

УЛЬЯНОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ

КОМПЛЕКСНЫЕ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

городского округа Новоульяновск, составленные на расчетный срок, в том числе Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом городского округа Новоульяновск

Том 1 из 2

Разработчик:

Генеральный директор

ООО «ЯНЭНЕРГО»

А. Ю. Никифоров

подпись, дата

Руководитель проекта

А. А. Никифоров

подпись, дата

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ
И ОРГАНИЗАЦИЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	9
1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	26
1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации	26
1.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий	29
1.2.1 Анализ документов территориального планирования.....	29
1.2.2 Анализ планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий	34
1.2.3 Итоги анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры	42
1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность.....	43
1.3.1 Анализ документов стратегического планирования.....	43
1.3.2 Демография.....	44

1.3.3	Валовый городской продукт	49
1.3.4	Промышленность.....	52
1.3.5	Транспорт.....	53
1.3.6	Образование	56
1.3.7	Здравоохранение.....	58
1.3.8	Спорт	58
1.3.9	Торговля	58
1.3.10	Оценка градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	62
1.3.11	Результаты оценки социально-экономической и градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	63
1.4	Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	65
1.4.1	Оценка сети дорог.....	65
1.4.2	Оценка и анализ показателей качества содержания дорог ..	71
1.4.3	Анализ перспектив развития дорог на территории городского округа Новоульяновск.....	73
1.5	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	75
1.5.1	Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения	75
1.5.2	Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования	77

1.5.3	Организация движения грузовых ТС.....	79
1.5.4	Организация движения пешеходов и велосипедистов	80
1.6	Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок.....	81
1.6.1	Оценка организации парковочного пространства	81
1.6.2	Оценка и анализ параметров размещения парковок.....	83
1.7	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД).....	85
1.8	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения	86
1.9	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	88
1.10	Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	96
1.10.1	Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	96
1.10.2	Анализ пассажиропотоков	98
1.11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии)	99
1.11.1	Анализ состояния безопасности дорожного движения	99
1.11.2	Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	104
1.12	Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	105

1.13	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	107
2	Мероприятия по организации дорожного движения	109
2.1	Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категории транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	109
2.2	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок....	109
2.3	Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление	110
2.4	Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	111
2.5	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов	111
2.6	Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	116
2.7	Развитие парковочного пространства.....	116
2.8	Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств	117
2.9	Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	117
2.10	Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на	

которых необходимо введение светофорного регулирования.....	118
2.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	121
2.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий	121
2.13 Организация движения маршрутных транспортных средств	121
2.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения	125
2.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	128
2.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств ..	130
2.17 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	131
2.18 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	132
2.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	135
2.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	141
2.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	144

2.22	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	147
3	Формирование итогового перечня мероприятий по организации дорожного движения, установление очередности их реализации, оценка объемов и источников финансирования	150
4	Оценка эффективности мероприятий по ОДД	153
	Заключение	158

ВВЕДЕНИЕ

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при эффективной организации дорожного движения. При этом достигается сокращение времени доставки пассажиров и грузов, повышение уровня безопасности дорожного движения и снижение негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В последние годы в центральных районах страны наблюдается лавинообразный рост уровня автомобилизации населения, при этом дорожная сеть (ДС) развивается гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития ДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта.

Целью КСОДД является разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области, на период до 2034 года, формализованного в виде Комплексных схем организации дорожного движения для городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, а также общей стратегии развития дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, увязанных с:

- Стратегией социально-экономического развития Приволжского федерального округа;
- Стратегией социально-экономического развития Ульяновской области до 2030 года;
- стратегиями социально-экономического развития городского округа Новоульяновск входящего в состав Ульяновской городской агломерации;

- планами мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития городского округа Новоульяновск входящего в состав Ульяновской городской агломерации;
- Государственной программой Ульяновской области "Развитие транспортной системы Ульяновской области" на 2014 - 2020 годы";
- документами территориального планирования городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области;
- действующими государственными и муниципальными программами;
- инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта;
- комплексными транспортными схемами и схемами транспортного обслуживания городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области (при их наличии), в том числе, учитывающих взаимное влияние и совместную работу транспортной инфраструктуры муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области.

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД

№ п/ п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования к работе
1	Наименование работы	Разработка комплексных схем организации дорожного движения для сетей дорог и стратегии развития дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области, на срок до 2034 года.
2	Нормативно - правовая база, необходимая для использования Исполнителем при выполнении работы	<ul style="list-style-type: none"> – Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004, № 190-ФЗ; – Федеральный закон от 06.10.2003 № 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 и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения”; - Методические рекомендации «Об особенностях разработки, актуализации и утверждения документов территориального планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе, учитывающих пригородные перевозки для городских агломераций»; – Методические рекомендации Министерства транспорта РФ «О требованиях к подготовке комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом для городских поселений и агломераций (КСОТ)»; – Свод правил СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*» (утв. Приказом Минрегиона России от 28.12.2010 № 820); – Свод правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85*. Автомобильные дороги». Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г. N 266); – Постановление Правительства РФ от 12.04.2012 № 289 «О федеральной государственной информационной системе территориального планирования»; – Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской

	<p>Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Приказ Минрегиона России от 02.04.2013 № 127 «Об утверждении требований к структуре и форматам информации, составляющей информационный ресурс федеральной государственной информационной системы территориального планирования»; – Приказ Минрегиона РФ от 30.01.2012 № 19 «Об утверждении требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения»; – ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»; – ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»; – ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»; – ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация; – ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»; – ГОСТ Р 52767-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»; – ОДМ 218.2.020-2012. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог; – Иные нормативные правовые акты, нормативные технические документы, устанавливающие обязательные требования к оказанию услуги.
--	---

3	Цель работы	<p>Разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области, на период до 2034 года, формализованного в виде Комплексных схем организации дорожного движения для городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, а также общей стратегии развития дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, увязанных с:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стратегией социально-экономического развития Приволжского федерального округа; - Стратегией социально-экономического развития Ульяновской области до 2030 года; - Государственной программой Ульяновской области "Развитие транспортной системы Ульяновской области" на 2014 - 2020 годы"; - документами территориального планирования городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области; - действующими государственными и муниципальными программами; - стратегиями социально-экономического развития - планами мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области; - инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта; - комплексными транспортными схемами и схемами транспортного обслуживания городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области (при их наличии). <p>в том числе, учитывающих взаимное влияние и совместную работу транспортной инфраструктуры муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области.</p>
4	Задачи работы	<p>1) Составление Комплексных схем организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, отражающие реализацию оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>2) Составление Комплексных схем организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации.</p> <p>3) Составление Комплексных схем организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на расчетный срок с учетом полной реализации оптимизированного комплексного</p>

		<p>набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока.</p> <p>4) Комплексные схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации (содержащие в составе документации Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом), составленные с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы, набора, признанных эффективными и подлежащих выполнению капиталоемких мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, а также с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока;</p>
5	Исходные данные для выполнения работы (предоставляются Исполнителем)	<p>Имеющиеся у Исполнителя сведения и данные по следующим вопросам:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Существующее и перспективное состояние территории муниципальных образований в границах Ульяновской городской агломерации: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Численность населения. 1.2. Размещение объектов трудового тяготения с численностью рабочих мест и перспектива их изменения. 1.3. Размещение основных объектов социальной сферы (торговли, культуры, здравоохранения, образования, физкультуры и спорта, отдыха и т.п.), их мощность. Перспектива развития социальной, культурной и бытовой сфер муниципальных образований в границах Ульяновской агломерации. 2. Существующая сеть маршрутов общественного транспорта: <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Муниципальных. 2.2. Межмуниципальных. 2.3. Межрегиональных. 3. Информация о подвижном составе и организациях, осуществляющим перевозки общественным транспортом. 4. Данные о регулировании движения на светофорных объектах: <ul style="list-style-type: none"> - режимы регулирования; - системы координации светофорных объектов; 5. Материалы программных документов социально-экономического развития Ульяновской области, муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации. <ol style="list-style-type: none"> 5.1. Планируемые (прогнозируемые) изменения экономических показателей (объем промышленного и сельскохозяйственного производства, объем оборота сферы услуг). 5.2. Прогнозируемые изменения состава и численности населения. 5.3. Планируемые изменения в культурной и социальной сферах. 6. Данные обо всех видах перевозок и перемещений, осуществляемых с использованием транспортной сети, расположенной на территории в границах Ульяновской городской агломерации. <ol style="list-style-type: none"> 6.1. Личным транспортом: 6.2. Общественным транспортом:

		<p>6.3. Объем грузовых автотранспортных перевозок:</p> <p>6.3.1. Внутри Ульяновской городской агломерации.</p> <p>6.3.2. Внешних – на территорию, расположенную в границах Ульяновской городской агломерации, и с территории, расположенной в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>6.3.3. Транзитных.</p> <p>7. Объем пассажиро- и грузооборота аэропорта Ульяновск - Восточный.</p> <p>8. Объем пассажирооборота железнодорожных вокзалов и станций, расположенных на территориях в пределах границ Ульяновской области.</p> <p>9. Объем грузооборота железнодорожных вокзалов и железнодорожных станций, расположенных на территориях в пределах границ Ульяновской области.</p> <p>10. Перечень и содержание предполагаемых к разработке, разработанных, принятых к внедрению и уже внедряемых на практике технических и организационных решений и мероприятий, относящихся к развитию или оказывающих влияние на качество работы транспортной инфраструктуры территорий группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации с указанием степени фактической реализации к моменту начала работ по данному техническому заданию.</p> <p>11. Перечень документов, относящихся к нормативно-правовой базе, регламентирующих процесс содержания и развития транспортной инфраструктуры Ульяновской области.</p>
6	Требования к результатам выполняемой работы, составные части работ	<p>1.1. Комплект документов Комплексных схем организации дорожного движения для сетей дорог на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на срок до 2034 года включает две части:</p> <p>1). Часть первая. Комплексные схемы организации дорожного движения.</p> <p>2). Часть вторая. Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>1.2. Работы по составлению Комплексных схем организации дорожного движения включают:</p> <p>1.2.1. Фиксацию существующего положения.</p> <p>Выполняется подготовительная работа по составлению Комплексной схемы организации дорожного движения, отражающей существующие состояние транспортной сети и существующую схему организации использования транспортной инфраструктуры:</p> <ul style="list-style-type: none"> - анализируются и актуализируются имеющиеся схемы организации дорожного движения - сопоставляются и, при необходимости, актуализируются схемы организации дорожного движения отдельных территорий Ульяновской городской агломерации в зонах сопряжения территорий между собой. <p>Составляется графическая модель единой схемы организации дорожного движения на территориях группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской</p>

	<p>агломерации.</p> <p>1.2.2. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, отражающие реализацию оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>1.2.3. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации.</p> <p>1.2.4. Составляются Комплексные схема организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на расчетный срок с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока.</p> <p>1.2.5. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом 5-ти летнего срока реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.</p> <p>Составление альбома, иллюстрирующего техническое решение по каждому мероприятию.</p> <p>Описание содержания, цели реализации и степени влияния на качество работы системы транспорта каждого мероприятия из оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы и всего комплекса мероприятий, реализуемых за 5-ти летний период.</p> <p>Описание оптимизированной последовательности реализации мероприятий, составление графика реализации мероприятий.</p> <p>Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта, достигаемого за 5-ти летний период реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий.</p> <p>1.2.6. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом 10-ти летнего срока реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.</p> <p>Составление альбома, иллюстрирующего техническое решение по каждому мероприятию.</p> <p>Описание содержания, цели реализации и степени влияния на качество работы системы транспорта каждого мероприятия из оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы и всего комплекса мероприятий, реализуемых за период от 5-ти до 10-летнего срока реализации.</p> <p>Описание оптимизированной последовательности реализации мероприятий, составление графика реализации мероприятий.</p>
--	--

	<p>Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта, достигаемого за 10-ти летний период реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий.</p> <p>1.3. В материалах Комплексных схем организации дорожного движения отражаются мероприятия по организации дорожного движения, включающие предложения по:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обеспечению транспортной и пешеходной доступности территорий; - категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, и выполняемой функции; - распределению транспортных потоков по улично-дорожной сети; - предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее-АСУДД), ее функциям и этапам внедрения - организация пропуска транзитных транспортных потоков - организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств - предложения по режимам работы светофорного регулирования - устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями - размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств - организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения; - совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; - скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; - формированию единого парковочного пространства; - организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; - определению пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования; - организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД; - обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; - обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям; - организации велосипедного движения; - развитию сети дорог; - локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом. <p>1.4. Комплексные схемы организации транспортного</p>
--	--

	<p>обслуживания населения общественным транспортом городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации. Они включают в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) План развития системы общественного транспорта, городского округа Новоульяновск, расположенного в городской агломерации. 2) План организации пассажирских перевозок общественным транспортом городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации. <p>1.5. План развития системы общественного транспорта включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пояснительную записку; - графическую часть; - приложения. <p>1.5.1. В пояснительную записку следует включить:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Краткое описание и результаты анализа: <ul style="list-style-type: none"> - существующего спроса и фактического объема пассажирских перемещений, осуществляемый общественным транспортом на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации; - существующей системы работ общественного транспорта на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации (текущее техническое состояние элементов транспортной инфраструктуры и парка подвижного состава) - текущего качества транспортного обслуживания общественным транспортом территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации; - основных «дефицитов качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации. 2) Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы. 3) Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия из набора подлежащих выполнению мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации. 4) Описание и результаты анализа процесса изменения величины и структуры ожидаемого спроса на транспортные перемещения с использованием общественного транспорта в городском округе Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации за расчетный срок. Определение значений ожидаемого спроса на 5-ти на период с 2019 по 2024 год, 10-летнюю перспективу на период 2025-2034 год. 5) Описание содержания и цели реализации каждого мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы. Описание ожидаемых результатов реализации набора мероприятий на 5-й, 10-й годы реализации и на расчетный срок.
--	---

	<p>6) Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества транспортного обеспечения общественным транспортом городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации, достигаемого путем реализации оптимизированных наборов мероприятий краткосрочной и долгосрочной перспективы.</p> <p>7) Планируемые мероприятия в сфере:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развития видов, систем транспорта и транспортных средств; - системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств; - системы эксплуатации и содержания транспортной сети; - системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты; - обеспечения безопасности транспортных перемещений; - контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы. <p>8) Ожидаемые уровни показателей качества системы общественного транспорта группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемые на расчетный срок в результате реализации всех планируемых мероприятий.</p> <p>9) Ориентировочные объемы и последовательность реализации капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий.</p> <p>1.5.2. Графическая часть должна включать:</p> <p>1) Схемы текущего транспортного обеспечения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сводный план маршрутной сети всех видов общественного транспорта; - сводный план маршрутов по каждому виду общественного транспорта. <p>2) План территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации, с фиксацией мест реализации мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>3) План территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации с фиксацией мест реализации мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению.</p> <p>4) План территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах городской агломерации с отображением изменений в структуре транспортной сети, происходящих при реализации комплексного оптимизированного набора мероприятий на 5-й, 10-й годы реализации и на расчетный срок.</p> <p>5) Сводные планы маршрутной сети всех видов общественного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы; - существующее положение с учетом реализации мероприятий
--	---

	<p>краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению;</p> <ul style="list-style-type: none"> - на 5-летнюю перспективу; - на 10-летнюю перспективу; - на расчетный срок. <p>б) Сводные планы маршрутов по каждому виду общественного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы; - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению; - на 5-летнюю перспективу; - на 10-летнюю перспективу; - на расчетный срок. <p>1.5.3. Приложения.</p> <p>В Приложения следует включить материалы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) иллюстрирующие и комментирующие: <ul style="list-style-type: none"> - процесс определения исходных данных по ожидаемому спросу на пассажирские перемещения, в том числе, осуществляемые с использованием общественного транспорта; - определение основных значимых показателей качества (характеристик) работы транспортной сети при вариантном изменении технических характеристик элементов сети или изменении структуры сети; - разработанные и рассмотренные (в том числе не принятые и не включенные в оптимизированные наборы мероприятий) варианты схем технических решений, - 2) подтверждающие правильность принятия решений по выбору вариантов мероприятий, их наборов и сценариев реализации в процессе оптимизации; 3) иллюстрирующие динамику изменения качества работы общественного транспорта и качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории по мере реализации принятых оптимизированных наборов технических и организационных планируемых мероприятий; 4) иллюстрирующие определение технико-экономических показателей процесса реализации планируемой схемы развития транспортной инфраструктуры общественного транспорта территорий в границах городской агломерации; <p>1.6. В План организации пассажирских перевозок общественным транспортом городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, следует включить составленные на основании разработанных материалов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Схему маршрутов общественного транспорта. 2) Реестр маршрутов общественного транспорта. 3) Реестр остановочных пунктов. 4) Комплексный план транспортного обслуживания населения Субъектами Российской Федерации в части пригородных
--	---

