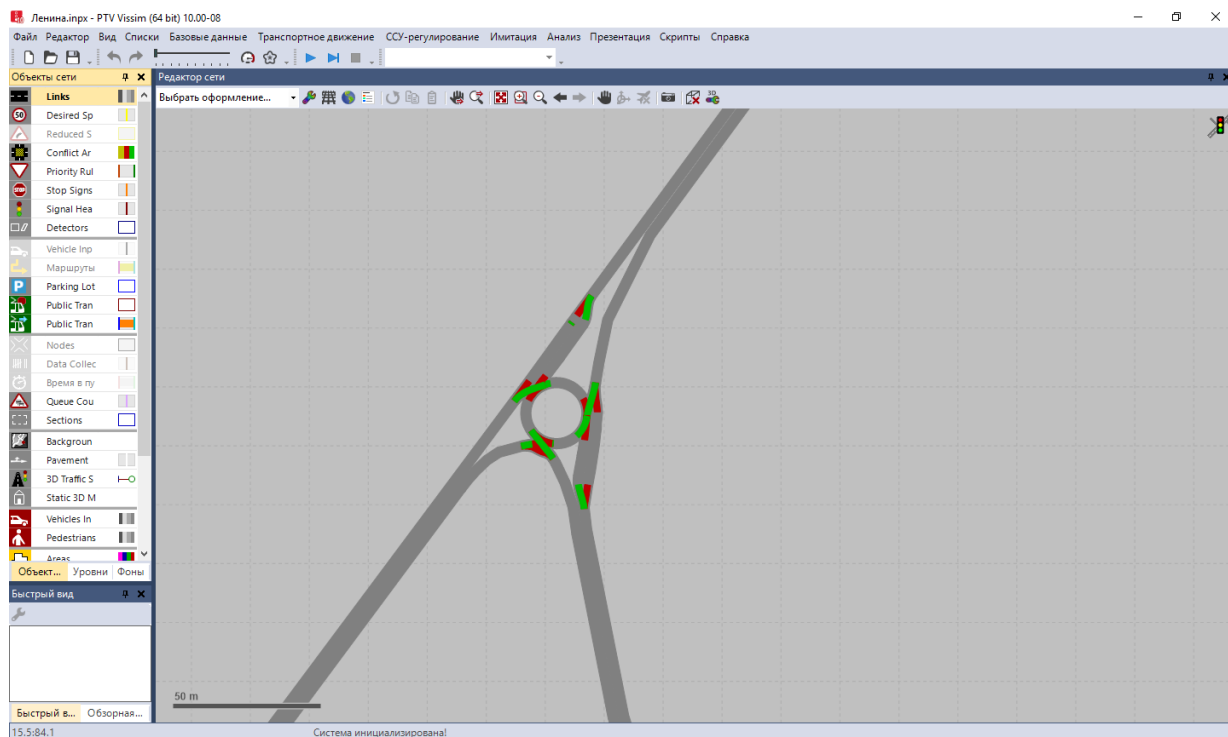


Рисунок 4.90 – 2D-модель пересечения с указанием конфликтных зон после введения кольцевого пересечения

Основные параметры, характеризующие режим движения транспортных средств до и после введения мероприятий представлены в таблицах 4.21, 4.22.

Таблица 4.21 – Основные параметры, характеризующие режим движения транспортных средств до мероприятия

Участок	Длина затора (м)	Длина затора (макс.) (м)	ТС(все)	Время задержки (ср.знач.)	Время простоя	Остановки	Эмиссия СО (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Ленина Ленина	1,97	61,17	156	10,10	2,65	0,92	227,61	44,28	52,75	3,26
1 - 1: Ленина Ленина	1,97	61,17	560	4,12	0,56	0,11	695,78	135,37	161,25	9,95
1 - 2: Ленина Ленина	0,00	0,00	412	1,85	0,00	0,00	383,22	74,56	88,81	5,48
1 - 2: Ленина : Ленина	0,00	0,00	486	2,73	0,00	0,00	588,86	114,57	136,48	8,42
1 - 4: Санаторная Ленина	137,22	164,16	144	339,55	259,81	9,69	1383,60	269,20	320,66	19,79
1 - 4: Санаторная Ленина	137,23	164,17	104	222,96	166,13	6,51	684,90	133,26	158,73	9,80
1	55,28	164,17	1862	41,92	29,76	1,22	4037,75	785,60	935,79	57,76

Таблица 4.22 – Основные параметры характеризующие режим движения транспортных средств проектные

Участок	Длина затора (м)	Длина затора (макс.) (м)	ТС(все)	Время задержки (ср.знач.)	Время простоя	Остановки	Эмиссия СО (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)	Расход топлива
1 - 1: Ленина Ленина	0,66	65,71	156	5,08	0,31	0,21	175,91	34,23	40,77	2,52
1 - 1: Ленина Ленина	0,66	65,71	559	6,18	0,33	0,19	730,35	142,10	169,27	10,45
1 - 2: Ленина Ленина	2,66	128,65	411	6,24	0,42	0,18	439,47	85,50	101,85	6,29
1 - 2: Ленина Ленина	2,66	128,65	484	8,97	0,83	0,31	702,03	136,59	162,70	10,04
1 - 4: Санаторная Ленина	8,81	103,99	267	13,47	3,06	0,77	381,68	74,26	88,46	5,46
1 - 4: Санаторная Ленина	8,81	103,99	218	11,45	2,39	0,62	289,36	56,30	67,06	4,14
1	4,04	128,65	2095	8,23	1,02	0,34	2728,63	530,89	632,39	39,04

4.23 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее - технических средств автоматической фотовидеофиксации) устанавливаются в соответствии с п. 6, 7 ГОСТ Р 57145-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения» [45].

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

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. На практике подтверждено, что данный вид мероприятий, значительно снижает количество нарушений Правил

дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

В настоящее время на территории муниципального образования город-курорт Геленджик установлено 44 АПК, обеспечивающих фиксацию 58 полос движения транспортных средств. Данные, содержащие типу камеры и место установки сведены в таблицу 4.23.

Таблица 4.23 – Действующие в автоматическом режиме средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в муниципальном образовании город-курорт Геленджик

№ п/п	Тип	Место установки	Фиксация скорости
1	POST	г. Геленджик, (обочина) направление в Геленджик, КПП-10, Канал 1	нет
2	POST	г. Геленджик, 1 полоса, направление из Геленджика, КПП-10, Канал 1	нет
3	POST	г. Геленджик, 1 полоса, направление в Геленджик, КПП-10, Канал 1	нет
4	POST	г. Геленджик, ул. Луначарского, км.6+018 справа	да
5	POST	г. Геленджик, ул. Луначарского, км.6+022 слева	да
6	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского, 4 А, 1 полоса, в сторону ул. Пионерская	да
7	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского, км.7+694 слева, 2 полоса	да
8	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского, 4 А, 1 полоса, в сторону ул. Островского	да
9	POST	г. Геленджик, ул. Луначарского, км.5+287, в сторону ул. Жуковского	да
10	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского, 202, 2 полоса, в сторону ул. Лазурная	да

Продолжение таблицы 4.23

11	POST	г. Геленджик, ул. Луначарского, км.5+291, в сторону ул. Пионерская	да
12	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского, 159, 2 полоса, в сторону ул. Одесская	да
13	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского - ул. Ангулем, 1 полоса, в сторону ул. Морская	да
14	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского - ул. Ангулем, 2 полоса, в сторону ул. Морская	да
15	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского - ул. Ангулем, 2 полоса, в сторону ул. Л. Шмидта	Да
16	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского - ул. Ангулем, 1 полоса, в сторону ул. Л. Шмидта	да
17	ARENA	г. Геленджик, ул. Луначарского - ул. Сухумское шоссе, 1 полоса, в сторону п. Джубга	да
18	POST	г. Геленджик, ул. Серебрякова, 16, в сторону ФАД М-4 "ДОН"	Да
19	POST	г. Геленджик, ул. Серебрякова, 16, движение со стороны ФАД М-4 "ДОН"	Да
20	ARENA	г. Геленджик, ул. Солнцедарская, 8,1 полоса, в сторону ФАД «ДОН»	да
21	ARENA	г. Геленджик, ул. Солнцедарская, 8,1 полоса, в сторону Аэропорта	да
22	ARENA	г. Геленджик, ул. Сухумское шоссе, км. 3, 2 полоса, в сторону ул. Луначарского	да
23	ARENA	г. Геленджик, ул. Сухумское шоссе, км. 3, 1 полоса, в сторону ул. Луначарского	да
24	ARENA	г. Геленджик, ФАД «ДОН», км.1505+758 справа, 2 полоса, в сторону г. Новороссийск	да
25	ARENA	г. Геленджик, ФАД «ДОН», км.1514+243 справа, 1 полоса, в сторону г. Новороссийск	да
26	ARENA	г. Геленджик, ФАД «ДОН», км.1505+758 слева, 1 полоса, в сторону п. Джубга	да
27	ARENA	г. Геленджик, ФАД «ДОН», км.1514+243 слева, 1 полоса, в сторону п. Джубга	да
28	POST	п. Архипо-Осиповка, ФАД «ДОН», км.1459+560	да
29	POST	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+902, 3 полоса, в сторону г. Новороссийск	Да
30	ARENA	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+902, 2 полоса, в сторону г. Новороссийск	да
31	CORDON	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1522+260, в сторону г. Геленджик	да

Продолжение таблицы 4.23

32	POST	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+886	нет
33	CORDON	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1522+220	да
34	POST	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+902,1 полоса, в сторону г. Новороссийск	да
35	ARENA	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+902, 2 полоса, в сторону г. Геленджик	да
36	POST	п. Кабардинка, ФАД «М4-ДОН», км.1526+902, 1 полоса, в сторону г. Геленджик	да
37	POST	п. Марьино роцца	нет
38	ARENA	п. Пшада, ФАД «М4-ДОН», км.1474+920 слева, 1 полоса, в сторону п. Архипо-Осиповка	да
39	ARENA	п. Пшада, ФАД «М4-ДОН», км.1474+830 справа, 1 полоса, в сторону г. Геленджик	да
40	POST	п. Светлый	нет
41	POST	п. Тешебс, ФАД «М4-ДОН», км.1452+500	да
42	ARENA	с. Возрождение, ФАД «М4-ДОН», км.1498+640, 1 полоса, в сторону г. Геленджик	да
43	ARENA	с. Возрождение, ФАД «М4-ДОН», км.1498+640,1 полоса, в сторону п. Джубга	да
44	POST	с. Дивноморское, АД "Магистраль «ДОН» - Джанхот", км.4+630	да

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий дорожного движения, а также данных предоставленных компетентными органами рекомендуется установка стационарных камер фото- и видеофиксации нарушения ПДД в следующих местах согласно схеме, изображенной на рисунках 4.91 – 4.94.

Сводный перечень мероприятий по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в муниципальном образовании город-курорт Геленджик представлен в таблице 4.24

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД, в большей степени обусловлен необходимостью мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение скоростного режима, что однозначно положительно скажется на безопасности дорожного движения.



Рисунок 4.91– Схема установки камер фото и видеофиксации нарушения ПДД в МО город-курорт Геленджик

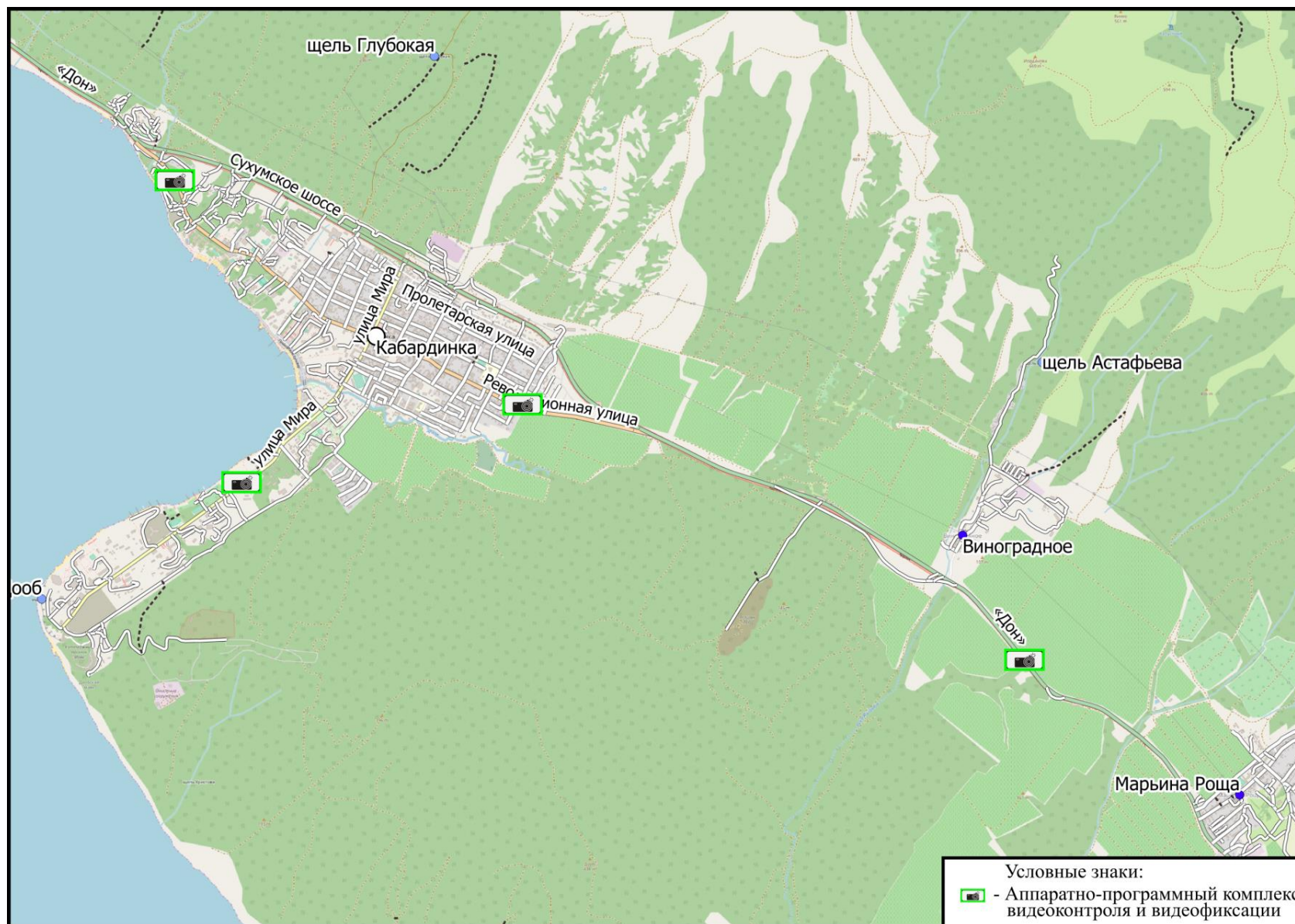


Рисунок 4.9– Схема установки камер фото и видеофиксации нарушения ПДД в МО город-курорт Геленджик

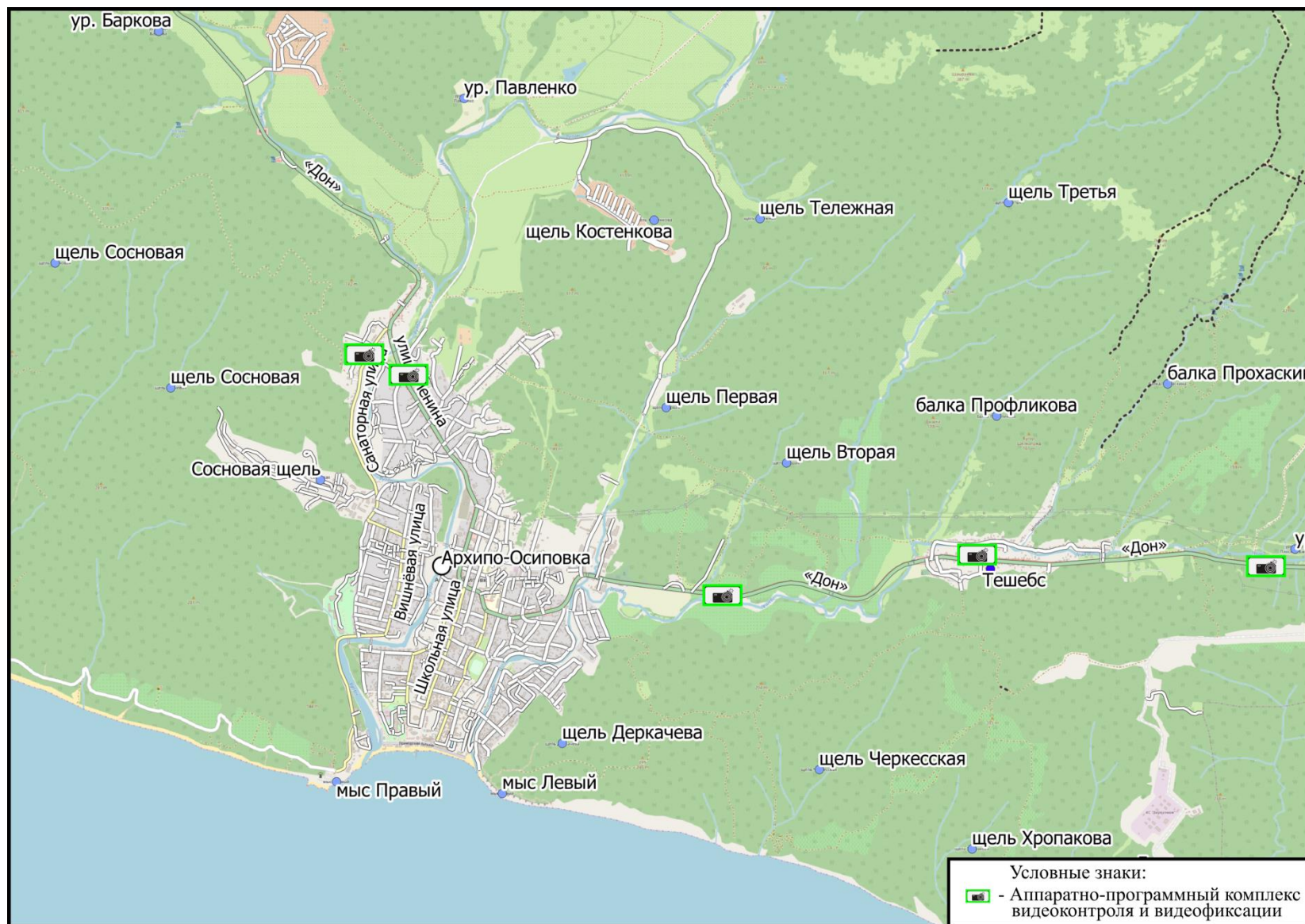


Рисунок 4.93— Схема установки камер фото и видеофиксации нарушения ПДД в МО город-курорт Геленджик

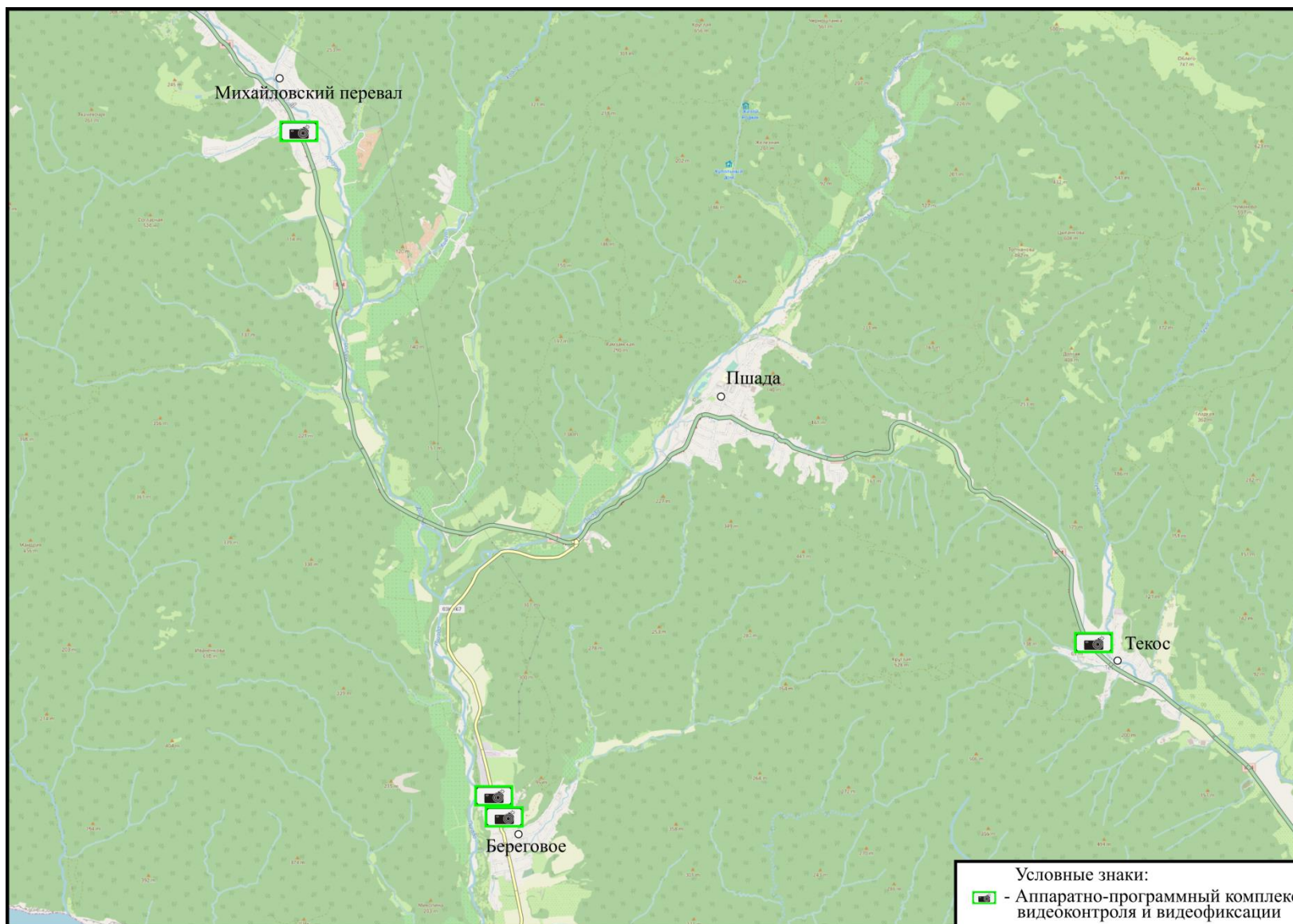


Рисунок 4.4– Схема установки камер фото и видеофиксации нарушения ПДД в МО город-курорт Геленджик