		<p>пассажирских перевозок.</p> <p>Следует разработать Планы организации пассажирских перевозок общественным транспортном для городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, соответствующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующему положению; - существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы; - существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации; - состоянию после 5-ти лет реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы; - состоянию после 10-ти лет реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы; - состоянию после завершения реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.
7	Состав документов	<p>Документация передается в виде отчетов с приложениями, в составе:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Комплексные схемы организации дорожного движения, для городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, составленные на расчетный срок, в том числе Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом для территорий групп муниципальных образований в границах Ульяновской городской агломерации, 2) Оптимизированная последовательность реализации всего комплекса мероприятий по развитию системы транспорта городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, за весь период расчетного срока. <p>Отчеты о работе передаются в электронной форме (формат Word), оформленные в соответствии с требованиями национальных стандартов РФ</p>

ПАСПОРТ КСОДД

комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации

Наименование Программы	Комплексная схема организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации (содержащие в составе документации Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом), составленные с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и набора, признанных эффективными и подлежащих выполнению капиталоемких мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, а также с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 № 190-ФЗ; - Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 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 и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Заказчик Программы	ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»
Разработчик Программы	Общество с ограниченной ответственностью «Янэнерго» 197227, город Санкт-Петербург, Комендантский проспект, 4 литера А, офис 407

Цели и задачи Программы	<p>Разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской области, на период до 2034 года, формализованного в виде Комплексных схем организации дорожного движения для городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, а также общей стратегии развития дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, увязанных с:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стратегией социально-экономического развития Приволжского федерального округа; - Стратегией социально-экономического развития Ульяновской области до 2030 года; - Государственной программой Ульяновской области "Развитие транспортной системы Ульяновской области" на 2014 - 2020 годы"; - документами территориального планирования муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области; - действующими государственными и муниципальными программами; - стратегиями социально-экономического развития муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области; - планами мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области; - инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, в том числе, учитывающих взаимное влияние и совместную работу транспортной инфраструктуры муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области.
Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры	<p>Основные целевые показатели (индикаторы):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, %; 2) Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети, %; 3) Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения. <p>Дополнительные целевые показатели (индикаторы):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) количество нерегулируемых пешеходных переходов, оснащенных искусственными неровностями, единиц; 2) количество вновь построенных регулируемых или внеуличных

	<p>пешеходных переходов на многополосных автомобильных дорогах/улицах, единиц;</p> <p>3) количество вновь построенных кольцевых пересечений, единиц;</p> <p>4) количество вновь построенных и реконструированных светофорных объектов, единиц;</p> <p>5) протяженность участков УДС в границах населенных пунктов, оснащенных электроосвещением, км;</p> <p>6) количество вновь построенных автоматических пунктов весогабаритного контроля, единиц;</p> <p>7) количество вновь размещенных стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, единиц;</p> <p>8) протяженность участков УДС, обслуживаемых интеллектуальной транспортной системой либо автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), км;</p> <p>9) увеличение общей протяженности участков УДС Ульяновской агломерации в границах населенных пунктов с установленным пониженным скоростным режимом (50 км/ч и менее), %;</p> <p>10) протяженность выделенных полос городского пассажирского транспорта, км;</p> <p>11) количество остановок общественного транспорта, находящихся в нормативном состоянии, единиц;</p> <p>12) количество организованных пешеходных и жилых зон, единиц;</p> <p>13) протяженность вновь построенных и реконструированных тротуаров и пешеходных дорожек, км;</p> <p>14) протяженность сети велодорожек и велополос, км;</p> <p>15) количество организованных машино-мест на платных парковках, единиц;</p> <p>16) количество стабильно наблюдаемых участков УДС, перегруженных дорожным движением, единиц.</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Срок реализации КСОДД: 2019 – 2034 годы.</p> <p>Этапы реализации программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2019 – 2024 гг. - 2024 – 2034 гг.

Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов и велосипедистов, на улучшение социально-экономического положения муниципальных образований, входящих в Ульяновскую городскую агломерацию.
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2019-2034 годах составит 2 226 817,65 тыс. руб., из них средства регионального бюджета – 2 075 084,00 тыс. руб., местного бюджета – 151 733,65 тыс. руб.</p> <p>Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке представительным органом местного самоуправления.</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>В результате реализации КСОДД к 2034 году предполагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения; - повышение безопасности дорожного движения; - повышение параметров и характеристик автомобильных дорог общего пользования; - повышение транспортной и пешеходной связности территории; - повышение качества услуг городского пассажирского транспорта; - развитие пешеходной инфраструктуры; - снижение дефицита парковочного пространства.

1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Городской округ Новоульяновск входит в состав Ульяновской области – одного из 85 субъектов Российской Федерации. Территориально область находится в Приволжском федеральном округе и Поволжском экономическом районе.

Муниципальное образование «Город Новоульяновск» создано 1 апреля 2004 г. путем выделения из состава Ульяновского района, 13 июля 2004 года принят Закон Ульяновской области № 043/ЗО «О муниципальных образованиях Ульяновской области», который наделил муниципальное образование «Город Новоульяновск» статусом городского округа.

С 1 января 2006 года в состав городского округа Новоульяновск вошли следующие населенные пункты:

- с. Криуши
- п. Липки
- п. Меловой
- г. Новоульяновск
- с. Панская Слобода
- п. Яблоневый

Граница городского округа Новоульяновск представлены на рисунке 1.

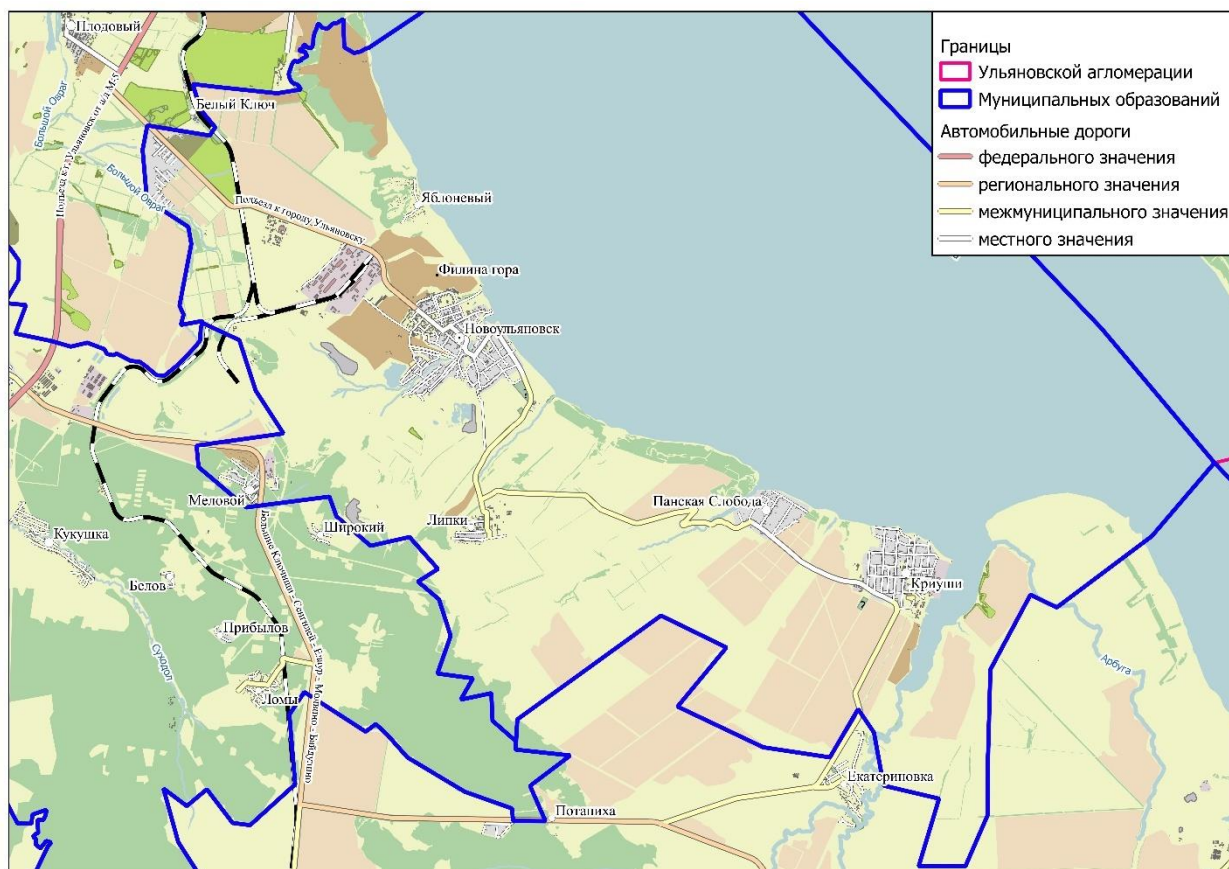


Рисунок 1 – Границы городского округа Новоульяновск

Административный центр и крупнейший населенный пункт городского округа – г. Новоульяновск.

Площадь городского округа Новоульяновск – 25367 га. Протяженность территории с севера на юг – 20,9 км, с запада на восток – 13,8 км.

Городской округ Новоульяновск расположен в 18 км к югу от областного центра г. Ульяновск. Территориальное расположение городского округа Новоульяновск на территории Ульяновской области представлено на рисунке 2.

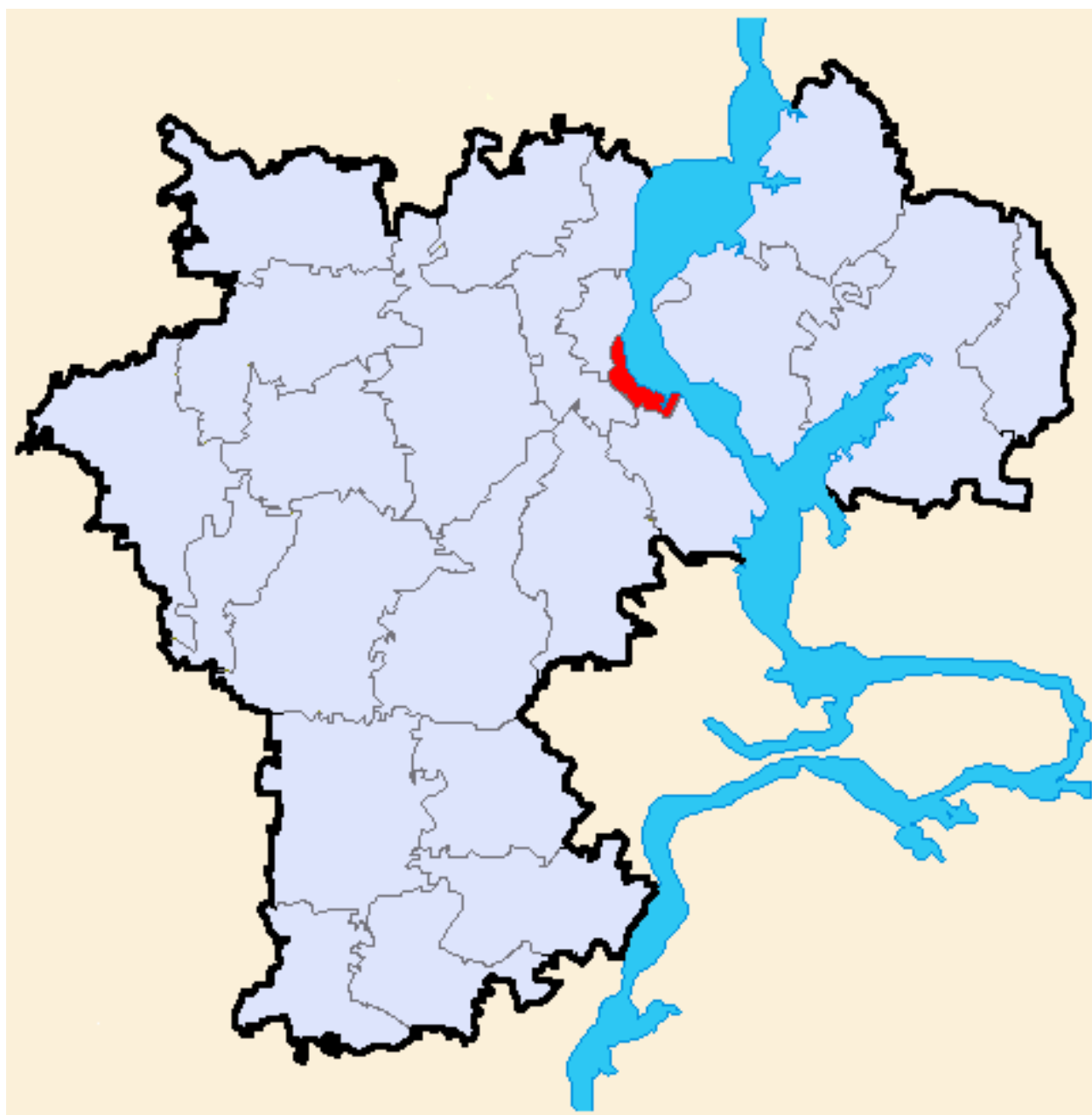


Рисунок 2 – Расположение городского округа Новоульяновск
на территории Ульяновской области

1.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий

1.2.1 Анализ документов территориального планирования

1.2.1.1 Генеральный план муниципального образования «Город Новоульяновск»

Генеральный план города Новоульяновска (далее – Генплан НУ) разработан в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации и утвержден Решением Совета Депутатов г. Новоульяновска Ульяновской области от 18.01.2013 № 33.

Генплан НУ разработан на два проектных периода (исходный год 2010):

- первая очередь строительства – 2015 г.;
- расчетный срок – 2025 г.

Перспективная численность населения городского округа Новоульяновск, в основном, будет определяться предполагаемым освоением «Промышленной зоны Новоульяновск», численность занятых на предприятиях которой предположительно составит на первую очередь – 0,5 тыс. чел, на расчетный срок – 3 тыс. чел., что эквивалентно населению 0,7-0,8 тыс. чел и 4-5 тыс. чел., соответственно. В таблице 1 представлена динамика

численности населения по отдельным населенным пунктам муниципального образования.

Таблица 1 – Прогноз численности населения на основании Генерального плана города Новоульяновск

Населенные пункты	2010 год, тыс. чел	Первая очередь (2015 г), тыс. чел	Расчетный срок (2025 г), тыс. чел
г. Новоульяновск (существующая площадка)	16,5	15,5	11
г. Новоульяновск (новая площадка)	-	1,0	9,6
пос. Липки	0,72	0,7	0,6
г. Новоульяновск (новая площадка) включая пос. Липки	0,72	1,7	10,2
село Криуши	2,91	2,7	2,5
село Панская Слобода	0,11	0,1	0,1
пос. Меловой	0,76	0,5	0,2
пос. Яблонево	0,00	-	-
Итого МО «Город Новоульяновск»	21,0	20,5	24

В таблице 2 отражена ориентировочная структура занятости в целом и по муниципальному образованию.

Таблица 2 – Структура занятости населения г.о. Новоульяновск

Наименование показателя	2010 год, тыс. чел	Первая очередь (2015 г), тыс. чел	Расчетный срок (2025 г), тыс. чел
Население	21,0	20,5	24
Удельный вес трудоспособного населения - %	63	63	60
Трудоспособное население	13,23	12,9	14,4
Занято в материальной сфере в т. ч.	7,46	7,2	10,1
- промзона «Новоульяновск»		0,5	3,0

- сельское хозяйство	0,5	0,4	0,4
Сфера обслуживания в т. ч.			
- образование	0,47	0,5	0,6
- здравоохранение	0,36	0,4	0,5
- культура	0,2	0,2	0,3
- физкультура и спорт	0,2	0,2	0,3
- ЖКХ	0,49	0,6	0,8
- управление	0,3	0,3	0,3
- прочие	0,3	0,2	0,2
Итого в сфере обслуживания	2,32	2,4	3,0
Занято в экономике	9,78	10,0	13,1
Безработные	0,35	0,3	0,2
Экономически активное население	10,13	10,3	13,3
Экономически неактивное население	3,1	2,6	1,1

На период расчетного срока автомобильная связь городского округа с магистральной сетью автодорог Ульяновской области остается на современном уровне. Тем не менее, перспективное развитие городского округа предусматривает создание новых автодорог муниципального значения, имеющих выход на региональную дорожную сеть: на севере – на автодорогу «Подъезд к Новоульяновску», в сторону запада и юга – на автодорогу в город Сенгилей.