Таблица 4.24 – Перечень мероприятий по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в муниципальном образовании город-курорт Геленджик

№ п/п	Место установки	Фиксация скорости
1	город-курорт Геленджик, ФАД «М4 «ДОН»» км 1504+500 слева, справа (поворот на с. Дивноморское)	да
2	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1504+559 справа и км 1504+655 слева	да
3	город-курорт Геленджик, АД от автомагистрали М-4 "Дон" до микрорайона "Тонкий мыс", км 2+000 справа; км 2+080 слева	да
4	г. Геленджик, ул. Луначарского, км 7+665м (справа), в сторону ФАД «ДОН»	да
5	г. Геленджик, а/д «Дон»- Тонкий Мыс» км 2+327 справа и км 2+331 слева	да
6	г. Геленджик, а/д «Дон»- Тонкий Мыс» км 2+100 слева	да
7	Автомобильная дорога Магистраль «ДОН» - Тонкий мыс, км 1+570 (г. Геленджик).	да
8	г. Геленджик, а/д «М-4 Дон - Тонкий мыс» км 1+840м (справа) в сторону ул. Пограничной	да
9	г. Геленджик, ФАД М-4 «ДОН» км 1449+100	да
10	г. Геленджик, ФАД М-4 «ДОН» км 1516+620м (слева) в сторону г. Геленджика	да
11	г. Геленджик, а/д «М-4 Дон - х. Бетта» км 5+311м (справа, слева)	да
12	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Бетта» км 5+200 справа и км 5+450 слева	да
13	г. Геленджик, улица Черноморская км 0+450 справа и км 0+490 слева	да
14	г. Геленджик, улица Луначарского км 0+450 справа и км 0+495 слева	да
15	г. Геленджик, улица Луначарского км 1+107 слева	да
16	г. Геленджик, улица Луначарского км 2+198 справа и км 2+225 слева	да
17	г. Геленджик улица Луначарского км 4+805 справа и км 4+822 слева	да
18	г. Геленджик, улица Десантная на пересечении с улицей Старшинова	да
19	г. Геленджик, улица Десантная на пересечении с улицей Михайловской	да
20	г. Геленджик, с. Кабардинка, улица Революционная км 1+000 справа и км 1+058 слева	да

Продолжение таблицы 4.24

21	г. Геленджик, с. Кабардинка улица Революционная км 3+635 справа и км 3+660 слева	да
22	г. Геленджик, с. Кабардинка улица Мира км 2+135 справа и км 2+139 слева	да
23	г. Геленджик, с. Архипо-Осиповка улица Санаторная км 0+140 справа и км 0+250 слева	да
24	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1452+490 справа и км 1452+496 слева	да
25	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1455+550 справа и км 1455+690 слева	да
26	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1459+080 справа и км 1459+220 слева	да
27	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1467+046 справа и км 1467+269 слева	да
28	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1486+111 справа и км 1486+125 слева	да
29	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1513+450 справа кольцо «ЛУКОЙЛ»	да
30	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1513+867 справа и км 1513+873 слева	да
31	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1519+300 справа и км 1519+320 слева	да
32	г. Геленджик, а/д «Дон»-Голубая Бухта» км 2+584 справа и км 2+756 слева	да
33	г. Геленджик, а/д «Дон»-Голубая Бухта» км 3+804 справа	да
34	г. Геленджик, а/д «Дон»-х. Джанхот» км 6+450 справа	да
35	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 7+150 слева	да
36	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 11+550 справа	да
37	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 12+242 слева	да

Мероприятия по установке средств видеофиксации могут быть запланированы на среднесрочный период выполнения, при условии повышения численности населения и значительного увеличения транспортных потоков и пешеходной активности.

4.24 Мероприятия по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Создание специализированных стоянок для хранения ТС, задержанных уполномоченными лицами за нарушение ПДД, производится в рамках следующей законодательной базы:

Федеральный закон № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» (редакция от 03.08.2018г.);

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (редакция от 26.07.2017 г.);

КоАП РФ (редакция от 11.10.2018 г.).

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» специализированные стоянки не могут быть отнесены ни к одному объекту в составе автомобильных дорог. По этой причине специализированные охраняемые стоянки не имеют непосредственного влияния на безопасность дорожного движения, в отличие, например, от пешеходных переходов и освещения.

Обеспечение безопасности на дорогах регламентируется законодательством РФ, однако создание специализированных стоянок для хранения ТС и их коммунальное обслуживание выходит за пределы полномочий органа местного самоуправления.

Создание специализированных стоянок для хранения арестованных ТС входит в зону ответственности Российской Федерации и региональных органов власти. Муниципалитеты могут активно содействовать решению этих вопросов на своей территории.

В связи с тем, что в Муниципальном образовании город-курорт Геленджик в летнее время учащаются случаи неправильной парковки транспортных средств, в рамках данной КСОДД рекомендуется создание специализированной стоянки на 200 машиномест в районе Юго-Западного въезда в город Геленджик

При этом, специализированная стоянка должна соответствовать следующим критериям:

1. Безопасность. Территория площадки должна иметь специальное ограждение по всему периметру для предотвращения доступа на охраняемый объект посторонних лиц.

2. Наличие специальной техники для проведения погрузо-разгрузочных работ. Грузовые машины с подъемным механизмом должны находиться в безупречном техническом состоянии, чтобы не допустить нарушений погрузки эвакуатором.

3. Оснащение противопожарной системой (электроустановка пожарной сигнализации на объекте, автоматические установки пожаротушения, системы противодымной защиты, инженерное и технологическое оборудование).

4. Наличие системы видеонаблюдения для круглосуточной фиксации происходящего на территории стоянки (комплекты охранных систем). Срок записи камер видеонаблюдения по всему периметру объекта – не менее 45 дней.

5. Наличие твердого покрытия и специальной разметки для авто на территории стоянки с указанием нумерации.

6. Наличие первичных средств пожаротушения.

7. Объект должен иметь вывеску «Специальная стоянка» с указанием круглосуточного режима работы, профиля и стоимости оказываемых услуг.

8. Наличие шлагбаума.

5 Очередность реализации мероприятий

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

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

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения является завершающим этапом проектирования Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Муниципального образования город-курорт Геленджик.

Все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 4 настоящей КСОДД, должны формироваться в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования.

К первоочередным мероприятиям следует относить работы не требующие значительных капитальных вложений денежных средств, такие как: оптимизация светофорных циклов, установка знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, шумовых полос, подготовка нормативной документации регламентирующей порядок принятия решения для организации парковок в целях формирования единого парковочного пространства (в том числе платных и многоуровневых парковок). На

следующем этапе следует уделить непосредственное внимание устранению помех движению и факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями. Оптимизации движения маршрутных транспортных средств. При этом безопасность пешеходов, как наименее защищённых участников движения всегда должна оставаться в приоритете.

При наличии достаточного финансирования следует переходить к локальным реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом, расстановки средств фотовидеофиксации нарушений,

Строительство новых дорог и капитальные ремонты существующих участков улично-дорожной сети следует начинать при условии 80% обеспеченности мероприятий по другим направлениям.

Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации Муниципального образования город-курорт Геленджик показал необходимость реализации отмеченных мероприятий в следующей последовательности:

- мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, оборудование нерегулируемых пересечений светофорами Т7 и перильными ограждениями на подходах;
- мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включающих оборудование новых мест остановки общественного транспорта и приведение в нормативное состояние существующих остановок;
- мероприятия по регулированию скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- мероприятия по оптимизации светофорных циклов и установке дополнительных светофорных объектов;
- мероприятия по формированию единого парковочного пространства;
- мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;

- мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;

- мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;

- 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;

В зависимости от изменения текущей ситуации и влияния факторов, которые могли быть не учтены при разработке данной комплексной схемы порядок проведения мероприятий может меняться, но принципиальные подходы к решению задачи обеспечения безопасности дорожного движения должны оставаться неизменными. Разработанная программа в дальнейшем будет выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В разделе 6, данной работы, по каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД включает: стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД. Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблицах 6.1 - 6.14

Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 6.1 – Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству дорог в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Наименование проектируемого объекта	Протяженность проектного участка, км	Количество полос (ширина полосы)	Ориентировочная стоимость, тыс. руб	Период реализации
г. Геленджик					
1	строительство развязки на ул. Адмирала Серебрякова с съездами к микрорайону «Северный»	-	-		2019-2023
2	а/д от ул. Адмирала Серебрякова через микрорайон «Северный» до съезда на ул. Солнцедарская	0,76	2 (3,5)	10712,96	2019-2023
3	а/д (продолжение ул. Новороссийская) с выездом на ФД М4 «ДОН», протяженностью 180 м	0,18	2 (3,5)	2537,28	2019-2023
4	а/д (продолжение ул. Одесская) с выездом на ФД М4 «ДОН»	0,12	2 (3,5)	1691,52	2019-2023

Продолжение таблицы 6.1

5	а/д (включая пешеходный бульвар шириной 12 м) от ул. Солнцедарская до ул. Туристическая	1,75	2 (3,5)	24668	2024-2028
6	микрорайон Тонкий мыс, а/д в продолжение ул. Набережной (км 1 + 082) до ул. Десантной	0,335	2 (3,0)	4722,16	2024-2028
7	а/д от ул. Советская до автомобильной дороги 03К-166 Магистраль "Дон" - х. Джанхот	3,4	2 (3,5)	47926,4	2029-2033
8	а/д от ул. Десантная до ул. Североморская	2,23	2 (3,5)	31434,08	2029-2033
Архипо-Осиповском внутригородском округе					
1	с. Архипо-Осиповка, участок а/д (продолжение пер. Первомайский)	0,315	2 (3,5)	4440,24	2029-2033
2	с. Архипо-Осиповка, участок а/д (продолжение ул. Санаторная)	0,4	2 (3,0)	5638,4	2029-2033
Дивноморском внутригородском округе					
1	«улица местного значения в районе жилой застройки от с/п «Факел» до пер. Студенческого в с. Дивноморское»	1,463	2 (3,0)	20622,45	2019-2023
Итого:				154393,49	