Проектируемые зоны отдыха №№ 1, 2, и 3 «Парковыми дорогами», прокладываемыми по их территории, соединяются с системой автодорог муниципального образования, обеспечивая стойкую связь с учреждениями отдыха.

Существующую автостанцию предусматривается использовать не только для междугородней связи, но и для организации внутримunicipального сообщения и транспортного обслуживания туристических маршрутов и зон отдыха.

Генпланом НУ учитывается рост автомобилизации населения города на

проектный период. Основные показатели обслуживания легкового автотранспорта приведены в таблице 3.

Таблица 3 – Расчет мощности предприятий обслуживания легкового автотранспорта

№ пп	Наименование показателя	Ед. Измерения	2010г	2015г	2025г
1	Население МО	Тыс.жит.	21	20.5	24
	В.т.ч в секционных домах	-«-«-	14.7	15.1	13.9
2	Норма автомобилизации	Ед.на 1000 жит.	150	200	300
3	Количество легковых автомобилей в городе	Единиц	2895	4100	7230
4	Вместимость (мест хранения)	Машино- мест	2895	4100	7230
	В.т.ч. для секционных домов	-«-«-	2205	3020	4170
5	Станции тех.обслуживания легков. автомоб. (постов)	Посты		21	36
6	Автозаправочные станции легковых автомобилей	Колонок		4	6

Генпланом НУ предусматривается реконструкция транспортной связи «Новоульяновск – Липки» путем «пробивка» улицы Ульяновской через Кременковский овраг с выходом на улицу Свободы и, далее, на дорогу в поселок Липки. Созданная, таким образом магистраль, обеспечит наикратчайшую связь города Новоульяновска с Новым городским районом «Липки» и улучшит экологическую обстановку в этом районе округа.

Предусматривается закрытие грузового движения по «Объездной дороге», связывающей грузовой причал на Куйбышевском водохранилище с районом Цементного завода и переносу грузового движения на новую трассу, проектируемых магистралей: -Грузовой порт- до пересечения с «меридиональной» магистралью и далее в северном направлении, до

промышленной зоны Новоульяновск.

В структуре городского округа, в том числе и в структуре «Большого Новоульяновска» предусматривается организация двух взаимно перпендикулярных структурообразующих транспортных связей. Предусматривается организация меридиональной транспортной связи Нового городского района «Липки» с «Промышленной зоной Новоульяновск», что вместе с предложениями по совершенствованию планировочной структуры автодороги «Новоульяновск-Липки» создаст устойчивую транспортную связь промышленной зоны с Новым городским районом «Липки» и обеспечит выход на автодорогу в город Сенгилей.

В широтном направлении создается магистраль, для грузового движения, соединяющая грузовой порт в Кременковском заливе с промышленным узлом ООО «Силикатчик». Магистраль пройдет по левому берегу оврага Кременский до пересечения с проектируемой автомагистралью «Промышленная зона Новоульяновск» – Новый городской район «Липки», и далее на запад, до промышленной зоны мелового производства.

Общая протяженность магистральных улиц и дорог в границах поселений к расчетному сроку составит 44,5 км. Плотность магистралей в границах городской застройки – 3,1 км/км².

1.2.2 Анализ планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий

1.2.2.1 Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

В целях приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и развития дорожной сети крупнейших городских агломераций РФ на территории Ульяновской городской агломерации осуществляется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденный президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 24.12.2018 № 15 (далее – БКАД).

БКАД включает 3 этапа:

- I этап – до 2018 года включительно;
- II этап – 2019 – 2021 годы;
- III этап – 2022 – 2025 годы.

Цели и основные целевые показатели БКАД:

- доля дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии: 2019 г. – 46 %, 2020 г. – 52 %, 2021 г. – 60 %, 2022 г. – 68 %, 2023 г. – 76 %, 2024 – 85 %;
- доля а/д федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки: 2019 г. – 10,1 %, 2020 г. – 9,9 %, 2021 г. – 9,7 %, 2022 г. – 9,5 %, 2023 г. – 9,3 %, 2024 – 9,1 %;

- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети: 2019 г. – 91,7 %, 2020 г. – 83,4 %, 2021 г. – 75,1 %, 2022 г. – 66,8 %, 2023 г. – 56,5 %, 2024 – 50 %;

- количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения: 2019 г. – 11,7, 2020 г. – 10,9, 2021 г. – 9,8, 2022 г. – 8,4, 2023 г. – 6,4, 2024 – 4.

В целях реализации БКАД на территории Ульяновской городской агломерации разработана Государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы.

1.2.2.2 Государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы

Правительство Ульяновской области разработало и своим Постановлением от 11.09.2013 № 37/419-П утвердило Государственную программу Ульяновской «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы (в ред. постановления Правительства Ульяновской области от 20.02.2019 № 4/64-П) (далее – РТС УО).

Реализация РТС УО предусмотрена в течение семи лет – с 2014 года по 2021 год без разбивки на этапы.

Программа включает в себя четыре подпрограммы.

- «Развитие системы дорожного хозяйства Ульяновской области в 2014-2021 годах»;

- «Обеспечение населения Ульяновской области качественными услугами пассажирского транспорта в 2015-2021 годах»;

- «Повышение безопасности дорожного движения в Ульяновской области в 2014-2021 годах»;

- «Обеспечение реализации государственной программы" на 2019-

2021 годы».

В рамках РТС УО реализуются два региональных проекта:

- региональный проект «Дорожная сеть Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации на 2019-2024 годы»;
- региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации».

Общий объем финансирования РТС УО составляет 38 137 883,0948 тыс. рублей.

РТС УО включает следующие мероприятия по развитию транспортной системы на территории городского округа Новоульяновск:

- реконструкция а/д "Новоульяновск - Липки - Криуши" в Ульяновском районе, в том числе подготовка проектной документации;
- создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка дорожных знаков и светофорных объектов);
- обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями;
- нанесение горизонтальной дорожной разметки;
- оборудование нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, Г-образными опорами, дорожной разметкой, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения;
- мероприятия, направленные на развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

С целью развития дорожной сети в рамках РТС УО реализуется региональный проект «Дорожная сеть Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации на 2019-2024 годы» (далее – РП ДС).

Цели РП ДС:

- увеличение в 2024 году доли автомобильных дорог регионального и

межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 % (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.);

- снижение в 2024 году доли автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 % по сравнению с 2017 годом;

- снижение в 2024 году количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) в два раза по сравнению с 2017 годом;

- доведение в 2024 году в Ульяновской городской агломерации доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85 процентов.

Сроки реализации РП ДС: 03.12.2018 – 31.12.2024.

В рамках РП ДС объединены все мероприятия, связанные с выполнением дорожных работ на сети автомобильных дорог Ульяновской области регионального и межмуниципального значения, а также автомобильных дорог Ульяновской городской агломерации.

РП ДС предусмотрены следующие мероприятия на сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения для достижения целевых показателей проекта по Ульяновской городской агломерации:

- ремонт асфальтобетонного покрытия: в 2019 году – 54,25 км, в 2020 году – 56,13 км, в 2021 году – 60,821 км, в 2022 году – 72,61 км, в 2023 году – 61,5 км, в 2024 году – 57,5 км;

- нанесение разметки: в 2019 году – 16086,4 кв. м, в 2020 году – 12702,6 кв. м, в 2021 году – 16111,1 кв. м;

- нанесение разметки пешеходных переходов износостойкими материалами: в 2019 году – 17 шт., в 2020 году – 8 шт., в 2021 году – 10 шт.;

- установка дорожных знаков: в 2019 году – 354 шт., в 2020 году – 142 шт., в 2021 году – 250 шт.;

- установка тросового/барьерного ограждения: в 2019 году – 346 п. м, в

2020 году – 867 п. м, в 2021 году – 580 п. м;

- устройство освещения: в 2019 году – 8347 п. м, в 2020 году – 43782 п. м, в 2021 году – 15654 п. м, в 2022 году – 22068 п. м, в 2023 году – 20675 п. м, в 2024 году – 13071 п. м;

- установка направляющих устройств: в 2019 году – 1238 п. м, в 2020 году – 1395 п. м, в 2021 году – 2592 п. м;

- благоустройство остановок общественного транспорта: в 2019 году – 29 шт., в 2020 году – 14 шт., в 2021 году – 21 шт.;

- устройство освещения пешеходного перехода с установкой дублирующих дорожных знаков с светодиодной подсветкой: в 2019 году – 1 шт.;

- реконструкция: в 2019 году – 3 км;

- разработка ПКРТИ, КСОТ, КСОДД;

- диагностика автомобильных дорог.

Планируемые мероприятия предусмотрены на следующих автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Ульяновской городской агломерации:

- «Подъезд к городу Ульяновск от автомобильной дороги М - 5 «Урал» – Новоульяновск;

С целью развития дорожного хозяйства в рамках РТС УО реализуется региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации» (далее – РП ДХ).

Сроки реализации РП ДХ: 03.12.2018 – 31.12.2024.

РП ДХ составлен план мероприятий по реализации регионального проекта, который включает:

- размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения (2020 год – 3 объекта; 2021 год – 6 объектов; 2022 год – 9 объектов; 2023 год – 12 объектов; 2024 год – 15 объектов);

- увеличение количества стационарных камер фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения: в 2019 году до 219 % от базового количества 2017 года, в 2020 году – до 225 %, в 2021 году – до 230 %, в 2022 году – до 236 %, в 2023 году – до 241 %, в 2024 году – до 247 %;

- оснащение автомобильных дорог и искусственных сооружений регионального или межмуниципального значения элементами интеллектуальных транспортных систем, ориентированных на автоматизацию процессов управления дорожным движением (накопленным итогом): в 2019 году – 1 уч., в 2020 году – 2 уч., 2021 году – 3 уч., 2022 году – 4 уч., 2023 году – 5 уч.;

- применение новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети, включая использование контрактов жизненного цикла, наилучших технологий и материалов;

- внедрение в 2019 году общедоступной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней;

- создание общепромышленного центра компетенций по новым материалам и технологиям для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

1.2.2.3 Муниципальная программа «Развитие транспортной системы в муниципальном образовании «Город Новоульяновск» Ульяновской области на 2018-2022 годы»

Данная муниципальная программа утверждена постановлением администрации муниципального образования «Город Новоульяновск»

Ульяновской области от 26 октября 2017 г. № 803-П (далее – РТС Н). Постановлением Администрации от 25.12.2018 г. в программу РТС Н внесены изменения.

Общий объем средств на реализацию программы в 2018-2022 годах за счет бюджета муниципального образования «Город Новоульяновск» Ульяновской области составит 138878,3 тыс. руб., из них 58922,6 тыс. руб. – средства бюджета муниципального образования «Город Новоульяновск» Ульяновской области, 79955,7 тыс. руб. – средства, поступившие из областного бюджета Ульяновской области, в том числе по годам реализации:

- 2018 год – 83190,3 тыс. руб., из них 3234,6 тыс. руб. – средства бюджета муниципального образования «Город Новоульяновск» Ульяновской области, 79955,7 тыс. руб. – средства, поступившие из областного бюджета Ульяновской области;

- 2019 год – 19815,1 тыс. руб.;

- 2020 год – 11822,9 тыс. руб.;

- 2021 год – 11690,0 тыс. руб.;

- 2022 год – 12360,0 тыс. руб.

В рамках программы РТС Н реализуются две подпрограммы:

- «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «Город Новоульяновск» Ульяновской области на 2018 – 2022 годы» направлена на реализацию следующих мероприятий:

- 1) разработка, актуализация комплексной схемы организации дорожного движения;

- 2) разработка проектов организации дорожного движения в г. Новоульяновске, с. Криуши, п. Меловой, п. Липки;

- 3) установка пешеходных ограждений;

- 4) устройство заездных карманов, остановок общественного транспорта, приобретение, установка, ремонт и содержание остановочных павильонов (2019 – 2022 гг.);

- 5) установка дорожных знаков, их ремонт, обслуживание;

6) нанесение горизонтальной дорожной разметки;
7) установка, ремонт искусственных дорожных неровностей (2019 – 2022 гг.);

8) приобретение приборов автоматической переносной фото-видео фиксации в реальном времени в текущей обстановке на автомобильной дороге, видеонаблюдения, портативных анализаторов паров алкоголя с автономным и бортовым питанием, видео регистраторов, мобильных приборов для измерения скорости;

9) устройство велосипедных дорожек (2019 – 2022 гг.);

10) устройство велопарковок (2019 – 2022 гг.);

11) приобретение световозвращающих приспособлений;

12) мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

- «Развитие дорожного хозяйства в муниципальном образовании «Город Новоульяновск» Ульяновской области на 2018 – 2022 годы» предполагает выполнение мероприятий по:

1) ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мостов, тротуаров и иных искусственных дорожных сооружений на них, а также ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов;

2) содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов;

3) капитальному ремонту, ремонту инженерных сооружений, находящихся в неудовлетворительном состоянии;

проектно-изыскательным работам с прохождением государственной экспертизы.

1.2.3 Итоги анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры

На основании анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры составлен перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск, приведенный в таблице 4.

Таблица 4 – Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск

№ п/п	Наименование мероприятия	Вид работ *	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, гг.	Документ - основание**
1	2	3	4	5	6	7
1	Реконструкция а/д "Новоульяновск - Липки - Криуши" в Ульяновском районе, в том числе подготовка проектной документации	П, РК	IV	13	2020	РТС УО
2	Реконструкция транспортной связи «Новоульяновск – Липки» путем пробивки улицы Ульяновской через Кременковский овраг с выходом на улицу Свободы и, далее, на дорогу в поселок Липки	С	IV	1,3	2025	Генплан

3	Организация меридиональной транспортной связи Нового городского района «Липки» с «Промышленной зоной Новоульяновск»	С	IV	8	2025	Генплан
4	Организация широтной магистрали, для грузового движения, соединяющей грузовой порт в Кременковском заливе с промышленным узлом ООО «Силикатчик»	С	IV	5,9	2025	Генплан
5	Предусматривается закрытие грузового движения по «Объездной дороге», связывающей грузовой причал на Куйбышевском водохранилище с районом Цементного завода	П	-	-	2025	Генплан
6	Строительство путепровода на пересечении а/д Подъезд к г. Новоульяновск с ж/д путями	С	-	-	2025	Генплан
<p>Примечание – в таблице представлены следующие сокращения: <*> для видов работ: С – строительство; РК – реконструкция; П – проектирование; <*> для документов территориального и стратегического планирования: РТС УО - государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы; Генплан - Генеральный план города Новоульяновска</p>						

1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

1.3.1 Анализ документов стратегического планирования

1.3.1.1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

Социально-экономическая деятельность на территории Ульяновской агломерации осуществляется органами государственной власти субъекта РФ, органами местного самоуправления городских округов и муниципальных

районов в соответствии с документами стратегического планирования.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р в ред. от 12.05.2018 № 893-р (далее – ТС РФ).

ТС РФ предложены следующие мероприятия в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Ульяновской городской агломерации:

- развитие дорожно-транспортной инфраструктуры в рамках развития ж/д инфраструктуры.

1.3.2 Демография

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни на рассматриваемой территории, ее привлекательности для проживания и осуществления деятельности.

Численность постоянного населения муниципального образования «Город Новоульяновск» на 01 января 2018 года составляет 17910 человек. Численность населения за последние годы имеет тенденцию к снижению. За 2017 год численность населения сократилась на 230 человек, за 2016 год численность населения сократилась на 451 человек, в том числе в результате

естественной убыли - на 120 человек, за счет миграционного оттока - на 331 человек.

За I полугодие 2017 года в муниципальном образовании родилось 87 малышей, за аналогичный период 2016 года родилось -86. Несколько увеличилась смертность граждан: количество умерших за январь-июнь 2017 г.- 156 человек, январь-июнь 2016 г.- 139 чел.

Общий коэффициент смертности в муниципальном образовании за 2016 год составил 21,8 умерших на 1000 населения, что на 0,6 % выше, чем за 2015 год. Основные причины смерти взрослых в муниципальном образовании «Город Новоульяновск» – болезни системы кровообращения, несчастные случаи, травмы и отравления, новообразования и др.

Миграция продолжает оставаться еще одним основным фактором сокращения численности населения. За 1 полугодие 2017 года в муниципальном образовании отмечается отрицательное сальдо миграции. По состоянию на 01 июля 2017 года число прибывших составило 138 человек, количество выехавших за пределы муниципального образования – 223 человека. В сравнении с аналогичным периодом 2016 года количество прибывших увеличилось на 24 человека, количество выбывших сократилось на 36 человек.

Изменение численности населения в городском округе Новоульяновск с 2010 по 2018 годы представлено в таблице 5 и на рисунке 3.