Таблица 6.2 – Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству тротуаров и пешеходных дорожек в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Наименование пешеходной дорожки	Протяженность, м	Объем работ, м2	Мероприятия	Стоимость тыс.руб	Период реализация
г. Геленджик						
1	пешеходный бульвар от ул. Солнцедарская до ул. Туристическая	1750	2625	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5775	2019-2023
2	тротуар по ул. Набережная	1080	1620	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	3564	2024-2028
3	тротуар по ул. Ясная	400	600	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1320	2024-2028
4	тротуар по ул. Санаторная	1665	2497,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5494,5	2024-2028
Архипо-Осиповский внутригородской округ						
1	пер. Дружный	267	400,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	881,1	2019-2023
2	пер. Больничный	400	600	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1320	2019-2023
3	ул. Санаторная	1680	2520	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	5544	2019-2023
4	ул. Сосновая	240	360	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	792	2019-2023

Продолжение таблицы 6.2

5	ул. Речная	287	430,5	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	947,1	2019-2023
6	пер. Заводской	330	495	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1089	2019-2023
Кабардинский внутригородской округ						
1	ул. Мира (от ул. Октябрьская до ул. Дообская четная сторона)	132	198	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	435,6	2019-2023
Пшадский внутригородской округ						
1	п. Бетта, тротуар от ул. Мира, вдоль р. Бетта до ул. Веселой	222	333	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	732,6	2024-2028
2	с. Криница, тротуар по ул. Заречная	1452	2178	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия.2.Устройство освещения3.Устройство бортового камня	4791,6	2024-2028
3	с. Береговое, тротуар по ул. Садовая	325	487,5	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1072,5	2024-2028
Итого:					33759	

Таблица 6.3 – Оценка объемов финансирования мероприятий по ремонту и реконструкции дорог в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Категория объекта	Проектная ширина проезжей части, м	Протяженность ремонтного участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия	Ориентировочная стоимость, тыс.руб/км	Период реализации
1	2	4	5	6	7	8	9	10
город Геленджик								
1	ул. Одесская со стороны въезда на ФД М4 «ДОН»	III	7	0,235	кап. ремонт	а/бетон	8720,615	2019-2023
2	ул. Розы Люксембург	III	7	0,98	реконструкция	а/бетон	36366,82	2019-2023
3	ул. Озёрная	III	7	0,598	реконструкция	а/бетон	22191,182	2019-2023
4	ул. Кубанская	III	7	0,665	кап. ремонт	а/бетон	24677,485	2019-2023
5	ул. Приветливая	IV	4	1,221	кап. ремонт	а/бетон	17211,216	2019-2023
6	ул. Средняя	IV	5	0,49	кап. ремонт	а/бетон	6907,04	2019-2023
7	ул. Айвазовского	III	7	0,7	реконструкция	а/бетон	25976,3	2019-2023
8	ул. Доктора Сульжинского	III	7	0,673	реконструкция	а/бетон	24974,357	2019-2023
9	ул. Генерала Петрова	III	7	0,733	реконструкция	а/бетон	27200,897	2019-2023
11	ул. Североморская	IV	7	0,24	кап. ремонт	а/бетон	3383,04	2024-2028
12	ул. Кустодиева	III	7	0,33	реконструкция	а/бетон	12245,97	2024-2028
13	ул. Цветочная	IV	6	0,8	кап. ремонт	а/бетон	11276,8	2024-2028
14	ул. А. Блока	IV	4	0,6	кап. ремонт	а/бетон	8457,6	2024-2028
15	ул. Академика Ширшова	IV	5,5	0,133	кап. ремонт	а/бетон	1874,768	2024-2028
16	ул. Папанина	IV	4	0,174	кап. ремонт	а/бетон	2452,704	2024-2028
17	ул. Васильковая	IV	-	0,477	кап. ремонт	а/бетон	6723,792	2024-2028

Продолжение таблицы 6.3

18	ул. Дальняя	IV	6	0,663	кап. ремонт	а/бетон	9345,648	2024-2028
19	ул. Весенняя	IV	6	0,551	кап. ремонт	а/бетон	7766,896	2024-2028
20	ул. Ермолия Берхмана	IV	6	0,342	кап. ремонт	а/бетон	4820,832	2024-2028
21	ул. Степана Эрзи	IV	6	0,28	кап. ремонт	а/бетон	3946,88	2024-2028
22	ул. Вельяминова	IV	6	0,233	кап. ремонт	а/бетон	3284,368	2024-2028
23	ул. Гранатовая	IV	6	0,173	кап. ремонт	а/бетон	2438,608	2024-2028
24	ул. Константина Паустовского	IV	6	0,35	кап. ремонт	а/бетон	4933,6	2024-2028
25	ул. Волнухина	IV		0,686	кап. ремонт	а/бетон	9669,856	2029-2033
26	ул. Рублёва	IV		0,74	кап. ремонт	а/бетон	10431,04	2029-2033
27	ул. Десантная, уч. 1 от ул. Малоземельской до съезда (км 1+421)	III	6	0,595	кап. ремонт	а/бетон	22079,855	2029-2033
28	ул. Ксении Ярцевой	IV	6	0,366	кап. ремонт	а/бетон	5159,136	2029-2033
29	ул. Летняя	IV	6	0,33	кап. ремонт	а/бетон	4651,68	2029-2033
30	ул. Пастернака	IV	6	0,244	кап. ремонт	а/бетон	3439,424	2029-2033
31	ул. Графини Фирсовой	IV	6	0,366	кап. ремонт	а/бетон	5159,136	2029-2033
32	пер. Западный микрорайон	-	6	0,506	кап. ремонт	а/бетон	7132,576	2029-2033
33	ул. Малоземельская	IV	5,5	0,271	кап. ремонт	а/бетон	3820,016	2029-2033
34	ул. Ботылева	IV	5,5	0,243	кап. ремонт	а/бетон	3425,328	2029-2033
35	ул. Аэродромная	IV	6	0,856	кап. ремонт	а/бетон	12066,176	2029-2033
36	ул. Губрия	IV	4	0,26	кап. ремонт	а/бетон	3664,96	2029-2033

Продолжение таблицы 6.3

37	ул. Героев Черноморцев	III	4	0,108	кап. ремонт	а/бетон	4007,772	2029-2033
38	ул. Борисовская	IV	5	1,372	кап. ремонт	а/бетон	19339,712	2029-2033
39	ул. Тихорецкая	IV	5	0,375	кап. ремонт	а/бетон	5286	2029-2033
40	ул. Армавирская	IV	4	0,376	кап. ремонт	а/бетон	5300,096	2029-2033
с. Архипо-Осиповка								
1	пер. Виноградный	IV	4,5	1,493	кап. ремонт	бетон	21045,328	2019-2023
2	ул. Вуланская	IV	5,5	0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2019-2023
3	пер. Вуланский	IV	4,5	0,618	кап. ремонт	а/бетон	8711,328	2019-2023
4	ул. Строителей	IV	4,5	0,448	кап. ремонт	бетон	6315,008	2019-2023
5	ул. Рабочая	III	6	0,2	кап. ремонт	а/бетон	7421,8	2019-2023
6	ул. Удалова	IV	5,5	2	кап. ремонт	а/бетон	28192	2019-2023
7	пер. Удалова	IV	4	0,25	кап. ремонт	бетон	3524	2019-2023
8	пер. Дружный	IV	5,5	0,25	кап. ремонт	а/бетон	3524	2019-2023
9	ул. Горная	III	5,5	0,78	кап. ремонт	а/бетон	28945,02	2019-2023
10	ул. Семена Васюкова	IV	5,5	0,4	кап. ремонт	бетон	5638,4	2019-2023
11	пер. Первомайский	IV	4	0,212	кап. ремонт	а/бетон	2988,352	2019-2023
12	ул. Пограничная	III	4,5	0,2	кап. ремонт	а/бетон	7421,8	2019-2023
13	пер. Речной	IV	4,5	0,172	кап. ремонт	а/бетон	2424,512	2019-2023
14	пер. Ленинский	IV		0,537	кап. ремонт	бетон	7569,552	2024-2028
15	ул. Лесная	IV		0,478	кап. ремонт	а/бетон	6737,888	2024-2028
16	ул. Южная	IV		0,5	кап. ремонт	а/бетон	7048	2024-2028
17	ул. Степная	IV		0,39	кап. ремонт	а/бетон	5497,44	2024-2028
18	пер. Южный	IV		0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2024-2028
19	ул. Северная	IV		0,6	кап. ремонт	бетон	8457,6	2024-2028
20	пер. Северный	IV		0,2	кап. ремонт	бетон	2819,2	2024-2028
21	пер. Степной	IV		0,24	кап. ремонт	а/бетон	3383,04	2024-2028

Продолжение таблицы 6.3

22	ул. Каштановая	IV		0,742	кап. ремонт	а/бетон	10459,232	2024-2028
23	пер. Больничный	IV		0,6	кап. ремонт	а/бетон	8457,6	2024-2028
24	ул. Новороссийская	IV		0,56	кап. ремонт	а/бетон	7893,76	2024-2028
25	пер. Спортивный	IV		0,2	кап. ремонт	а/бетон	2819,2	2024-2028
26	ул. Сосновая щель	IV		1,327	кап. ремонт	а/бетон	18705,392	2024-2028
27	ул. Ореховая	III		0,883	кап. ремонт	а/бетон	32767,247	2024-2028
28	пер. Восточный	IV		0,3	кап. ремонт	бетон	4228,8	2024-2028
29	ул. Ленина	III		0,6	кап. ремонт	а/бетон	22265,4	2024-2028
30	ул. Речная	IV		0,25	кап. ремонт	а/бетон	3524	2024-2028
31	ул. Ясная	IV		0,129	кап. ремонт	а/бетон	1818,384	2029-2033
32	пер. Вишневый	IV		0,162	кап. ремонт	а/бетон	2283,552	2029-2033
33	ул. Заречная	IV		0,8	кап. ремонт	а/бетон	11276,8	2029-2033
34	ул. Армейская	IV		0,541	кап. ремонт	а/бетон	7625,936	2029-2033
35	ул. Береговая	IV		0,662	кап. ремонт	а/бетон	9331,552	2029-2033
36	ул. Казачья	IV		0,833	кап. ремонт	а/бетон	11741,968	2029-2033
37	ул. Земляничная	IV		0,51	кап. ремонт	а/бетон	7188,96	2029-2033
38	ул. Зеркальная	IV		0,13	кап. ремонт	а/бетон	1832,48	2029-2033
39	ул. Ольховая	IV		0,046	кап. ремонт	а/бетон	648,416	2029-2033
40	ул. Платановая	IV		0,421	кап. ремонт	а/бетон	5934,416	2029-2033
41	ул. Садовая	III		0,751	кап. ремонт	а/бетон	27868,859	2029-2033
42	пер. Малый	IV		0,089	кап. ремонт	а/бетон	1254,544	2029-2033
43	пер. Дачный	IV		0,431	кап. ремонт	а/бетон	6075,376	2029-2033
44	ул. Альпийская	IV		0,375	кап. ремонт	а/бетон	5286	2029-2033
45	ул. Дубовая	IV		0,071	кап. ремонт	а/бетон	1000,816	2029-2033
46	ул. Гоголя	III		0,718	кап. ремонт	а/бетон	26644,262	2029-2033
47	пер. Заводской	IV		0,341	кап. ремонт	а/бетон	4806,736	2029-2033
48	ул. Кленовая	IV		0,228	кап. ремонт	а/бетон	3213,888	2029-2033