Таблица 5 – Фактическое изменение численности населения городского округа Новоульяновск

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Численность населения, чел.	20333	20309	19950	19562	19292	18895	18591	18140	17910

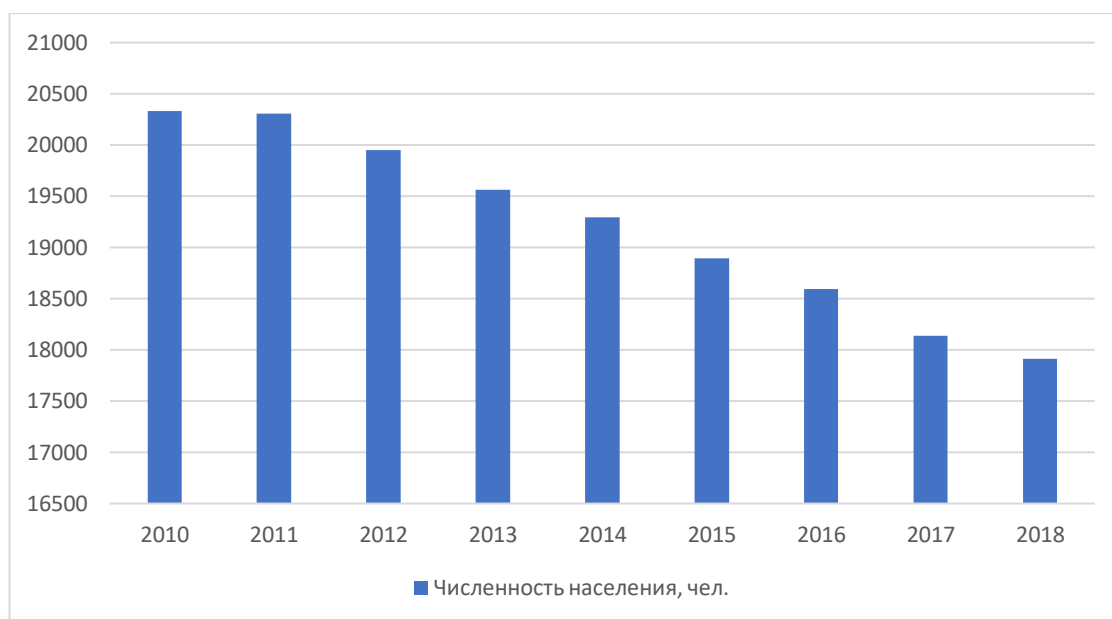


Рисунок 3 – Фактическое изменение численности населения городского округа Новоульяновск

Миграция не позволяет возместить естественные потери населения. До конца года данные тенденции в сфере демографии сохранятся. С учетом рождаемости, смертности и миграции, среднегодовая численность населения продолжает снижаться ежегодно на 1,5-2 процента (или в среднем на 320-420 человек в год). В среднесрочной перспективе сохранится тенденция к уменьшению численности населения, численность постоянного населения снизится к 2020 году до 17,2 тыс. человек.

На основании имеющихся тенденций сокращения численности населения городского округа Новоульяновск к 2034 году ожидается уменьшение численности жителей на 4 896 человек.

Прогноз изменения численности населения городского округа Новоульяновск к 2034 году представлен в таблице 6 и на рисунке 4.

Таблица 6 – Прогноз изменения численности населения городского округа Новоульяновск

Год	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Численность населения, чел.	17588	17262	16935	16609	16283	15956	15630	15303
Год	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Численность населения, чел.	14977	14651	14324	13998	13671	13345	13019	12692

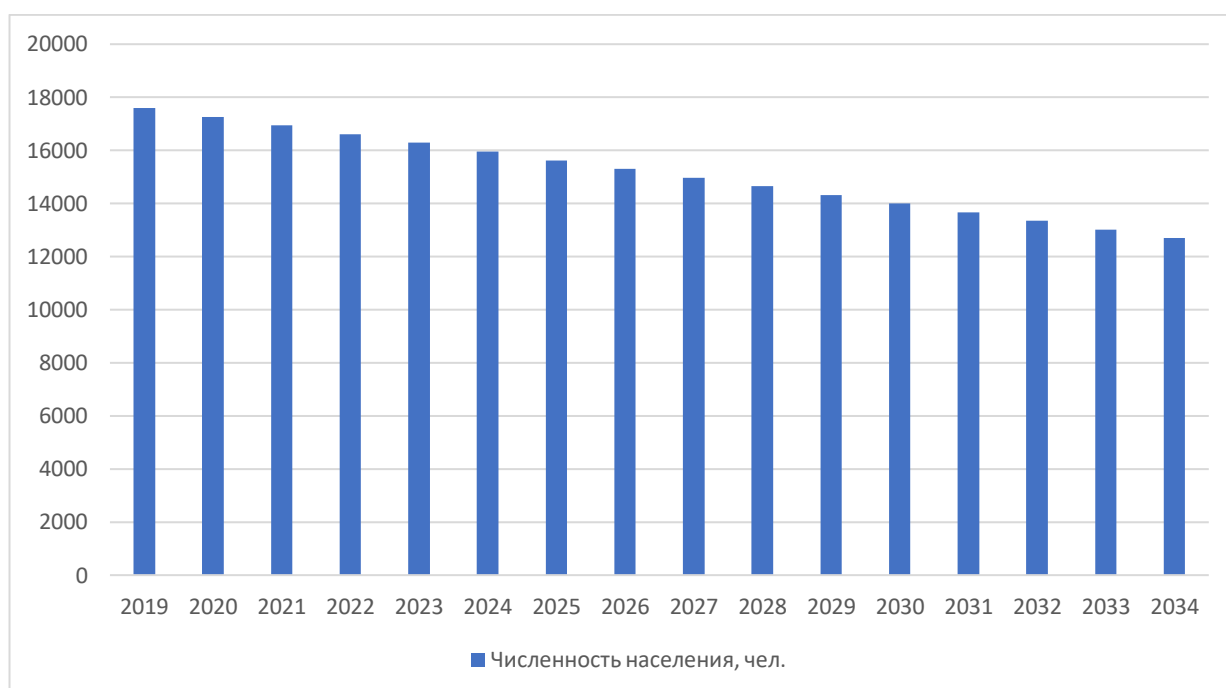


Рисунок 4 – Прогноз изменения численности населения городского округа Новоульяновск

Распределение населения городского округа Новоульяновск по возрастам представлено в таблице 7 и на рисунке 5.

В период с 2015 г. по 2017 г. численность населения городского округа Новоульяновск моложе трудоспособного возраста снизилась на 4,2 %, старше трудоспособного возраста – на 18,6 %. Численность экономически активного населения увеличилась на 5,9 %.

Таблица 7 – Распределение населения городского округа Новоульяновск по возрастам

Год	2015	2016	2017	Изменение
Численность населения, моложе трудоспособного возраста, чел.	3487	3442	3340	-4,2%
Численность населения, трудоспособного возраста, чел.	9239	10013	9780	5,9%
Численность населения, старше трудоспособного возраста, чел.	6169	5136	5020	-18,6%

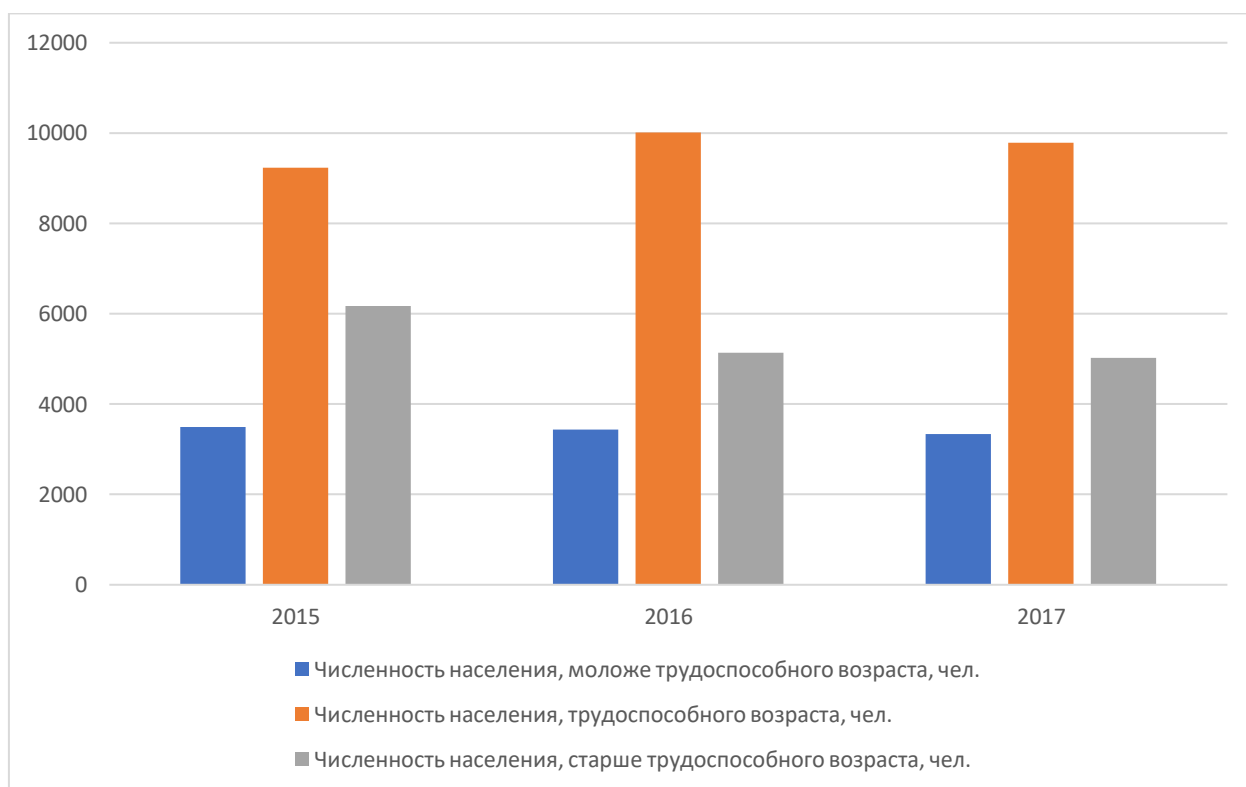


Рисунок 5 – Распределение населения городского округа Новоульяновск по возрастам

1.3.3 Валовый городской продукт

По уровню валового городского продукта (ВГП) Ульяновская агломерация находится на 34 месте. Это показатель рыночной стоимости товаров и услуг, произведенных во всех секторах экономики городов и агломераций за год. ВГП Ульяновской агломерации на душу населения составил 306,7 тыс. руб. (рисунок 6) (по исследованиям 2016 года 286,8 тыс. руб. и 36 место).

Ульяновская агломерация относится к агломерациям с промышленной экономикой и умеренным потенциалом структурных сдвигов (таблица 8).

Для этих территорий характерно преобладание отраслей экономики:

- обрабатывающие производства (D);
- строительство (F);
- гостиницы и рестораны (H);
- прочие коммунальные, социальные и персональные услуги (O);
- государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование (L).

Слабо развиты:

- сельское хозяйство, охота и рыболовство (A);
- рыболовство, рыбоводство (B);
- добыча полезных ископаемых (C);
- финансовая деятельность (J);
- операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг (K).

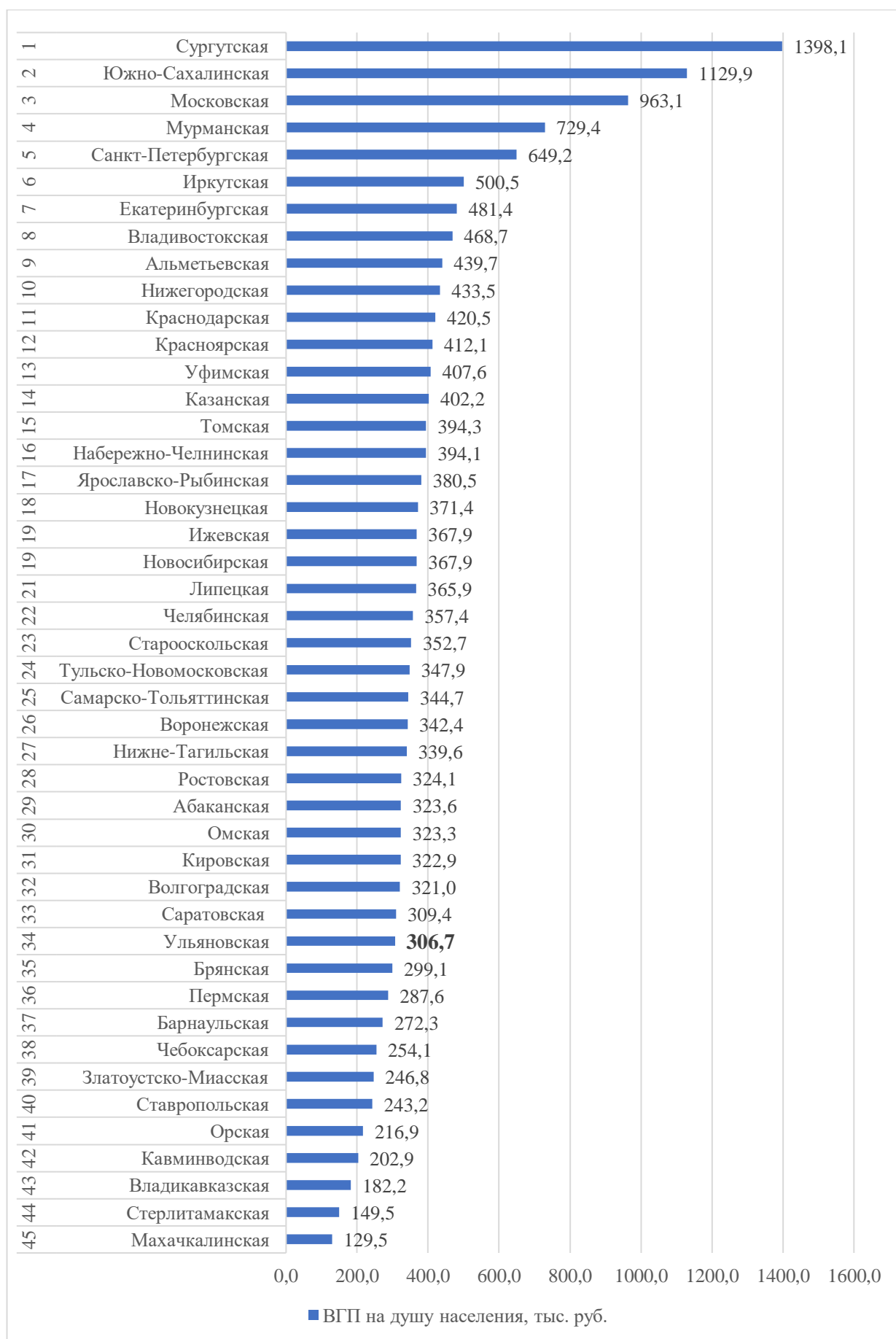


Рисунок 6 – Рейтинг агломераций РФ по ВВП на душу населения

Таблица 8 – Типы агломераций и отрасли экономики

Тип агломераций	Обрабатывающая промышленность (D)	Финансовый сектор, научные разработки и интеллектуальные услуги (J, K)	Образование и здравоохранение (M, N)	Ресурсная экономика (A, B, C)	Потребительские услуги (G, F, H, O)	Гос. управление и безопасность (L)
1. Агломерации с развитой современной городской экономикой						
2. Агломерации с ресурсной экономикой и слабым потенциалом структурных сдвигов						
3. Агломерации с промышленной экономикой и умеренным потенциалом структурных сдвигов (Ульяновская агломерация)						
4. Агломерации с депрессивной экономикой и неясными перспективами структурных сдвигов						



Доля ВГП выше среднего в целом по 45 агломерациям

Доля ВГП выше среднего в целом по 45 агломерациям

Доля ВГП выше среднего в целом по 45 агломерациям

Модель развития агломераций с промышленной экономикой основана на единственной специфической отрасли обрабатывающих производств (и поддерживающих отраслях) либо на государственных расходах.

В условиях слабых конкурентных позиций РФ в сферах обрабатывающей промышленности роль этих агломераций в росте ВВП низкая, но важная для диверсификации экономики страны.

Экономика этих агломераций наиболее нуждается в прямой поддержке ее реструктуризации – комплексе как финансовых, так и нефинансовых мероприятий.

1.3.4 Промышленность

Ведущей отраслью экономики муниципального образования «Город Новоульяновск» является промышленность. Структура промышленного производства остается неизменной, наибольший удельный вес занимают обрабатывающие производства – 93 %. Основные предприятия промышленности – это ЗАО «Ульяновскцемент», ООО «Новоульяновский завод ЖБИ», ООО «Завод ТехноНиколь-Ульяновск», ООО «Глобус».