Продолжение таблицы 6.3

49	ул. Зеленая	III		1,398	кап. ремонт	а/бетон	51878,382	2029-2033
50	ул. Курортная	III		0,353	кап. ремонт	а/бетон	13099,477	2029-2033
51	ул. Луговая	IV		0,86	кап. ремонт	а/бетон	12122,56	2029-2033
52	ул. Морская	IV		0,694	кап. ремонт	а/бетон	9782,624	2029-2033
53	ул. Туапсинская	IV		0,063	кап. ремонт	бетон	888,048	2029-2033
54	ул. Школьная	III		0,5	кап. ремонт	а/бетон	18554,5	2029-2033
55	ул. Сосновая	IV		0,231	кап. ремонт	а/бетон	3256,176	2029-2033
56	пер. Цветочный	IV		0,129	кап. ремонт	а/бетон	1818,384	2029-2033
57	ул. Яблонева	IV		0,216	кап. ремонт	а/бетон	3044,736	2029-2033
58	ул. Янтарная	IV		0,447	кап. ремонт	а/бетон	6300,912	2029-2033
59	ул. Колхозная	III		1,276	кап. ремонт	а/бетон	47351,084	2029-2033
60	ул. Вишневая	III		2,4	кап. ремонт		89061,6	2029-2033
61	пер. Садовый	IV		0,2	кап. ремонт	а/бетон	2819,2	2029-2033
62	ул. Речная	IV		0,25	кап. ремонт	а/бетон	3524	2029-2033
63	ул. Прибрежная	IV		0,742	кап. ремонт	а/бетон	10459,232	2029-2033
с. Текос								
1	ул. Заречная	IV	6	0,378	кап. ремонт	а/бетон	5328,288	2019-2023
2	ул. Садовая	IV	4,5	0,233	кап. ремонт	а/бетон	3284,368	2019-2023
3	пер. Солнечный	IV	4,5	0,25	кап. ремонт	а/бетон	3524	2019-2023
4	пер. Лесной	IV	4,5	0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2024-2028
5	пер. Тихий	IV	4,5	0,1	кап. ремонт	а/бетон	1409,6	2024-2028
6	пер. Советский	IV	4,5	0,405	кап. ремонт	а/бетон	5708,88	2024-2028
7	ул. Лесная	IV	4,5	0,329	кап. ремонт	а/бетон	4637,584	2024-2028
8	ул. Карабакова Щель	IV	4,5	0,441	кап. ремонт	а/бетон	6216,336	2024-2028
9	пер. Абрикосовый	IV	5	0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2029-2033
10	ул. Береговая	IV	5	0,525	кап. ремонт	а/бетон	7400,4	2029-2033
11	пер. Вишневый	IV	5	0,097	кап. ремонт	а/бетон	1367,312	2029-2033

Продолжение таблицы 6.3

12	пер. Грушовый	IV	5	0,5	кап. ремонт	а/бетон	7048	2029-2033
13	пер. Кизилловый	IV	5	0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2029-2033
14	пер. Персиковый	IV	5	0,34	кап. ремонт	а/бетон	4792,64	2029-2033
15	пер. Яблонево́ый	IV	5	0,34	кап. ремонт	а/бетон	4792,64	2029-2033
16	ул. Родниковая	IV	5	0,155	кап. ремонт	а/бетон	2184,88	2029-2033
с. Тешебс								
1	ул. Набережная	IV	4,5	1,831	кап. ремонт	а/бетон	25809,776	2019-2023
2	ул. Молодежная	IV	4	0,627	кап. ремонт	а/бетон	8838,192	2024-2028
с. Кабардинка								
1	ул. Корницкого (выход на фед. дорогу) , кап ремонт от ул. Пролетарской до М-4 «Дон»	III		0,34	кап. ремонт	а/бетон	12617,06	2019-2023
2	ул. Партизанская от ул. Советов до ул. Корницкого	III		0,158	кап. ремонт	а/бетон	5863,222	2019-2023
3	ул. Партизанская от ул. Греческая до ул. Солнечная	III		0,39	кап. ремонт	а/бетон	14472,51	2019-2023
4	ул. Мира от Революционной до ул. Горной	III		0,206	кап. ремонт	а/бетон	7644,454	2019-2023
5	ул. Абрикосовая от ул. Мира до ул. Черноморской	IV		0,227	кап. ремонт	а/бетон	3199,792	2024-2028

Продолжение таблицы 6.3

6	ул. Зеленая	III		0,25	кап. ремонт	а/бетон	9277,25	2024-2028
7	ул. Горная от ул. Мира до ул. Пионерской	IV		0,218	кап. ремонт	а/бетон	3072,928	2024-2028
8	ул. Горная от ул. Генерала Карецкого до ул. Дружбы	IV		0,133	кап. ремонт	а/бетон	1874,768	2024-2028
9	ул. Горная от ул. Спортивной до ул. Совхозной	IV		0,375	кап. ремонт	а/бетон	5286	2024-2028
10	ул. Дружбы, от ул. Горной до ул. Пролетарской	III		0,152	кап. ремонт	а/бетон	5640,568	2024-2028
11	ул. Пролетарская от ул. Школьная до ул. Геленджикской	III		0,424	кап. ремонт	а/бетон	15734,216	2024-2028
12	ул. Пролетарская от Солнечной до Луговой	III		0,16	кап. ремонт	а/бетон	5937,44	2024-2028
13	ул. Геленджикская от ул. Революционная до ул. Горная	III		0,5	кап. ремонт	а/бетон	18554,5	2024-2028
14	ул. Октябрьская, от ул. Совхозная до ул. Солнечная	III		0,476	кап. ремонт	а/бетон	17663,884	2024-2028

Продолжение таблицы 6.3

15	ул. Радужная, от ул. Октябрьской до ул. Абрикосовой	IV		0,226	кап. ремонт	а/бетон	3185,696	2024-2028
16	ул. Дообская от ул. Спортивная до ул. Радужной	IV		0,59	кап. ремонт	а/бетон	8316,64	2024-2028
17	ул. Абрикосовая от ул. Радужная до ул. Ореховая	IV		0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2024-2028
18	ул. Греческая	IV		0,194	кап. ремонт	а/бетон	2734,624	2024-2028
19	с. Виноградное, ул. Центральная	III		0,5	кап. ремонт	а/бетон	18554,5	2024-2028
20	ул. Коллективная, от ул. Советов до ул. Пионерская	III		0,196	кап. ремонт	а/бетон	7273,364	2029-2033
21	ул. Янтарная	IV		0,461	кап. ремонт	а/бетон	6498,256	2029-2033
22	ул. Луговая	IV		0,316	кап. ремонт	а/бетон	4454,336	2029-2033
23	ул. Каштановая от ул. Ореховой до ул. Радужной	IV		0,4	кап. ремонт	а/бетон	5638,4	2029-2033
24	ул. Солнечная от ул. Октябрьской до ул. Пролетарской	IV		0,5	кап. ремонт	а/бетон	7048	2029-2033
25	ул. Братьев Бесстужевых, от ул. Коллективной до Пустыря	-			кап. ремонт	а/бетон	0	2029-2033
26	ул. Степная от ул. Революционной до ул. Б. Бестужевых	-			кап. ремонт	а/бетон	0	2029-2033
Итого:							1407104,644	

Таблица 6.4 – Оценка объемов финансирования мероприятий по обустройству дорог ливнеотводами в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Мероприятие	Место дислокации	Протяженность, км	Ориентировочная стоимость, тыс.руб	Период реализации
Геленджик					
1	Строительство ливнеотвода	ул. Розы Люксембург	0,98	1764	2019-2020
Архипо-Осиповский внутригородской округ					
1	Строительство ливнеотвода	пер. Виноградный	1,493	2687,4	2019-2023
2	Строительство ливнеотвода	ул. Строителей	0,448	806,4	2019-2023
3	Ремонт ливнеотвода	ул. Удалова	2	3600	2019-2023
4	Строительство ливнеотвода	пер. Удалова	0,25	450	2019-2023
5	Строительство ливнеотвода	ул. Семена Васюкова	0,4	720	2019-2023
6	Строительство ливнеотвода	пер. Первомайский	0,212	381,6	2019-2023
7	Строительство ливнеотвода	ул. Пограничная	0,2	360	2019-2023
8	Строительство ливнеотвода	пер. Речной	0,172	309,6	2019-2023
9	Строительство ливнеотвода	ул. Южная	0,5	900	2024-2028
10	Строительство ливнеотвода	ул. Степная	0,39	702	2024-2028
11	Строительство ливнеотвода	пер. Южный	0,4	720	2024-2028
12	Строительство ливнеотвода	пер. Степной	0,24	432	2024-2028
13	Строительство ливнеотвода	ул. Новороссийская	0,56	1008	2024-2028
14	Строительство ливнеотвода	ул. Сосновая щель	1,327	2388,6	2024-2028
15	Строительство ливнеотвода	ул. Ореховая	0,883	1589,4	2024-2028
16	Строительство ливнеотвода	ул. Ленина	0,6	1080	2024-2028
17	Строительство ливнеотвода	пер. Вишневый	0,162	291,6	2029-2033
18	Строительство ливнеотвода	ул. Платановая	0,421	757,8	2029-2033
19	Строительство ливнеотвода	ул. Садовая	0,751	1351,8	2029-2033
20	Строительство ливнеотвода	ул. Дубовая	0,431	775,8	2029-2033