Перечень основных объектов промышленности городского округа Новоульяновск представлен в таблице 9, схема расположения показана на рисунке 7.

Таблица 9 – Перечень основных объектов промышленности городского округа Новоульяновск

№	Наименование объекта	Адрес
1	ЗАО "Ульяновскцемент"	г. Новоульяновск, п-д Промышленный, д.1
2	ООО «Новоульяновский завод ЖБИ	г. Новоульяновск, п-д Промышленный, д.5
3	ООО «Завод ТехноНиколь-Ульяновск»	г. Новоульяновск, п-д Промышленный, д.5ц
4	ООО «Глобус»	г. Новоульяновск, Промышленная ул., д.7

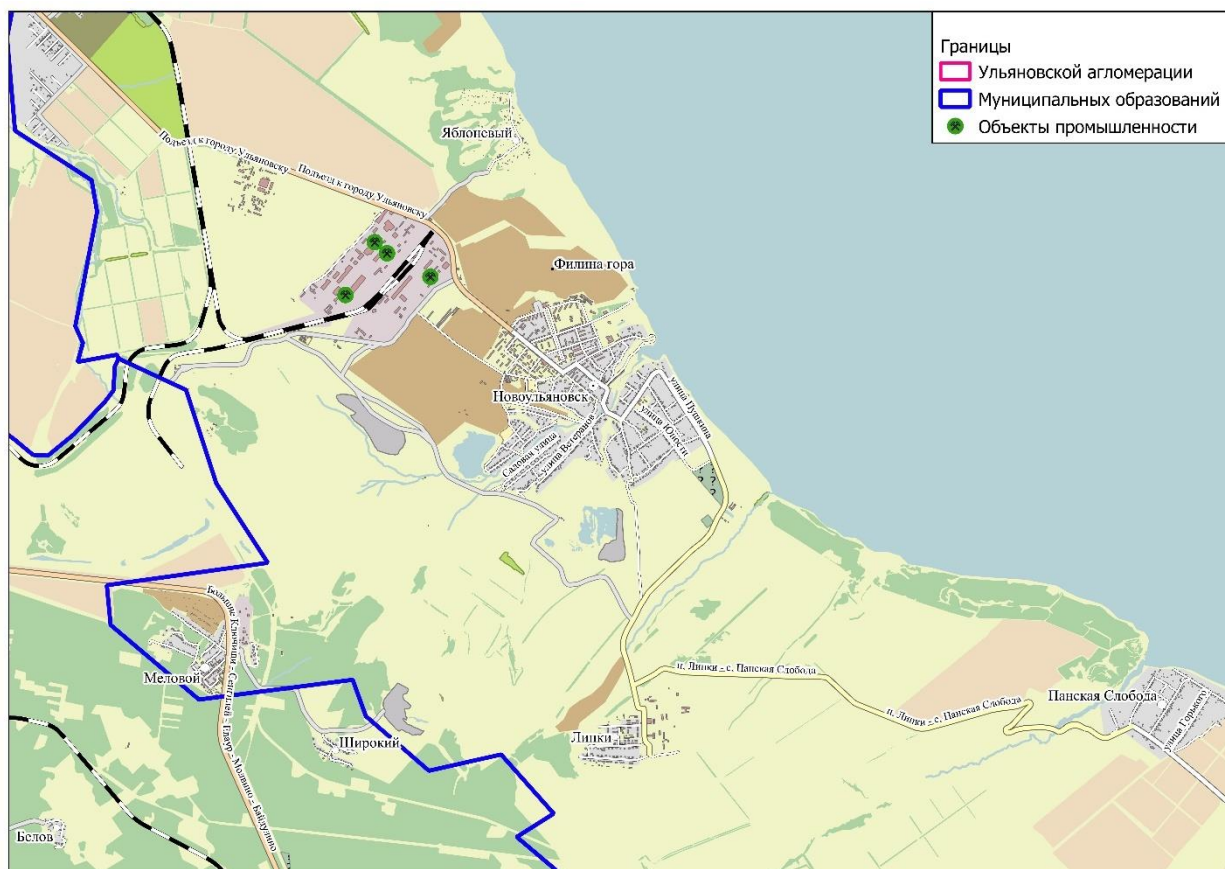


Рисунок 7 – Схема расположения основных объектов промышленности городского округа Новоульяновск

1.3.5 Транспорт

На территории городского округа функционируют три вида внешнего транспорта:

- Автомобильный
- Железнодорожный
- Водный

Автомобильные дороги и транспорт

Территория городского округа МО «Город Новоульяновск» связана с Ульяновским регионом автодорогой федерального значения Подъезд к г. Ульяновск от автомобильной дороги М-5 «Урал», проходящей в нескольких километрах с западной стороны городского округа.

В границах городского округа муниципального образования «Город Новоульяновск» расположены региональные автодороги общего пользования ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»,

- подъезд к Новоульяновску
- автодорога Новоульяновск-Липки,
- подъезд к карьеру,
- подъезд к Криушам,

связывающие автодорожную сеть городского округа с федеральной автомагистралью.

Перечисленные выше территориальные автодороги: -подъезд к Новоульяновску, автодорога Новоульяновск-Липки, подъезд к Криушам, вместе с участками дорог муниципального значения образуют единую, основную магистраль городского округа, соединяющую г. Новоульяновск, п. Липки, сёла Панскую Слободу и Криуши – все населённые пункты МО, за исключением пос. Меловой.

Железнодорожный транспорт

По территории МО, к северу от города, проходит железнодорожная магистраль Сызрань – Казань – Нижний Новгород. В непосредственной близости к границе МО находится железнодорожная станция Белый Ключ. Железнодорожная линия не электрифицирована.

Пассажирские железнодорожные перевозки на территории округа не осуществляются. Для промышленных перевозок функционирует станция «Заводская», которая соединяется с разъездами ж.д. магистрали Сызрань – Казань – Нижний Новгород.

Водный транспорт

В настоящее время в устье Кремёнского оврага, на Куйбышевском водохранилище имеется грузовая пристань, которая обслуживает перевозки цементного завода.

Основные объекты транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск представлены в таблице 10 и на рисунке 8.

Таблица 10 – Основные объекты транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск

№	Вид транспорта	Объект транспортной инфраструктуры	Адрес
1	Автомобильный	Автовокзал	г. Новоульяновск, ул. Мира, д.12
2	Водный	Пристань	г. Новоульяновск, ул. Портовая

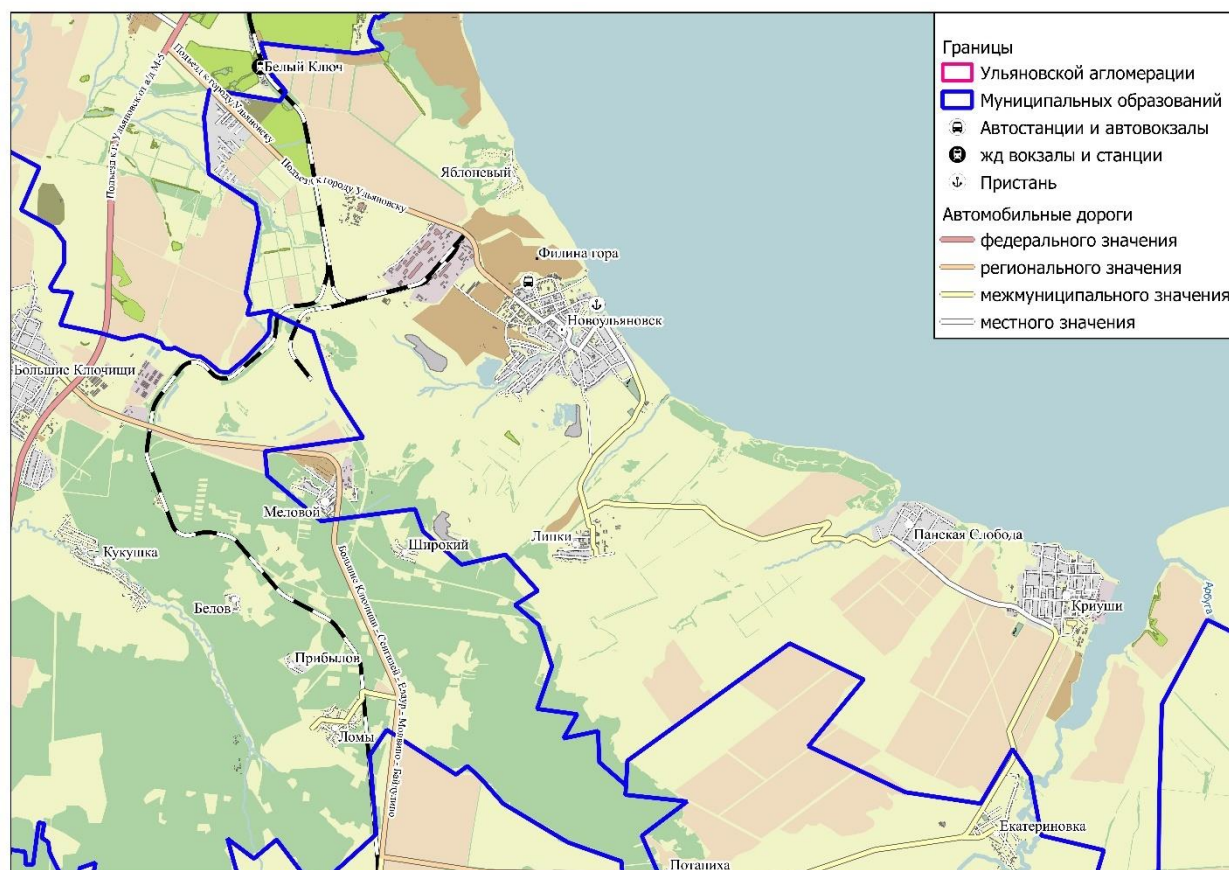


Рисунок 8 – Схема расположения основных объектов транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск

1.3.6 Образование

На территории городского округа Новоульяновск функционируют 11 образовательных учреждений:

- 5 детских дошкольных учреждений;
- 6 учреждений школьного образования.

Образовательные учреждения городского округа Новоульяновск представлены в таблице 11 и на рисунке 9.

Таблица 11 – Перечень образовательных учреждений городского округа Новоульяновск

№ п/п	Наименование учреждения	Местоположение
1	МДОУ детский сад «Колокольчик»	г. Новоульяновск, ул.Комсомольская, 16А
2	МДОУ «Детский сад «Золотая рыбка»	г. Новоульяновск, ул.Комсомольская, 6А
3	МДОУ «Детский сад «АБВГ Дейка»	г. Новоульяновск, ул.Комсомольская, 31А
4	МДОУ детский сад «Бригантина»	п. Криуши, ул. Буденного, 59
5	МДОУ Меловской детский сад «Малыш»	п. Меловой, ул. Школьная, 19
6	МОУ Новоульяновская средняя школа №1	г. Новоульяновск ул. Заводская, 13
7	МОУ Новоульяновская средняя школа №2	г. Новоульяновск, ул.Ульяновская, 5
8	МОУ Криушинская средняя школа	с. Криуши, ул. Полевая, 5
9	МОУ Приволжская основная школа	п. Липки, ул. Ленина, 17
10	МОУ Меловская основная школа	п. Меловой, ул. Школьная, 18
11	МОУ Новоульяновская вечерняя (сменная) общеобразовательная школа №2 при ИУ	п. Северный, учреждение ЮИ 78/2

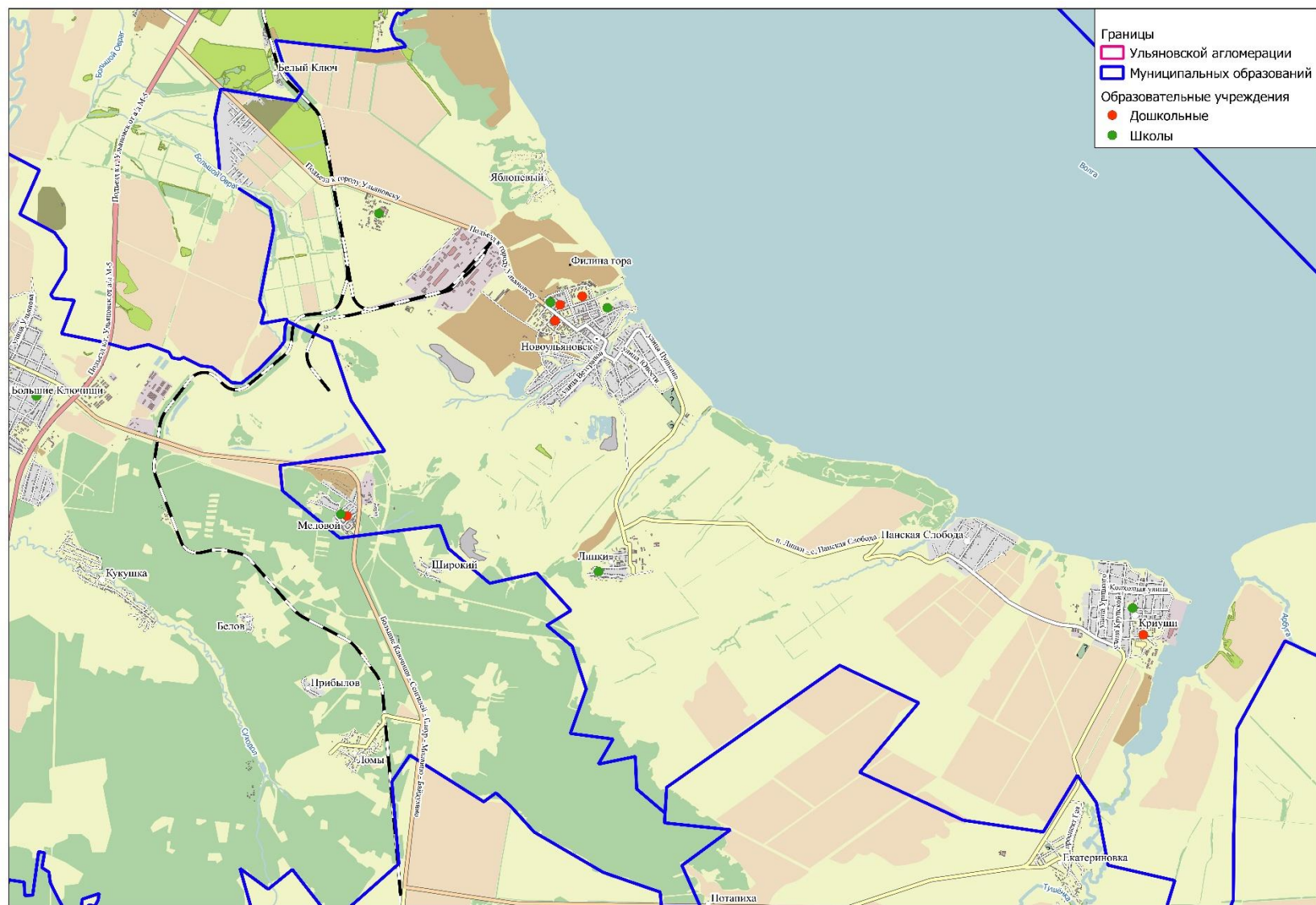


Рисунок 9 – Схема расположения образовательных учреждений городского округа Новоульяновск

1.3.7 Здравоохранение

На территории городского округа Новоульяновск расположена 1 медицинская организация, подведомственная Министерству здравоохранения Ульяновской области – МУЗ «Новоульяновская районная больница имени Альберт А.Ф». МУЗ «Новоульяновская районная больница имени Альберт А.Ф» расположена по адресу г. Новоульяновск ул. Ремесленная 2 и состоит из:

- поликлиники на 250 посещений в смену;
- круглосуточного стационара на 129 коек;
- стационарозамещающих технологий на 30 коек;
- отделения скорой медицинской помощи, представленной 2 фельдшерскими бригадами, с радиусов обслуживания 40 км;
- стоматологическим отделением на 125 посещений в смену.

1.3.8 Спорт

В муниципальном образовании «Город Новоульяновск» функционируют 47 спортивных сооружений, 12 - спортивных залов, общей площадью - 2670 кв.м.; 25 - плоскостных спортсооружений, общей площадью - 28186 кв. м.; 1 - бассейн ФОК (3 плавательных дорожки, зеркало воды площадью 200 кв.м.) и 1 - открытый бассейн, 1 ФОК «Дружба» с универсальным спортивным залом, 4 - другие спортивные сооружения.

1.3.9 Торговля

Площадь, занимаемая объектами торгового назначения на территории городского округа Новоульяновск составляет 2,8 га. Перечень объектов розничной торговли, находящихся на территории муниципального

образования представлен в таблице 12.