Продолжение таблицы 6.4

21	Строительство ливнеотвода	пер. Кузнечный	0,358	644,4	2029-2033
22	Строительство ливнеотвода	с.Текос, ул. Садовая	0,233	419,4	2019-2023
23	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Солнечный	0,25	450	2019-2023
24	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Советский	0,405	729	2024-2028
25	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Абрикосовый	0,4	720	2029-2033
26	Строительство ливнеотвода	с.Текос, ул. Береговая	0,525	945	2029-2033
27	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Вишневый	0,097	174,6	2029-2033
28	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Грушовый	0,5	900	2029-2033
29	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Кизилловый	0,4	720	2029-2033
30	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Персиковый	0,34	612	2029-2033
31	Строительство ливнеотвода	с.Текос, пер. Яблоневый	0,34	612	2029-2033
32	Строительство ливнеотвода	с.Текос, ул. Родниковая	0,155	279	2029-2033
33	Строительство ливнеотвода	с.Тешебс, ул. Набережная	1,831	3295,8	2019-2023
34	Строительство ливнеотвода	с.Тешебс, ул. Молодёжная	0,627	1128,6	2024-2028
Кабардинский внутригородской округ					
1	Строительство ливнеотвода	ул. Набережная	1,831	3295,8	2019-2023
Итого:			21,112	38001,6	

Таблица 6.5 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке светофорных объектов типа Т1 в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Мероприятие	Место дислокации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб	Период реализации
Геленджик				
1	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Луначарского – ул. Тельмана	466,5	2019-2023
2	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Луначарского выезд с территории ЖК «Жуковский»	466,5	2019-2023
3	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Луначарского и ул. Жуковского	466,5	2019-2023
4	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Луначарского и ул. Пионерская	466,5	2019-2023
5	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Луначарского выезд из ЦГБ	466,5	2019-2023
6	Установка светофорного объекта типа Т1	ул. Тельмана и ул. Киевская	466,5	2019-2023
Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	Установка светофорного объекта типа Т1	с. Текос, ул. Ленина – ул. Заречная	466,5	2019-2023
Кабардинский внутригородской округ				
1	Установка светофорного объекта типа Т1	с. Кабардинка, ул. Революционная – ул. Спортивная	466,5	2019-2023
Итого:			3732	

Таблица 6.6 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке светофорных объектов типа Т7 в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Мероприятие	Место дислокации	Кол-во, шт.	Ориентировочная стоимость, тыс.руб	Период реализации
Геленджик					
1	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красивая, пересечение с ул. Луначарского	1	44,5	2019-2023
2	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Луначарского, пересечение с ул. Лазурная	1	44,5	2019-2023
3	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Луначарского вблизи д. 256	1	44,5	2019-2023
4	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Луначарского вблизи д. 176	1	44,5	2019-2023
5	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Луначарского вблизи д. 165 А	1	44,5	2019-2023
6	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Луначарского, пересечение с ул. Жуковского	1	44,5	2019-2023
7	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Кирова, пересечение с ул. Октябрьская (2 шт), ул. Толстого	2	89	2019-2023
8	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Кирова, пересечение с ул. Приморская	2	89	2019-2023
9	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Кирова, ул. Курзальная	1	44,5	2019-2023
10	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Первомайская, пересечение с ул. Керченской	1	44,5	2019-2023
11	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красногвардейской, пересечение с ул. Гринченко	2	89	2019-2023
12	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Кирова, пересечение с ул. Кавказская	1	44,5	2019-2023

Продолжение таблицы 6.6

13	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красногвардейской, пересечение с ул. Грибоедова	2	89	2019-2023
14	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Грибоедова, пересечение с ул. Ульяновская	1	44,5	2019-2023
15	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Грибоедова, пересечение с ул. Полевая	2	89	2019-2023
16	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Морская, пересечение с ул. Серафимовича	2	89	2019-2023
17	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Новороссийская, пересечение с ул. Херсонская	2	89	2019-2023
18	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Грибоедова, пересечение с ул. Новороссийская	2	89	2019-2023
19	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Севастопольская, пересечение с ул. Чайковского	2	89	2019-2023
20	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Советская, пересечение с ул. Севастопольская	1	44,5	2019-2023
21	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Фадеева, пересечение с ул. Орджоникидзе	2	89	2019-2023
22	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Краснодонская	2	89	2019-2023
23	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Вишневая, пересечение ул. Гагарина	1	44,5	2019-2023
24	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Вишневая, вблизи дома №32	1	44,5	2019-2023
25	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Красногвардейская, пересечение с ул. Крымская	2	89	2019-2023
26	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Р. Люксембург, пересечение с ул. Новороссийская	2	89	2019-2023

Продолжение таблицы 6.6

27	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Полевая, пересечение с ул. Котовского	2	89	2019-2023
28	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Декабристов, пересечение с ул. Тельмана	2	89	2019-2023
29	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Полевая, пересечение с ул. Гринченко	2	89	2019-2023
30	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Пионерская, пересечение с ул. Первомайская	2	89	2019-2023
31	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Островского, пересечение с ул. Тельмана	2	89	2019-2023
32	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Островского, пересечение с пер. Сосновый	2	89	2019-2023
33	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Жуковского, пересечение с ул. Островского	2	89	2019-2023
34	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Новороссийская, пересечение с ул. Декабристов	2	89	2019-2023
35	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Новороссийская, пересечение с ул. Красных Партизан	2	89	2019-2023
36	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Новороссийская, пересечение с ул. Курзальная	2	89	2019-2023
37	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Новороссийская, пересечение с ул. Фадеева	2	89	2019-2023
38	Установка светофорного объекта типа Т7	пересечение ул. Л. Толстого - ул. Кирова вблизи МБОУ СОШ №1	1	44,5	2019-2023
39	Установка светофорного объекта типа Т7	пересечение ул. Маячная с ул. Красная вблизи МБОУ СОШ №4 имени А.В. Суворова	2	89	2019-2023

Продолжение таблицы 6.6

40	Установка светофорного объекта типа Т7	пересечение ул. Красная с ул. Горная	2	89	2019- 2023
41	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Грибоедова д. 62 вблизи МБДОУ "Центр развития ребенка-детский сад №1 "Аист"	2	89	2019- 2023
42	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Крымская , вблизи МБДОУ №9 "Солнышко"	1	44,5	2019- 2023
43	Установка светофорного объекта типа Т7	пересечение ул. Садовая ул. Серафимовича вблизи МДОУ №2 "Светлячок"	2	89	2019- 2023
44	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Мира, д. 42	1	44,5	2019- 2023
45	Установка светофорного объекта типа Т7	ул. Фадеева, пересечение с ул. Совхозная	2	89	2019- 2023
Пшадский внутригородской округ:					
1	Установка светофорного объекта типа Т7	с. Береговое, ул. Мира, д. 25 вблизи МБОУ ООШ №21	1	44,5	2019- 2023
Итого:				3337,5	

Таблица 6.7 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке знаков ограничения скорости в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятия	Место дислокации	Стоимость тыс.руб	Период реализация
город-курорт Геленджик				
1	ул. Крымская, д. 21	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
2	ул. Крымская, д. 19А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч, 20 км/ч (2 шт.)	19,2	2019-2023
3	ул. Крымская, д. 15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
4	ул. Крымская, пересечение с ул. Полевая	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
5	ул. Грибоедова, д. 1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
6	ул. Грибоедова, д. 29	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
7	ул. Грибоедова, д. 31	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20 км/ч	19,2	2019-2023

Продолжение таблицы 6.7

8	ул. Грибоедова, д. 19А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
9	ул. Грибоедова, д. 19	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
10	ул. Полевая, д. 17	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
11	ул. Фадеева, д. 40	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
12	ул. Фадеева, д. 11А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
13	ул. Вишневая, д. 32	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
14	ул. Вишневая, детский сад №35	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)	19,2	2019-2023
15	ул. Вишневая, детский сад №30	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч и 40 км/ч	19,2	2019-2023
16	ул. Вишневая, д. 56А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
17	ул. Дивноморская, д. 15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
18	ул. Дивноморская, СОШ №6	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
19	ул. Островского, детский садик №15	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
20	ул. Кирова, д. 82	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
21	ул. Толстого, д. 34	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023

Продолжение таблицы 6.7

22	ул. Толстого, д. 24	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
23	ул. Морская, детский садик №2	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20 км/ч	19,2	2019-2023
24	ул. Мира, д. 40	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч и 20км/ч	19,2	2019-2023
25	ул. Халтурина, СОШ №4	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
26	ул. Халтурина, д. 6	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
27	Сухумское шоссе, рядом с ул. Маршала Жукова	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч	19,2	2019-2023
28	Сухумское шоссе, рядом с ул. Мускатная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч	28,8	2019-2023
29	ул. Туристическая, рядом с ул. Луначарского	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
30	ул. Луначарского, рядом с ул. Новая	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина, пересечение с ул. Пограничная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
2	с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина, СОШ №17	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)	19,2	2019-2023
Пшадский внутригородской округ:				
1	с. Пшада, ул. Советская, рядом с СОШ №20	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023

Продолжение таблицы 6.7

2	с. Пшада, ул. Советская, д. 28А	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
3	с. Пшада, ул. Школьная, СОШ №20	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч	9,6	2019-2023
4	с. Пшада, ул. Школьная, д. 20	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч, 40 км/ч	19,2	2019-2023
5	с. Михайловский перевал, ул. Школьная, пересечение с ул. Центральная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч	9,6	2019-2023
6	с. Михайловский перевал, ул. Школьная, д. 2А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.)	19,2	2019-2023
7	с. Михайловский перевал, ул. Школьная, д. 1А	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт.), 40 км/ч (3 шт.)	19,2	2019-2023
Итого:			499,2	

Таблица 6.8 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке ИДН в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятия	Место дислокации	Стоимость тыс.руб	Период реализация
город-курорт Геленджик				
1	ул. Крымская, д. 19А	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
2	ул. Крымская, д. 15	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
3	ул. Грибоедова, д. 62	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
4	ул. Фадеева, д. 11А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
5	ул. Фадеева, д. 40	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
6	ул. Толстого, СОШ №1	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
7	ул. Толстого, детский сад №2	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
8	ул. Мира, д. 40	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
9	ул. Халтурина, д. 6	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
10	Сухумское шоссе, рядом с ул. Маршала Жукова	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
11	Сухумское шоссе, рядом с ул. Мускатная	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	с. Архипо-Осиповка, ул. Ленина, СОШ №17	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
Пшадский внутригородской округ:				
1	с. Пшада, ул. Школьная, д. 20	Установка и обустройство ИН	6,1	2019-2023
2	с. Михайловский перевал, ул. Школьная, д. 2А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
3	с. Михайловский перевал, ул. Школьная, д. 1А	Установка и обустройство ИН (2 шт.)	12,2	2019-2023
Итого:			128,1	