Таблица 12 – Перечень объектов розничной торговли

Но мер по п/п	Район дислокации объекта розничной торговли	Адрес объекта розничной торговли)	вид объекта (магазин, палатка, киоск, отдел и т. д.)
1	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская, д. 20/13 (аренда)	магазин Магнит Косметик
2	г. Новоульяновск	ул. Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин "Фикс Прайс"
3	г. Новоульяновск	ул.Заводская, район д. 2 собственность Косова Татьяна Викторовна	павильон
4	г. Новоульяновск	ул. Ульяновская, 4а собственность	киоск
5	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин
6	г. Новоульяновск	Криуши, Затон, 55 (аренда у Рябинушки)	магазин
7	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская14/ 27 (аренда ООО "Меркурий")	магазин
8	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 10 (аренда ООО "Меркурий")	магазин
9	г. Новоульяновск	ул.Заводская 1 (собственность)	магазин "Пчелка"
10	г. Новоульяновск	ул.Ленина, район д. 11/18 (собственность)	павильон
11	г. Новоульяновск	ул.Пушкина 57 а (собственность Козин О.Г.)	магазин
12	г. Новоульяновск	ул.Ленина, район д. 15 (собственность)	киоск
13	г. Новоульяновск	ул.Ленина 9 (аренда)	магазин
14	г. Новоульяновск	ул.Ленина 9 (аренда)	отдел детская одежда
15	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин "Градус"
16	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел Одежда
17	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская, 25 (аренда ИП Кошелев)	магазин Автозапчасти
18	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин "Рубль бум"
19	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел
20	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел сувениры, бижутерия, игрушки
21	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел Микрозайм деньги
22	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел цветы
23	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел Книги, канцтовары
24	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин Сабина
25	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин Кондитерские изделия
26	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	отдел пластиковые окна, двери
27	г. Новоульяновск	м-н «Рябинка», ул.Заводская,8а (собственность)	магазин
28	г. Новоульяновск	с.Кременки, магазин	магазин

29	г. Новоульяновск	ООО «Венец», с.Кременки, ул.Свободы,2 (собственность)	магазин
30	г. Новоульяновск	Павильон, в районе дома ул.Мира 4 Собственность Васильева Л.Н.	Павильон Продукты
31	г. Новоульяновск	м-н «Продукты», ул.Комсомольская,18 Аренда	магазин Продукты
32	г. Новоульяновск	м-н «Продукты», Горшиха, ул.Садовая,19	магазин
33	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а (аренда)	отдел (хлеб)
34	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18 (аренда)	магазин Одежды
35	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18 (аренда)	отдел Одежда, джинсы
36	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18 (аренда)	отдел Запчасти, мелкие товары для рыбалки (внутри)
37	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18 (аренда)	Детская игровая комната (Остров Детства)
38	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 14 (аренда ООО "Ивего")	магазин "Пятерочка"
39	г. Новоульяновск	ул.Заводская, 3. м-н «Солнышко» (собственность)	магазин
40	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 18 (аренда ПТКФ "Восход")	магазин стройматериалов Алфавит
41	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а	магазин отдел (в минутке)
42	г. Новоульяновск	г.Новоульяновск, пром.зона (собственность)	магазин запчастей
43	г. Новоульяновск	ул.Заводская 6б (собственность)	магазин Парфюмерия
44	г. Новоульяновск	ул.Ленина 17 (собственность)	магазин Стройматериалы
45	г. Новоульяновск	ул.Ленина 6 (аренда)	отдел (обои)
46	г. Новоульяновск	ул. Комсомольская 20 (аренда ООО "Меркурий")	отдел Фрукты и овощи
47	г. Новоульяновск	ул.Ленина 9 (собственность)	магазин Цветы
48	п. Меловой	ул.Ульяновская 12 (собственность)	магазин
49	п. Меловой	ул.Лесная 6 (собственность)	магазин
50	г. Новоульяновск	переулок Комунаров 8а (аренда ИП Егоров В.А.)	магазин
51	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 27 (аренда)	магазин Коника
52	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 20 (аренда ООО "Меркурий")	магазин сотовой связи Диксис
53	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18 (собственность) ул.Ульяновска, 18.	отдел Мебели
54	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская,25 (аренда ИП)	отдел одежда
55	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская, 25 (аренда ИП Кошелев)	магазин Бристоль
56	березовая роща, микрорайон Зеленый,	ул.Счастливая, д.1 (собственность Панфилов)	магазин Продуктовый
57	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская 25 (аренда ООО "Меркурий")	магазин Линия тока
58	с. Криуши	ул.Затон 56	магазин "Волгарь"
59	с. Криуши	ул.Затон 56	отдел сувениры, бижутерия, игрушки
60	с. Криуши	ул.Затон 56	отдел фрукты, овощи
61	с. Криуши	ул.Затон 57	магазин 1000 мелочей
62	с. Криуши	ул.Затон,54	магазин
63	с. Криуши	ул.Затон 57	отдел
64	с. Криуши	ул.Затон 57	магазин
65	с. Криуши	ул.Затон 54	отдел

66	с. Криуши	ул.Затон 2	магазин
67	с. Криуши	ул.Затон 54	отдел Фрукты
68	с. Криуши	ул.Затон 59	магазин стройматериалов Мастер
69	с. Криуши	ул.Затон 59	магазин одежда
70	с. Криуши	ул.Затон 55	магазин Рябинушка
71	с. Криуши	ул.Затон 50	магазин Ксения
72	с. Криуши	ул.Крупской 83	магазин
73	с. Криуши	ул.Урицкого 49	магазин
74	с. Криуши	ул.Затон 21	магазин
75	г. Новоульяновск	ул. Комсомольская 20 (аренда ООО "Меркурий")	Отдел все для животных
76	г. Новоульяновск	ул.Ленина 4 (аренда)	магазин
77	г. Новоульяновск	ул.Ленина 6	отдел техника
78	г. Новоульяновск	ул.Ленина 4	магазин Автозапчасти
79	г. Новоульяновск	ул.Мира 17	магазин Соседушка
80	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18	отдел Ритуальные услуги
81	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 15/10	отдел Рукоделие, одежда
82	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 15/10	отдел
83	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 15/10	отдел Одежда
84	г. Новоульяновск	ул.Октябрьская	магазин "запчасти" (частный дом)
85	г. Новоульяновск	ул.Ленина 15	Павильон на Аллеи
86	г. Новоульяновск	ул.Ленина 5/12	магазин Сувениры, игрушки
87	г. Новоульяновск	ул.Ленина 5/12	Магазин Ткани
88	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а	отдел Мясо
89	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а	отдел Мясо
90	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а	отдел Мясо
91	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13 а	отдел (Разливное пиво)
92	г. Новоульяновск	ул.Ленина 8	отдел Книжкин дом
93	г. Новоульяновск	ул.Советская,7	магазин Бытовая химия
94	г. Новоульяновск	ул.Ленина 13а	магазин Багбир (разливное пиво)
95	г. Новоульяновск	ул.Волжская 17	магазин "Красное белое"
96	г. Новоульяновск	ул.Мира 17	отдел бытовой химии
97	п. Липки	ул.Ленина 9	магазин Соседушка
98	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 29	Магазин "Индюшкин"
99	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 4,	магазин
100	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 12	магазин
101	г. Новоульяновск	ул.Заводская 2	магазин
102	г. Новоульяновск	ул.Ленина 9,	магазин Волжанин
103	г. Новоульяновск	ул.Ленина 15/12	магазин
104	г. Новоульяновск	ул.Ленина 18	отдел Ритуальные услуги
105	г. Новоульяновск	ул. Комсомольская 29	отдел Хлебобулочные изделия
106	г. Новоульяновск	ул.Комсомольская 29	магазин Продукты (яйцо, сахар, мука)
107	г. Новоульяновск	ул.Ульяновская, 18	Отдел продукты Сыры, хлеб
108	г. Новоульяновск	ул.Ленина, д.6	отдел Продукты, мясо, сыры
109	г. Новоульяновск	ул.Заводская 6	Магазин Пиво разливное

1.3.10 Оценка градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Градостроительная деятельность по развитию территории городского округа Новоульяновск, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность, осуществляется в виде разработки и утверждения документации по территориальному планированию, градостроительному зонированию, по планировке территории, архитектурно-строительному проектированию, строительству, капитальному ремонту, реконструкции, сносу объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений, благоустройству территорий.

Организационная деятельность по градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность, осуществляется на территории городского округа Новоульяновск органами государственной власти Ульяновской области и органами местного самоуправления.

Основная документация по территориальному планированию (далее – документация по терпланированию), действующая в городском округе Новоульяновск, рассмотрена в разделе 1.2 данной КСОДД и включает:

- схемы территориального планирования, регионального и муниципального уровня;
- генеральный план городского округа.

Целью разработки документации по терпланированию является формирование комплексной градостроительной политики, обеспечивающей рациональную планировочную организацию системы расселения, территорий хозяйственного и природоохранного назначения.

Документацией по терпланированию выделяются функциональные и градостроительные зоны по преимущественному виду использования

территории.

Документами территориального планирования намечены мероприятия по комплексному развитию территории городского округа Новоульяновск:

- в области промышленности;
- в строительной индустрии;
- в сфере транспорта и инженерной инфраструктуры;
- в социальной сфере;
- в жилищном строительстве;
- в туристско-рекреационной сфере;
- по охране окружающей среды.

1.3.11 Результаты оценки социально-экономической и градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Городской округ Новоульяновск занимает площадь 253,67 м², что составляет 0,7% от площади Ульяновской области. Граничит на севере с городским округом Ульяновск, на западе с Ульяновским районом, на юге с Сенгилеевским районом.

Численность постоянного населения муниципального образования «Город Новоульяновск» на 01 января 2018 года составляет 17910 человек. Численность населения за последние годы имеет тенденцию к снижению. За 2017 год численность населения сократилась на 230 человек, за 2016 год численность населения сократилась на 451 человек, в том числе в результате естественной убыли - на 120 человек, за счет миграционного оттока - на 331 человек. С учетом рождаемости, смертности и миграции, среднегодовая численность населения продолжает снижаться ежегодно на 1,5-2 процента

(или в среднем на 320-420 человек в год). В среднесрочной перспективе сохранится тенденция к уменьшению численности населения, численность постоянного населения снизится к 2020 году до 17,2 тыс. человек.

На основании имеющихся тенденций сокращения численности населения городского округа Новоульяновск к 2034 году ожидается уменьшение численности жителей на 4 896 человек.

В период с 2015 г. по 2017 г. численность населения городского округа Новоульяновск моложе трудоспособного возраста снизилась на 4,2 %, старше трудоспособного возраста – на 18,6 %. Численность экономически активного населения увеличилась на 5,9 %.

По официальным данным Ульяновскстата объем отгруженных товаров за 2017 год предприятиями, расположенными на территории городского округа Новоульяновск, составил 6038,1 млн. руб.

В образовательной системе городского округа Новоульяновск находится 11 образовательных учреждений.

Уровень автомобилизации городского округа Новоульяновск составляет 250 автомобилей на 1000 жителей, ниже, чем по Ульяновской области – 300 автомобилей на 1000 жителей.

Анализ социально-экономической, градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность, на территории городского округа Новоульяновск показал достаточный объем и уровень необходимых нормативных и распорядительных документов регионального и местного уровня. В связи с вступлением в силу Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в действующую нормативную базу необходимо внести соответствующие изменения. В особенности это касается документации по организации дорожного движения, которая регламентируется Главой 4 Федерального закона 443-ФЗ, и предусматривает обязательное наличие разработанных, согласованных и утвержденных

комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов организации дорожного движения.

1.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

1.4.1 Оценка сети дорог

В структурном отношении город Новоульяновск представлен тремя городскими районами: - собственно город Новоульяновск, районы «Кремёнки» и «Горшиха».

В городе Новоульяновске, вместе с районами Кремёнки и Горшиха, расположены следующие улицы: Ленина, Ульяновская, Комсомольская, Волжская, Заводская, Советская, Ремесленная, Мира, Октябрьская, Портовая, Кремёнская, Пушкина, Победы, Дружбы, Юности, Приволжская, Свободы, Ветеранов, Совхозная, Садовая, Труда, Заречная, Карьерная, Полевая, Лесная, Матросова, Речная, переулок Коммунаров, Вишневый, Школьный, Дружбы, Полевой, Речной, Зеленый, Пролетарский, проезд Промышленный и Объездная дорога.

Магистральными улицами города являются: Ульяновская, Заводская, Комсомольская, Октябрьская, Мира, Кремёнская, Пушкина и Объездная дорога.

Общая протяженность улиц города – 46 км. Из них с твердым покрытием - 26 км.

Улицы с твердым покрытием имеют полное благоустройство, остальные частичное. В городе отсутствует ливневая канализация.

Сетка улиц прямоугольная, направленная в сторону Куйбышевского водохранилища и параллельно ему.

Основная автомагистраль МО, соединяющая г. Новоульяновск с селом Криуши, проходит по территории города по очень сложной трассе: улицам Ульяновская- Заводская- Октябрьская- Кремёнковская- Пушкинская, образует большой перепробег и создаёт негативное экологическое воздействие на окружающую среду. Это обстоятельство расценивается, как недостаток планировочной структуры города.

Существующая в настоящее время грузовая магистраль, «Объездная дорога», связывающая грузовой причал на Куйбышевском водохранилище с районом Цементного завода, проходит через жилую зону города, создавая негативную экологическую ситуацию и предпосылки возникновения дорожно-транспортных происшествий, что также является недостатком существующей планировочной структуры.

Село Криуши, располагаясь на юго-восточной окраине городского округа, на главной магистрали муниципального образования, имеет два выхода: первый, в сторону Новоульяновска, второй на автодорогу в г. Сенгилей. Планировочная структура села представлена прямоугольной сеткой улиц, направленных к Куйбышевскому водохранилищу и в другом направлении, в сторону Криушинского залива. На берегу залива находятся пристань и причальная стенка Криушинского Судоремонтного завода.

На территории села существуют улицы: Ленина, Буденного, Октябрьская, Кирова, Ворошилова, Урицкого, Полевая, Колхозная, Карла Маркса, Набережная и Садовая.

Село Панская Слобода, также, как и Криуши располагается на главной автодороге муниципального образования.

Расстояние между сёлами порядка двух километров. Улица Новая Линия, Коммунаров, Ленина и дорога вдоль фруктовых садов образуют транспортное кольцо, обслуживающее всю территорию села.

Посёлок Меловой размещается на автодороге регионального значения в город Сенгилей.

Основное транспортное движение осуществляется по- улицам

Ульяновская, Заводская, Школьная, Гагарина, Первомайская, Садовая, Лесная, Клубная.

В посёлке Яблонево существует одна улица - Вишнёвая.

Общая протяженность автомобильных дорог, входящих в дорожную сеть городского округа Новоульяновск составляет 84,3 км, из которых 57,5 км дорог с твердым покрытием. Данные о протяженности дорожной сети муниципального образования приведены в таблице 13. Схема дорожной сети муниципального образования приведена на рисунке 10.