Таблица 6.9 – Оценка объемов финансирования мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятие	Кол- во, шт.	Стоимость, тыс.руб/шт.	Ориентировочная стоимость, тыс.руб	Период реализации
г. Геленджик					
1	Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	14	9,6	134,4	2019-2023
2	Установка остановочных павильонов	45	45,3	2038,5	2019-2023
3	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	31	21,15	655,65	2019-2023
4	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	45	20,05	902,25	2019-2023
Архипо-Осиповского внутригородского округа					
1	Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	1	9,6	9,6	2019-2023
2	Установка остановочных павильонов	13	45,3	588,9	2019-2023
3	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	8	21,15	169,2	2019-2023
4	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	13	20,05	260,65	2019-2023
Дивноморского внутригородского округа					
1	Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	0	9,6	0	2019-2023
2	Установка остановочных павильонов	20	45,3	906	2019-2023
3	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	11	21,15	232,65	2019-2023
4	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	20	20,05	401	2019-2023
Итого:				6298,8	

Таблица 6.10 – Оценка объемов финансирования мероприятий обеспечению благоприятных условий для передвижения инвалидов в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятия	Место дислокации	Стоимость тыс.руб	Период реализация
город-курорт Геленджик				
1	Обустройство тактильной плиткой	ул. Курзальная, 12	6,5	2019-2023
2	Обустройство тактильной плиткой	ул. Революционная, 1	6,5	2019-2023
3	Обустройство тактильной плиткой	ул. Ленина, 23	6,5	2019-2023
4	Обустройство тактильной плиткой	ул. Кирова, 56	6,5	2019-2023
5	Обустройство тактильной плиткой	ул. Красногвардейская, 36	6,5	2019-2023
6	Обустройство тактильной плиткой	ул. Революционная, 21	6,5	2019-2023
7	Обустройство тактильной плиткой	пер. Больничный, 3	6,5	2019-2023
8	Обустройство тактильной плиткой	ул. Красная, 11	6,5	2019-2023
9	Обустройство тактильной плиткой	ул. Просторная, 2	6,5	2019-2023
Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	Обустройство тактильной плиткой	пер. Базарный, 15	6,5	2019-2023
2	Обустройство тактильной плиткой	ул. Санаторная, 40	6,5	2019-2023
Дивноморский внутригородской округ				
1	Обустройство тактильной плиткой	ул. Горная, 1	6,5	2019-2023
2	Обустройство тактильной плиткой	с. Текос, пер. Советский, 21	6,5	2019-2023
3	Обустройство тактильной плиткой	с. Тешебс, ул. Горная, 4	6,5	2019-2023
4	Обустройство тактильной плиткой	ул. Кирова, 20	6,5	2019-2023
5	Обустройство тактильной плиткой	хут. Бетта, ул.Мира,50	6,5	2019-2023
Кабардинский внутригородской округ				
1	Обустройство тактильной плиткой	ул. Мира, 11	6,5	2019-2023
2	Обустройство тактильной плиткой	ул. Революционная, 73	6,5	2019-2023
3	Обустройство тактильной плиткой	ул. Мира, 18	6,5	2019-2023
Итого:			123,5	

Таблица 6.11 – Оценка объемов финансирования мероприятий по организации велосипедного движения в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Место дислокации	Протяженность, м	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс.руб/км	Период реализации
1	от Набережной (по пешеходному бульвару) до ул. Солнцедарская	1745	2617,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство технических средств ОДД	6805,5	2019-2023
Итого:					6805,5	

Таблица 6.12 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке камер фото- видеофиксации нарушений ПДД в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятия	Место дислокации	Стоимость тыс.руб	Период реализация
Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- Тонкий Мыс» км 2+100 слева	2200,0	2019-2023
2	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик улица Луначарского км 4+805 справа и км 4+822 слева	2200,0	2019-2023
3	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Десантная на пересечении с улицей Старшинова	2200,0	2019-2023
4	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1452+490 справа и км 1452+496 слева	2200,0	2019-2023
5	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1486+111 справа и км 1486+125 слева	2200,0	2019-2023
6	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1513+450 справа кольцо «ЛУКОЙЛ»	2200,0	2019-2023

Продолжение таблицы 6.12

7	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»-Голубая Бухта» км 2+584 справа и км 2+756 слева	2200,0	2019-2023
8	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»-х.Джанхот» км 6+450 справа	2200,0	2019-2023
9	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	город-курорт Геленджик, ФАД «М4 «ДОН»» км 1504+500 слева, справа (поворот на Дивноморск)	2200,0	2024-2028
10	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ул. Луначарского, км 7+665м (справа), в сторону ФАД «ДОН»	2200,0	2024-2028
11	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «ДОН» км 1516+620м (слева) в сторону г. Геленджика	2200,0	2024-2028
12	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «М-4 Дон - х. Бетта» км 5+311м (справа, слева)	2200,0	2024-2028
13	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- х.Бетта» км 5+200 справа и км 5+450 слева	2200,0	2024-2028
14	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Черноморская км 0+450 справа и км 0+490 слева	2200,0	2024-2028
15	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Луначарского км 0+450 справа и км 0+495 слева	2200,0	2024-2028
16	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Десантная на пересечении с улицей Михайловской	2200,0	2024-2028
17	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, с. Кабардинка улица Революционная км 3+635 справа и км 3+660 слева	2200,0	2024-2028
18	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, с. Кабардинка улица Мира км 2+135 справа и км 2+139 слева	2200,0	2024-2028
19	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1504+559 справа и км 1504+655 слева	2200,0	2024-2028
20	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	город-курорт Геленджик, АД от автомагистрали М-4 "Дон" до микрорайона "Тонкий мыс", км 2+000 справа; км 2+080 слева	2200,0	2024-2028

Продолжение таблицы 6.12

21	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- Тонкий Мыс» км 2+327 справа и км 2+331 слева	2200,0	2024-2028
22	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	Автомобильная дорога Магистраль «ДОН» - Тонкий мыс, км 1+570 (г. Геленджик).	2200,0	2024-2028
23	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «М-4 Дон - Тонкий мыс» км 1+840м (справа) в сторону ул. Пограничной	2200,0	2029-2033
24	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «ДОН» км 1449+100	2200,0	2029-2033
25	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Луначарского км 1+107 слева	2200,0	2029-2033
26	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, улица Луначарского км 2+198 справа и км 2+225 слева	2200,0	2029-2033
27	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, с. Кабардинка, улица Революционная км 1+000 справа и км 1+058 слева	2200,0	2029-2033
28	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, с. Архипо-Осиповка улица Санаторная км 0+140 справа и км 0+250 слева	2200,0	2029-2033
29	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1513+867 справа и км 1513+873 слева	2200,0	2029-2033
30	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1519+300 справа и км 1519+320 слева	2200,0	2029-2033
31	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»-Голубая Бухта» км 3+804 справа	2200,0	2029-2033
32	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 7+150 слева	2200,0	2029-2033
33	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 11+550 справа	2200,0	2029-2033

Продолжение таблицы 6.12

34	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, а/д «Дон»- х. Джанхот» км 12+242 слева	2200,0	2029-2033
35	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1455+550 справа и км 1455+690 слева	2200,0	2029-2033
36	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1459+080 справа и км 1459+220 слева	2200,0	2029-2033
37	Установка камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД	г. Геленджик, ФАД М-4 «Дон» км 1467+046 справа и км 1467+269 слева	2200,0	2029-2033
Итого			81400,0	

Таблица 6.13 – Оценка объемов финансирования мероприятий по организации движения пешеходов в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Мероприятия	Место дислокации	Стоимость тыс.руб	Период реализация
г. Геленджик				
1	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Гринченко - ул. Революционная	13,4	2019-2023
2	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Крымская — ул. Революционная	13,4	2019-2023
3	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Курзальная — ул. Колхозная	13,4	2019-2023
4	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Морская — ул. Мира	13,4	2019-2023
5	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Островского в районе дома 174А	13,4	2019-2023

Продолжение таблицы 6.13

Архипо-Осиповский внутригородской округ				
1	Обустройство пешеходного перехода	ул. Ленина – ул. Почтовая	15,7	2019-2023
2	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Пограничная — ул. Ореховая	13,4	2019-2023
3	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Пограничная — пер. Больничный	13,4	2019-2023
4	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Пограничная — ул. Садовая	13,4	2019-2023
5	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Пограничная — ул. пер. Михайловский	13,4	2019-2023
Кабардинский внутригородской округ				
1	Привидение в нормативное состояние пешеходного перехода	ул. Мира - ул. Абрикосовая	13,4	2019-2023
Пшадский внутригородской округ				
1	Обустройство пешеходного перехода	с. Михайловский перевал ул. Центральная - ул. Школьная	15,7	2019-2023
Итого:			165,4	

Таблица 6.14 – Оценка объемов финансирования мероприятий по формированию единого парковочного пространства в МО «город-курорт Геленджик»

№п/п	Количество машино-мест	Местодислокации	Мероприятия	Ориентировочная стоимость тыс.руб	Период реализации
г. Геленджик					
1	5	г. Геленджик ул. Полевая 40	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	112,5	2019-2023
2	8	г. Геленджик ул. Гринченко 38	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	180	2019-2023
3	60	г. Геленджик. ул. Новороссийская (км 2+730) справа до (км 2+800)	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	1350	2019-2023
4	10	г. Геленджик ул. Голубая бухта 1	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	225	2019-2023
5	23	с. Дивноморское вблизи Вещевого рынка	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	517,5	2019-2023
6	102	г. Геленджик ул. Туристическая, 4Г (ЖК Горизонт)	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	2295	2019-2023

Продолжение таблицы 6.14

7	9	г. Геленджик ул. Грибоедова 52	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	202,5	2019-2023
8	1380	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К - 166	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	31050	2024-2028
9	1012	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К - 166	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	22770	2024-2028
10	42	г. Геленджик ул. Взлетная от ул. Генерала Кармалина до ул. Казачья	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	945	2029-2033
11	1004	г. Геленджик, вблизи пересечения трассы М 4 «Дон» с дорогой 03К - 166	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	22590	2029-2033
12	1420	г. Геленджик, ул. Луначарского, западнее развязки с а/д М-4 ДОН	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256- 2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	31950	2029-2033
Итого:				114187,5	

Таблица 6.15 – Оценка объемов финансирования мероприятий по установке пешеходных ограждений перильного типа в МО «город-курорт Геленджик»