Таблица 13 – Протяженность дорожной сети городского округа Новоульяновск

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование населенного пункта	Вид дороги	протяженность, м			
				общая	асфальт	щебень	грунт
1	73-255-АДМЗ-001	г.Новоульяновск, с.Криуши-с.Панская Слобода	межпоселковая	3000	3000		
2	73-255-АДМЗ-002	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Затон	улица	3000	3000		
3	73-255-АДМЗ-003	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Буденного	улица	3000	3000		
4	73-255-АДМЗ-004	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Полевая	улица	1000	1000		
5	73-255-АДМЗ-005	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Колхозная	улица	3000	3000		
6	73-255-АДМЗ-006	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.К.Маркса	улица	1500	1500		
7	73-255-АДМЗ-007	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Кирова	улица	1000			1000
8	73-255-АДМЗ-008	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Садовая	улица	1000			1000
9	73-255-АДМЗ-009	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Ворошилова	улица	1000			1000
10	73-255-АДМЗ-010	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Ленина	улица	1000			1000
11	73-255-АДМЗ-011	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Набережная	улица	2000		2000	

12	73-255-АДМЗ-012	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Крупской	улица	2000		2000	
13	73-255-АДМЗ-013	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Урицкого	улица	2000		2000	
14	73-255-АДМЗ-014	г.Новоульяновск, с.Криуши, ул.Октябрьская	улица	1500		1500	
15	73-255-АДМЗ-015	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Новая Линия	улица	1500	1500		
16	73-255-АДМЗ-016	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Коммунаров	улица	1500	1500		
17	73-255-АДМЗ-017	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Коммунаров	улица	500			500
18	73-255-АДМЗ-018	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Горького	улица	2000			2000
19	73-255-АДМЗ-019	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Рыбака	улица	2000			2000
20	73-255-АДМЗ-020	г.Новоульяновск, с.Панская Слобода, ул.Ленина	улица	2000			2000
21	73-255-АДМЗ-021	г. Новоульяновск, п.Липки, ул.Ленина	улица	1200	1200		
22	73-255-АДМЗ-022	г.Новоульяновск, п.Липки, ул.Лесная	улица	1000	1000		
23	73-255-АДМЗ-023	г.Новоульяновск, п.Липки, ул.Полевая	улица	1000	1000		
24	73-255-АДМЗ-024	г.Новоульяновск, п.Липки, остановка-улица Лесная	улица	1200	1200		
25	73-255-АДМЗ-026	г.Новоульяновск, ул. Ульяновская	улица	1500	1500		
26	73-255-АДМЗ-027	г.Новоульяновск, ул. Ульяновская	улица	400			400
27	73-255-АДМЗ-028	г.Новоульяновск, ул.Комсомольская	улица	1600	1600		
28	73-255-АДМЗ-029	г.Новоульяновск, ул.Волжская	улица	900	900		
29	73-255-АДМЗ-030	г.Новоульяновск, ул.Ленина	улица	1100	1100		
30	73-255-АДМЗ-031	г.Новоульяновск, ул.Заводская	улица	800	800		
31	73-255-АДМЗ-032	г.Новоульяновск, пер.Заводской	пер.	300	300		

32	73-255-АДМЗ-033	г.Новоульяновск, ул.Октябрьская	улица	500	500		
33	73-255-АДМЗ-034	г.Новоульяновск, ул. Ремесленная	улица	400	400		
34	73-255-АДМЗ-035	г.Новоульяновск, ул.Мира	улица	1000	1000		
35	73-255-АДМЗ-036	г.Новоульяновск, пер.Коммунаров	пер.	200	200		
36	73-255-АДМЗ-037	г.Новоульяновск, ул.Пушкина	улица	1000	1000		
37	73-255-АДМЗ-038	г.Новоульяновск, ул.Победы	улица	800	800		
38	73-255-АДМЗ-039	г.Новоульяновск, ул.Юности	улица	100			100
39	73-255-АДМЗ-040	г.Новоульяновск, ул.Приволжская	улица	900	900		
40	73-255-АДМЗ-041	г.Новоульяновск, ул.Дружбы	улица	900	900		
41	73-255-АДМЗ-042	г.Новоульяновск, пер.Дружбы	пер.	300	300		
42	73-255-АДМЗ-043	г.Новоульяновск, ул.Кременская	улица	700	700		
43	73-255-АДМЗ-044	г.Новоульяновск, пер.Пролетарский	пер.	200			200
44	73-255-АДМЗ-045	г.Новоульяновск, ул.Свободы	улица	600	600		
45	73-255-АДМЗ-046	г.Новоульяновск, пер.Школьный	пер.	1200	1200		
46	73-255-АДМЗ-047	г.Новоульяновск, пер.Волжский	пер.	2300	2300		
47	73-255-АДМЗ-048	г.Новоульяновск, пер.Зеленый	пер.	100	100		
48	73-255-АДМЗ-049	г.Новоульяновск, пер.Вишневый	пер.	700	700		
49	73-255-АДМЗ-050	г.Новоульяновск, ул.Совхозная	улица	1200	1200		
50	73-255-АДМЗ-051	г.Новоульяновск, ул.Ветеранов	улица	1600	1600		
51	73-255-АДМЗ-052	г.Новоульяновск, ул.Портовая	улица	600	600		
52	73-255-АДМЗ-053	г.Новоульяновск, ул.Лесная	улица	900	900		
53	73-255-АДМЗ-054	г.Новоульяновск, ул.Садовая	улица	800	800		
54	73-255-АДМЗ-055	г.Новоульяновск, ул.Труда	улица	600	600		
55	73-255-АДМЗ-056	г.Новоульяновск, ул.Полевая	улица	800	800		
56	73-255-АДМЗ-057	г.Новоульяновск, ул.Заречная	улица	600			600
57	73-255-АДМЗ-058	г.Новоульяновск, пер.Полевой	пер.	1200			1200
58	73-255-АДМЗ-059	г.Новоульяновск, ул.Карьерная	улица	300			300
59	73-255-АДМЗ-060	г.Новоульяновск, ул.Карьерная	улица	700	700		
60	73-255-АДМЗ-061	г.Новоульяновск, ул.Речная	улица	700	700		
61	73-255-АДМЗ-062	г.Новоульяновск, пер.Речной	пер.	300	300		

62	73-255-АДМЗ-063	г.Новоульяновск, ул.Лесная	улица	500	500		
63	73-255-АДМЗ-064	г.Новоульяновск, ул.Матросова	улица	300	300		
64	73-255-АДМЗ-065	г.Новоульяновск, пер.Спортивный	пер.	200	200		
65	73-255-АДМЗ-066	г.Новоульяновск, ул.Советская	улица	300	300		
66	73-255-АДМЗ-067	г.Новоульяновск, п.Яблоневый	улица	1200			1200
67	73-255-АДМЗ-068	г.Новоульяновск, п.Северный	улица	300	300		
68	73-255-АДМЗ-069	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Ульяновская	улица	800	800		
69	73-255-АДМЗ-070	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Клубная	улица	600	600		
70	73-255-АДМЗ-071	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Заводская	улица	500		500	
71	73-255-АДМЗ-072	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Школьная	улица	1200	1200		
72	73-255-АДМЗ-073	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Гагарина	улица	1000		1000	
73	73-255-АДМЗ-074	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Первомайская	улица	400		400	
74	73-255-АДМЗ-075	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Садовая	улица	1400		1400	
75	73-255-АДМЗ-076	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Лесная	улица	800		800	
76	73-255-АДМЗ-077	г.Новоульяновск, п.Меловой, ул.Октябрьская	улица	600		600	
77	73-255-АДМЗ-078	г. Новоульяновск, п.Меловой, ул.Луговая	улица	100		100	
78	73-255-АДМЗ-079	г. Новоульяновск, Цемзаводской спуск	объездная дорога	800	800		
79	73-255-АДМЗ-080	г. Новоульяновск, Цемзаводской спуск	объездная дорога	600	600		
80	73-255-АДМЗ-081	г. Новоульяновск, дорога на Горшиху	улица	4000	4000		
Итого				84300	57500	12300	14500

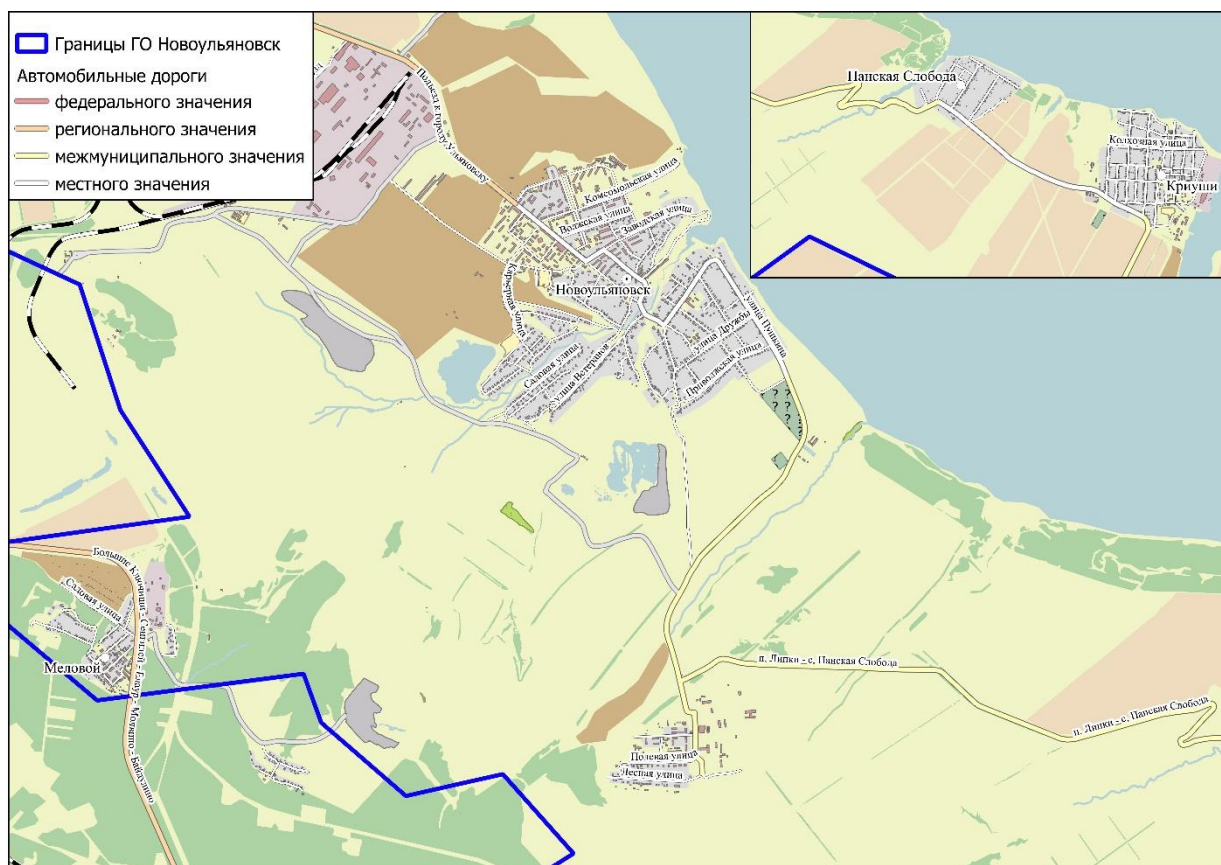


Рисунок 10 – Дорожная сеть городского округа Новоульяновск

1.4.2 Оценка и анализ показателей качества содержания дорог

Содержание автомобильных дорог местного значения предусматривает сезонные работы по систематическому уходу за дорожными одеждами, поддержание их в надлежащем эксплуатационном состоянии, порядке и чистоте, а также регулярное выполнение работ по очистке обочин дорог, по ямочному ремонту покрытия дорог, по промывке, очистке ливневой канализации, дорожных знаков, ограждений, по замене, при необходимости, элементов обустройства автомобильных дорог.

Функциональная долговечность разметки зависит от качества разметочного материала, типа дорожного покрытия и уровня эксплуатационной нагрузки. Уровень эксплуатационной нагрузки на линии

горизонтальной разметки зависит от интенсивности движения на автодороге (категории дороги), ширины проезжей части, назначения линий разметки (т.е. положения линий и других элементов разметки по ширине дороги), наличия кривых в плане и разворотов на дороге, качества дорожного покрытия, а также от климатических условий.

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится с целью определения соответствия дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Порядком проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденным Приказом Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150. Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится не реже одного раза в год. По результатам оценки технического состояния автомобильных дорог, а также с учетом анализа аварийности разрабатываются дефектные ведомости по ремонту автомобильных дорог и сметные расчеты стоимости работ по ремонту автомобильных дорог с учетом утвержденной от 16.11.2012 № 402 Министерством транспорта Российской Федерации классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них. Согласно данной классификации в состав работ по содержанию дорог входят работы:

- по полосе отвода земляному полотну и системе водоотвода;
- по дорожным одеждам;
- по искусственным и защитным дорожным сооружениям;
- по элементам обустройства автомобильных дорог.

В 2018 году ФАУ "РОСДОРНИИ" была проведена диагностика автомобильных дорог, входящих в дорожную сеть городского округа Новоульяновск.

Согласно отчётной информации на конец 2018 г. в нормативном состоянии находилось 81,3 % региональных дорог, входящих в дорожную сеть городского округа Новоульяновск.

1.4.3 Анализ перспектив развития дорог на территории городского округа Новоульяновск

Развитие улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования будет проводиться в увязке с застройкой новых кварталов жилой и общественной застройки, появлением новых промпредприятий и коммунально-складских зон. Повышение уровня благоустройства и качества дорожных покрытий существующих улиц и дорог рассматривается как одна из важнейших задач развития транспортной инфраструктуры.

Планировочная структура «Большого Новоульяновска» направлена на создание удобных транспортных связей с промышленной зоной и населёнными пунктами городского округа и призвана, в первую очередь, устранить выявленные недостатки в современной планировочной организации города, и дать предложения по развитию транспортной структуры на перспективу до 2025 года.

Генеральным планом предусматривается реконструкция транспортной связи «Новоульяновск-Липки» путём «пробивки» улицы Ульяновской через Кремёнковский овраг с выходом на улицу Свободы и, далее, на дорогу в посёлок Липки. Созданная, таким образом магистраль, обеспечит наикратчайшую связь города Новоульяновска с новым городским районом «Липки» и улучшит экологическую обстановку в этом районе округа.

Предусматривается закрытие грузового движения по «Объездной дороге», связывающей грузовой причал на Куйбышевском водохранилище с районом Цементного завода и переносу грузового движения на новую трассу, проектируемых магистралей: Грузовой порт - до пересечения с «меридиональной» магистралью и далее в северном направлении, до промышленной зоны Новоульяновск.

В структуре городского округа, в том числе и в структуре «Большого Новоульяновска» предусматривается организация двух взаимно перпендикулярных структурообразующих транспортных связей.

Предусматривается организация меридиональной транспортной связи нового городского района «Липки» с промышленной зоной «Новоульяновск», что вместе с предложениями, изложенными выше, по совершенствованию планировочной структуры автодороги «Новоульяновск-Липки» создаст устойчивую транспортную связь промышленной зоны с Новым городским районом «Липки» и обеспечит выход на автодорогу в город Сенгилей.

В широтном направлении создаётся магистраль, для грузового движения, соединяющая грузовой порт в Кремёновском заливе с промышленным узлом ООО «Силикатчик». Магистраль пройдёт по левому берегу оврага Кремёнский до пересечения с проектируемой автомагистралью промышленная зона «Новоульяновск» - новый городской район «Липки», и далее на запад, до промышленной зоны мелового производства.

Сёла Криуши и Панская Слобода, располагаясь на расстоянии в 2.5 км. друг от друга и находясь, при этом в 14 км от центра муниципального образования, испытывают определённое взаимное влияние друг на друга и рассматриваются генеральным планом как единое селитебное образование.

Села Панская Слобода и Криуши располагаются на главной автодороге муниципального образования. Участок магистрали, соединяющий эти сёла, приобретает для них значение внутренней дороги, обеспечивающей, постоянную, ежедневную связь. В поперечном профиле дороги предусматривается дорожка для велосипедного движения и площадки для отдыха.

Улично-дорожная сеть села Криуши на расчётный срок генплана не претерпит серьёзных преобразований; предусматривается их благоустройство и мероприятия по организации транспортного движения. Улицы Крупской, Колхозная, дорога вдоль промзоны, с выходом на улицу Будённого, образуют транспортное кольцо. Вдоль Судоремонтного завода предусмотрены пути пропуска грузового автотранспорта. Через Криушинский залив предусматривается строительство пассажирской пристани и дороги на понтонах через залив, в зону отдыха № 3.

В Селе Панская Слобода улицы Новая Линия, Коммунаров, Ленина и дорога вдоль фруктовых садов образуют транспортное кольцо, обслуживающее всю территорию села.

Расположенная между сёлами заповедная археологическая зона и Археологический музей-заповедник обслуживается парковой дорогой.

Посёлок Меловой размещается на автодороге регионально значения в город Сенгилей. Основное транспортное движение осуществляется по улицам Ульяновская, Заводская, Школьная, Гагарина, Первомайская, Садовая, Лесная, Клубная. Новая застройка в посёлке не предусматривает и как следствие этого, развитие транспортной сети также не предусматривается.

В посёлке Яблонево существует одна улица - Вишнёвая. Предусматривается её благоустройство.

1.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

1.5.1 Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения

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

На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляться посредством светофорного регулирования,

саморегулируемого кольцевого пересечения, пересечения в разных уровнях, канализирования транспортных потоков, устройства переходно-скоростных полос, а также в нерегулируемом режиме.

В городском округе Новоульяновск организация дорожного движения на всех пересечениях осуществляется в нерегулируемом режиме.

Основными способами организации дорожного движения на перегонах являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения ТС.

Основными способами ограничения скоростного режима на территории г. Новоульяновск являются установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и устройство искусственных неровностей.

В целях повышения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети введено ограничение скоростного режима на следующих участках УДС:

- ул. Ульяновской до 40 км/ч;
- ул. Советской до 40 км/ч;
- ул. Мира до 40 км/ч;
- ул. Комсомольская до 40 км/ч.

Проекты организации дорожного движения – комплекс мероприятий, направленный на оптимизация методов организации дорожного движения на улице или отдельных ее участках для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, своевременного формирования участников движения о дорожных условиях, обеспечения правильного использования водителями ширины проезжей части и увеличения пропускной способности улиц.

На автомобильные дороги расположенные в г. Новоульяновск ПОДД был разработан в 2014 году ООО «НПЦ «ИТС».

1.5.2 Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Система наземного городского пассажирского транспорта городского округа Новоульяновск состоит только из автомобильного транспорта и обслуживает 4 маршрута.

Данные по технико-эксплуатационным параметрам маршрутов пассажирских перевозок городского округа Новоульяновск приведены в таблице 14. Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой вместимости.

Анализ оказания услуг по перевозкам пассажиров на территории городского округа показал, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках.

Таблица 14 – Техничко-эксплуатационные параметры маршрутов пассажирских перевозок городского округа Новоульяновск

№ п/п	Маршрут						Подвижной состав		
	Номер	Наименование	Протяжённость, км.	Регулярность обслуживания	Время работы	Количество оборотных рейсов в сутки	Вид ТС	Класс ТС	Максимальное количество ТС, ед.
ГО Новоульяновск									
1	106	г. Новоульяновск – пос. Липки	8,5	ежедневно	6:30, 7:00, 7:30, 8:00, 9:30, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 15:50, 17:00, 17:40, 18:30	14	Автобус	МК	1
2	103	г. Ульяновск – г. Новоульяновск	29,6	-	-	-	Автобус	МК	15
3	137	г. Ульяновск – с.Криуши	56	-	-	-	Автобус	МК	5
4	317	г. Сенгилей – с. Криуши	32,1	-	-	-	Автобус	МК	2

1.5.3 Организация движения грузовых ТС

Движение грузовых ТС осуществляется по следующим улицам и дорогам на территории городского округа Новоульяновск:

г. Новоульяновск:

- а/д подъезд к г. Новоульяновск до пересечения с Промышленным проездом;
- Промышленный проезд;
- Объездная улица;
- Заводская улица до пересечения с ул. Октябрьская;
- улица Октябрьская;
- улица Портовая;
- Кременская улица;
- улица Пушкина.

п. Липки – ограничения в движении грузовых ТС отсутствуют.

с. Панская Слобода – ограничения в движении грузовых ТС отсутствуют.

с. Криуши – ограничения в движении грузовых ТС отсутствуют.

п. Меловой – ограничения в движении грузовых ТС отсутствуют.

Запрет движения грузовых ТС осуществляется с помощью знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» и организовано на следующих участках улично-дорожной сети:

г. Новоульяновск:

- а/д подъезд к г. Новоульяновск на участке от пересечения с Промышленным проездом до Ульяновской улицы;
- Ульяновская улица;
- Комсомольская улица;
- улица Мира;
- Советская улица;
- Заводская улица на участке от пересечения с Октябрьской улицей до речной пристани.

1.5.4 Организация движения пешеходов и велосипедистов

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

Пешеходные переходы на территории городского округа Новоульяновск расположены по следующим улицам и дорогам:

г. Новоульяновск:

- а/д подъезд к г. Новоульяновск – 3 ед.;
- Ульяновская улица – 3 ед.;
- улица Мира – 2 ед.;
- Комсомольская улица – 4 ед.;
- улица Ленина – 7 ед.;
- Волжская улица – 2 ед.;
- Советская улица – 4 ед.;
- Спортивный переулок – 2 ед.;
- Заводская улица – 5 ед.;
- улица Пушкина – 2 ед.

п. Липки:

- а/д Новоульяновск – п. Липки – 2 ед.

п. Меловой:

- а/д 73К-1441 – 1 ед.

Всего на улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск

расположено 37 не регулируемых пешеходных перехода, регулируемые пешеходные переходы отсутствуют.

Велоинфраструктура способствует сохранению экологии и природного окружения на высоком уровне, создает комфортную среду для жителей города, сохраняет здоровье и приобщает население к здоровому образу жизни, повышает его физическую активность, качество жизни населения. Велосипед по своей сути наиболее близкое природе человека и гуманное транспортное средство, благоприятно воспринимаемое обществом.

На сегодняшний день на территории городского округа Новоульяновск велоинфраструктура отсутствует.

1.6 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок

1.6.1 Оценка организации парковочного пространства

Хранение автотранспорта на территории городского округа Новоульяновск осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей, внутридворовой территории многоквартирных домов, на уличных парковках и в ГСК (наземных, многоуровневых и подземных).

Для размещения машино-мест в муниципальном образовании предусмотрены:

- места для хранения легковых автомобилей постоянного населения города, расположенные вблизи от мест проживания;
- места для паркования легковых автомобилей постоянного и дневного населения города при поездках с различными целями.

При проведении обследования наличия мест для постоянного хранения транспортных средств поиск мест для хранения личного транспорта в сложившейся застройке осуществлялся в пределах нормативной доступности

в 1500 м от каждого многоквартирного дома в пределах условного района в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Районы индивидуальной жилой застройки не участвуют в оценке, поскольку предполагается, что в таких районах хранение транспортных средств осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность местами для постоянного хранения транспортных средств составляет 100 %.

Результаты проведенных обследований, отражающие существующее количество машино-мест (м/м) для постоянного хранения ТС в разрезе каждого населенного пункта, представлены в таблице 15.

Таблица 15 – Оценка количества мест для постоянного хранения ТС в городском округе Новоульяновск

№ райо-на	Наименование района	Существующие парковочные места					Потреб-ность, м/м	Дефицит (" - ") / профицит, м/м
		Внутри-дворовые парковки, м/м	ГСК, м/м	Уличные парковки, м/м	Стоянки, м/м	Итого существующие м/м		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	г. Новоульяновск	959	3045	0	0	4004	3062	942
2	п. Меловой	12	131	0	0	143	120	23
3	с. Криуши	134	285	0	0	419	403	16
4	с. Липки	10	168	0	0	178	126	52
Итого		1115	3629	0	0	4744	3711	1033

При оценке существующего положения учитывались свободные земельные участки на придомовых территориях, на которых осуществляется хранение ТС, обустроенные уличные парковки, а также гаражи и стоянки.

Оценка существующего наличия парковок для временного хранения ТС осуществлялась у значимых объектов притяжения. В таблице 16 приведен

перечень объектов притяжения транспортных потоков, оборудованных плоскостными или подземными парковками, с указанием количества существующих машино-мест.

В настоящее время в городском округе Новоульяновске не организованы платные уличные парковки.

Таблица 16 – Оценка парковочного пространства для временного хранения ТС у объектов притяжения городского округа Новоульяновск

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Итого сущест- вующие м/м	Потреб- ность, м/м	Дефицит ("-") / профицит, м/м
1	2	3	4	5	6
Объекты здравоохранения					
1	Государственное учреждение здравоохранения «Новоульяновская городская больница им. А. Ф. Альберт»	г. Новоульяновск, ул. Ремесленная, д. 2	0	21	-21

1.6.2 Оценка и анализ параметров размещения парковок

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

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

Оценка дефицита парковочного пространства для постоянного хранения ТС проводится только относительно районов многоквартирной застройки; в районах индивидуальной жилой застройки обеспеченность местами для

постоянного хранения ТС считается полной.

На основании данных о количестве жителей, проживающих в многоквартирных домах, было определено необходимое количество мест для постоянного хранения ТС в каждом условном районе.

Потребность машино-мест для постоянного хранения рассчитана исходя из прогнозируемого на расчетный срок значения уровня автомобилизации. Показатели количества парковочных мест для легкового автотранспорта на 1000 жителей установлены региональными нормативами на уровне:

- 300 мест – для городских округов;
- 250 мест – для городских поселений;
- 50 мест – для сельских поселений.

Результаты расчета потребности в парковочных местах для постоянного хранения приведены в таблице 15. Потребность для районов городского округа Новоульяновск составила 3 711 м/м.

Дефицит парковочных мест для постоянного хранения ТС на территории городского округа Новоульяновск не выявлен.

Расчет потребности парковочных мест для временного хранения транспорта производится у крупных и значимых объектов притяжения транспортного потока согласно нормативам градостроительного проектирования. Результаты расчета необходимого количества мест для временного хранения ТС, а также выявленный дефицит приведены в таблице 16.

Согласно проведенного анализа дефицит в размере 21 машино-места выявлено в местах для временного хранения ТС у городской больницы им. А. Ф. Альберта.

В результате анализа выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств, а также достаточная оснащенность существующих парковочных мест. Дефицит парковочного пространства для мест постоянного хранения не выявлен, для временного хранения автомобилей дефицит составил 21 м/м.

1.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД)

Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск получены на основании натурных обследований.

По полученным данным, 90 % дорожных знаков находятся в нормативном состоянии, более 20 % дорожной разметки требует обновления.

Сигнальные столбики установлены вблизи ж/д переездов, в местах пересечения проезжей части автомобильных дорог с инженерными коммуникациями. Конструкция и места установки дорожных ограждений и направляющих устройств соответствует нормативным требованиям.

Техническое состояние существующих искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Светофорные объекты на территории муниципального образования отсутствуют.

Таким образом, основная часть применяемых ТСОДД на УДС городского округа Новоульяновск находятся в нормативном состоянии, исключение составляет дорожная разметка, значительная часть которой требует обновления. Также существует потребность в установке дополнительных ТСОДД для повышения безопасности дорожного движения и комфортного передвижения населения по территории данного района.

1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения

Для проведения количественного и качественного анализа активного парка транспортных средств на территории Ульяновской агломерации были использованы данные отчетов Федеральной налоговой службы Российской Федерации (ФНС РФ). В собственности организаций находится 17 985 транспортных средства, из них 7 466 легковых автомобилей, 24 мотоцикла или мотороллера, 1 979 автобусов и 8 516 грузовых автомобилей. В собственности граждан находится 294 959 транспортных средств, из которых 261 793 – легковые автомобили, 4 452 мотоциклы или мотороллеры, 5487 – автобусов и 23 227 – грузовые автомобили. Состав парка транспортных средств Ульяновской агломерации по итогам 2017 года приведен на рисунке 11.

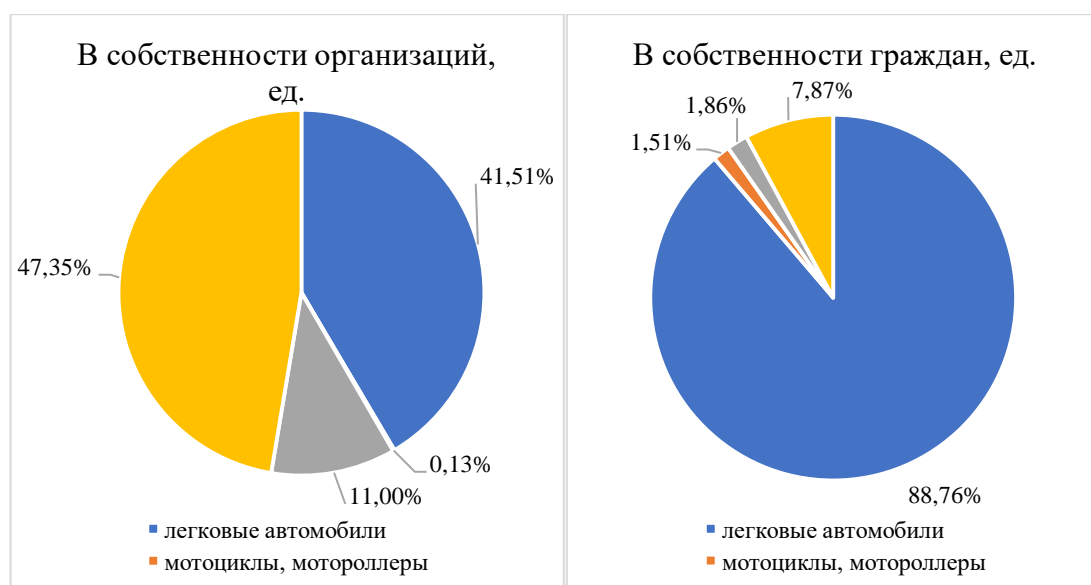


Рисунок 11 – Состав парка транспортных средств за 2017 г. по разным видам собственности

Среди транспортных средств, находящихся в собственности организаций, большие доли составляют грузовые (47,35 %) и легковые

(41,51 %) автомобили. В собственности физических лиц преобладающую долю (88,76 %) составляют легковые автомобили.

Уровень автомобилизации в 2017 г. в Ульяновской агломерации был рассчитан как среднее взвешенное для городских округов и районов, вошедших в агломерацию, и составил 300 транспортных средств на 1000 жителей.

Качественный состав парка транспортных средств Ульяновской агломерации за период с 2015 по 2017 годы представлен в таблице 17.

Таблица 17 – Состав парка транспортных средств за период с 2015 по 2017 годы

Вид транспортного средства	Доля от общего количества транспортных средств, %		
	2015	2016	2017
Легковые автомобили	85,35	85,59	86,04
Мотоциклы, мотороллеры	1,39	1,44	1,43
Автобусы	2,65	2,53	2,39
Грузовые автомобили	10,61	10,44	10,14

Из таблицы следует, что большую часть транспортных средств, зарегистрированных на территории агломерации, составляют легковые автомобили. Второе место по численности занимает грузовой транспорт. Доля автобусов практически не изменяется в течение анализируемого периода, однако, имеет тенденцию к медленному снижению. Самую малую долю от общего количества транспортных средств составляют мотоциклы и мотороллеры – менее 1,5 %.

1.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров на дорожной сети муниципального образования.

Максимально разрешенная скорость в населенных пунктах городского округа Новоульяновск – 60 км/ч, за пределами населенных пунктов – 90 км/ч. Средняя скорость движения транспортных средств по УДС населенных пунктов составляет 35 – 40 км/ч.

Проведение специальных обследований имеет цель получить результат в части выявления «узких» и опасных мест, необходимых для описания особых условий функционирования отдельных элементов УДС и транспортной системы в целом.

Дальнейший анализ выявленных проблем необходим для составления актуальных функций работы транспортной модели и разработки первоочередных предложений по совершенствованию организации дорожного движения на некоторых участках улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск.

Объектом выполнения настоящей работы является дорожно-транспортная ситуация на отдельных транспортных пересечениях и перегонах города, выбранных на основании камеральных и натурных исследований.

Задачами проведения обследований являются:

- Проведение анализа системы построения улично-дорожной сети на территории городского округа с целью определения основных и

вспомогательных транспортных связей, ключевых и второстепенных транспортных развязок, а также прочих пересечений.

- Проведение специальных обследований дорожно-транспортной ситуации в ключевых транспортных узлах и пересечениях, в местах очаговой аварийности на основных транспортных связях города.
- Проведение анализа дорожных условий, транспортно-планировочных характеристик, параметров транспортных потоков, существующих схем организации и режимов регулирования движения.
- Анализ выявленных проблем и разработка перечня возможных к применению предложений, обеспечивающих повышение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков, пропускной способности на наиболее загруженных транспортных узлах за счет проведения на них мероприятий локального характера и перспективных мероприятий градостроительного порядка.
- Первичная оценка эффективности прогнозируемых изменений дорожно-транспортной ситуации по вариантам изменения организации дорожного движения на основных транспортных связях и ключевых транспортных узлах городского округа Новоульяновск.

В рамках решения данных задач проводился выбор ключевых транспортных развязок и пересечений, как с точки зрения низких показателей безопасности движения, так и с точки зрения неэффективной организации движения, оказывающей влияние на ситуацию в городе.

Проведение камерального анализа существующих условий движения базировалось на исходной информации, включающей:

- перечень ранее выполненных и планируемых проектно-изыскательских и прочих работ по изменению дорожно-транспортных условий;
- перечень существующих и проектируемых крупных объектов притяжения транспортных и пешеходных потоков;

- местоположение и технические характеристики искусственных транспортных сооружений (мостов, путепроводов, железнодорожных переездов);
- особенности схемы маршрутов общественного пассажирского транспорта;
- дислокация светофорных объектов с режимами регулирования в различные периоды суток (наличие адаптивной системы регулирования потоков);
- наличие очагов ДТП.

Для определения параметров, необходимых для оценки текущей дорожно-транспортной ситуации, камеральной проработки исходной информации о геометрии, разрешенных маневрах, режимах регулирования и данных по загрузке, оказалось недостаточно.

Цель специальных транспортных обследований, проведенных в городском округе Новоульяновск в различные периоды наибольшей транспортной нагрузки, является получение актуальной информации о характеристиках движения транспортных потоков для актуализации работы транспортной модели.

В соответствии с нормативно-технической и методической документацией пиковая интенсивность движения может устанавливаться несколькими способами (Рисунок 12). При этом важно учитывать возможность изменений интенсивности движения внутри изучаемого пикового периода, когда в определенные короткие периоды времени интенсивность движения может превышать пропускную способность перекрестка.