№ п/п	Мероприятие	Место дислокации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Горького от пересечения с ул. Луначарского по направлению к ул. Красных партизан, ул. Толстого	57,6	2019-2023
2	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Горная по направлению от ул. Красная к ул. Добролюбова;	57,6	2019-2023
3	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Горная по направлению от ул. Халтурина к ул. Красная, от ул. Халтурина к ул. Некрасова;	57,6	2019-2023
4	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Грибоедова от пересечения с ул. Полевая по направлению к ул. Ломоносова, ул. Леселидзе.	57,6	2019-2023
5	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Кирова от пересечения с ул. Луначарского по направлению к ул. Горького, ул. Толстого.	57,6	2019-2023
6	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Кирова от пересечения с ул. Таманская до пересечения с ул. Кирова.	57,6	2019-2023
7	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Ульяновская от пересечения с ул. Гринченко по направлению к ул. Грибоедова, к ул. Матросова.	57,6	2019-2023
8	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Ульяновская от пересечения с ул. Грибоедова по направлению к ул. Курзальная, ул. Красногвардейской.	57,6	2019-2023
9	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Полевая по направлению от ул. Грибоедова к ул. Ломоносова;	57,6	2019-2023
10	Установка пешеходных ограждений перильного типа	ул. Полевая по направлению от ул. Гринченко к пер. Березовый, от ул. Гринченко к ул. Краснодарская.	57,6	2019-2023
Итого:			576,0	

Таблица 6.16 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МО «город-курорт Геленджик»

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей		
			2019-2023	2024-2028	2029-2033
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий					
Строительство дорог	2019-2033	Всего:	35564,2	29390,2	89439,1
		Бюджет МО	1066,9	881,7	2683,2
		Муниципальный бюджет	34497,3	28508,5	86755,9
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2019-2033	Всего:	16783,8	16975,2	0,0
		Бюджет МО	503,5	509,3	0,0
		Муниципальный бюджет	16280,3	16465,9	0,0
Реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек	2019-2033	Всего:	1341,0	0,0	0,0
		Бюджет МО	40,2	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	1300,8	0,0	0,0
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					
Не запланированы	-	-	-	-	-
3.Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков					
Не запланированы	-	-	-	-	-

Продолжение таблицы 6.16

4. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах					
Установка и обустройство ИДН	2019-2023	Всего:	128,1	0	0
		Бюджет МО	128,1	0	0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2019-2023	Всего:	499,2	0	0
		Бюджет МО	499,2	0	0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
5. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения					
Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	2019-2023	Всего:	144,0	0,0	0,0
		Бюджет МО	144,0	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
Установка остановочных павильонов	2019-2023	Всего:	3533,4	0,0	0,0
		Бюджет МО	3533,4	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет			
Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	2019-2023	Всего:	1057,5	0,0	0,0
		Бюджет МО	1057,5	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет			
Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	2019-2023	Всего:	1563,9	0,0	0,0
		Бюджет МО	1563,9	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 6.16

6. Мероприятия по организации 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					
Установка информационных знаков 6.15.1 «Направление движения для грузовых автомобилей»	2019-2023	Всего:	78,0	0,0	0,0
		Бюджет МО	78,0	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
7. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	2019-2033	Всего:	27450	31252,5	55485
		Бюджет МО	27450	31252,5	55485
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
8. Мероприятия по введению светофорного регулирования					
Установка светофорных объектов типа Т1	2019-2023	Всего:	3732,0	0,0	0,0
		Бюджет МО	3732,0	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
9. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями					
Установка светофорных объектов типа Т.7	2019-2023	Всего:	3337,5	0,0	0,0
		Бюджет МО	3337,5	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 6.16

10. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования					
Обустройство пешеходных переходов	2019-2023	Всего:	165,4	0,0	0,0
		Бюджет МО	165,4	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
Установка пешеходных ограждений перильного типа	2019-2023	Всего:	576,0	0,0	0,0
		Бюджет МО	576,0	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
11. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов					
Обустройство тротуаров тактильной плиткой	2019-2023	Всего:	123,5	0,0	0,0
		Бюджет МО	123,5	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
12. Мероприятия по организации велосипедного движения					
Устройство велосипедных полос	2029-2033	Всего:	6805,5	0,0	0,0
		Бюджет МО	6805,5	0,0	0,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 6.16

13. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом					
Реконструкция существующих дорог	2019-2033	Всего:	404559,5	398343,5	604201,7
		Бюджет МО	12136,8	11950,3	18126,0
		Муниципальный бюджет	392422,8	386393,2	586075,6
14. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения					
Установка камер фото- видеофиксации нарушений ПДД	2019-2023	Всего:	17600,0	30800,0	33000,0
		Бюджет МО	17600,0	30800,0	33000,0
		Муниципальный бюджет	0,0	0,0	0,0
ИТОГО:	2019-2033	Всего:	525042,5	506761,3	782125,8
		Бюджет МО	80541,5	75393,8	109294,2
		Муниципальный бюджет	444501,1	431367,6	672831,5

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В целях обеспечения возможности реализации разработанных мероприятий КСОДД на УДС муниципального образования город-курорт Геленджик, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети города являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных и региональных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Основанием для данной работы служат результаты всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования город-курорт Геленджик.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД осуществляет администрация муниципального образования город-курорт Геленджик (далее – Администрация) в соответствии со статьёй 39 — полномочия администрации в области градостроительной деятельности, транспорта и связи, и статьёй 40 – полномочия администрации в области использования автомобильных дорог, осуществления дорожной деятельности Устава муниципального образования город-курорт Геленджик принят решением Думы муниципального образования город-курорт Геленджик от 3 июля 2017 года № 614 (с изменениями от 4 мая 2018 года, решение №755).

Улично-дорожная сеть муниципального образования город-курорт Геленджик является элементом транспортной системы Краснодарского края. Реализация мероприятий, возлагаемых на Администрацию, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети, увязаны по задачам органов исполнительной власти Краснодарского края и предполагает участие бюджетов городского и краевого уровней.

На Администрацию возлагаются организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети МО.

Основными функциями Администрации по реализации КСОДД являются:

- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в КСОДД, и финансовых потребностей на их реализацию;

- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- оценка эффективности использования финансовых средств.

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

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

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

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

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой

диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

Таким образом, в результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения муниципального образования город-курорт Геленджик. Исходя из этого, следует заключить, что на текущий момент отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время задача проработки схем организации дорожного движения является актуальным направлением разрешения проблемы дорожно-транспортной ситуации на перспективу для любого МО.

Улучшение транспортной обстановки на дорогах страны стало возможным благодаря внедрению единой системы и подхода к организации дорожного движения и, конечно, с применением передового опыта и информационных технологий автоматизации управления дорожным движением.

Рост количества транспортных средств имеет и отрицательный эффект – увеличивается затратная часть расходуемых финансовых, людских, материальных ресурсов, растет негативное воздействие на окружающую среду. Растущее несоответствие потребностей общества и его возможностей влияет на определение основного направления развития инфраструктуры городов в транспортном преломлении и, в частности, организации дорожного движения.

Комплексная схема организации дорожного движения предполагает приведение к актуальному виду и создание проектов организации дорожного движения учитывая статистику аварийности на участках сети дорог города, организации парковочных мест, пересмотра локальных режимов светофоров и безопасности пешеходов (тротуарные столбики и пешеходные переходы), инвентаризацию существующих парковочных мест, в том числе во дворах.

В работе получены результаты анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования город-курорт Геленджик и деятельности Администрации города по совершенствованию транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения, условий возникновения ДТП и изучения общественного мнения водителей и пешеходов города.

Получены обоснованные предложения по совершенствованию схемы организации дорожного движения на перспективу, разработаны уточняющие их мероприятия, в частности:

- по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов и благоприятных условий для движения инвалидов;
- по категорированию дорог с учётом их прогнозируемой загрузки и распределению транспортных потоков по УДС города;
- по вариантам разработки и внедрения АСУ и организации мониторинга ДД, расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД;
- по совершенствованию системы информационного обеспечения участников ДД, организации движения маршрутных ТС;
- по организации пропуска транзитных ТС, в т.ч. осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов
- по скоростному режиму движения ТС и организации одностороннего движения ТС;
- по оптимизации режимов работы светофорного регулирования;
- по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям и организации велосипедного движения;
- по формированию единого парковочного пространства.

Важным результатом является ранжирование мероприятий и определение этапности реализации предложений и мероприятий.

Итогом работы является КСОДД как системообразующая совокупность мероприятий по совершенствованию ОДД, согласованную с Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры МО город-курорт Геленджик.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
2. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
3. Постановление Правительства РФ от 16 ноября 2018 года №1379 «Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»;
4. Приказ Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
5. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
6. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
7. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 года № 190-ФЗ;
8. Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 года №136-ФЗ;
9. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
10. Перечень поручений Президента РФ от 14 марта 2016 года №Пр-637;
11. Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 года № 274 (ред. от 16.08.2018) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»;
12. Проект Приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении

Порядка мониторинга дорожного движения» (подготовлен Минтрансом России 05.09.2018);

13. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

14. ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

15. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

16. ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения. (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

17. ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация. (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);

18. ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования. (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

19. ГОСТ Р 52607-2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей.

Общие технические требования. (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

20. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования;

21. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 года №1090 «О правилах дорожного движения»;

22. Федеральный закон от 11 июля 2011 года №192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

23. Федеральным законом от 07 февраля 2011года №3-ФЗ «О полиции»;

24. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»;

25. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 мая 2016 г. № 131 “Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов;

26. Распоряжением Правительства РФ от 19.03.2013 г № 384-Р «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;

27. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года №1734 «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года»;

28. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)»;

29. Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;

30. Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 года №1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»;
31. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 г. N 1034/пр.;
32. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах";
33. ГОСТ 24.501 – 82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования»;
34. Руководство по проектированию и внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением на базе АССУД. Утверждено МВД СССР 13 июня 1979 года;
35. СП 77.13330.2016 Системы автоматизации. Актуализированная редакция СНиП 3.05.07-85;
36. ОДМ 218.4.039-2018 Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог;
37. ОДМ 218.2.020-2012 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог, утверждённые распоряжением Росавтодора 17 февраля 2012 г. N 49-р.;
38. ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства;
39. ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования;
40. СП 59.13330.2012 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001;

41. ГОСТ Р 51671-2015 Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности;
42. ГОСТ Р 51261-99 Устройства опорные стационарные реабилитационные. Типы и технические требования;
43. ГОСТ Р 52131-2003 Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования;
44. СП 113.13330.2016 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99;
45. ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения;
46. ОДМ 218.6.015-2015 Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах российской федерации.
47. ГОСТ 34.601-90 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы;
48. ГОСТ 34.602-89 Техническое задание на создание автоматизированной системы;
49. ГОСТ 34.201-89 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Виды, комплектность и обозначение документов при создании автоматизированных систем»;
50. ГОСТ 19.101-77 Единая система программной документации (ЕСПД). Виды программ и программных документов;
51. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования, утверждённым приказом Ростехрегулирования от 22 ноября 2005 г. N 296-ст.;
52. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;

53. ГОСТ 6665-91 Камни бетонные и железобетонные бортовые. Технические условия;
54. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения;
55. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования;
56. ГОСТ 12.4.026-2015 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний;
57. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования.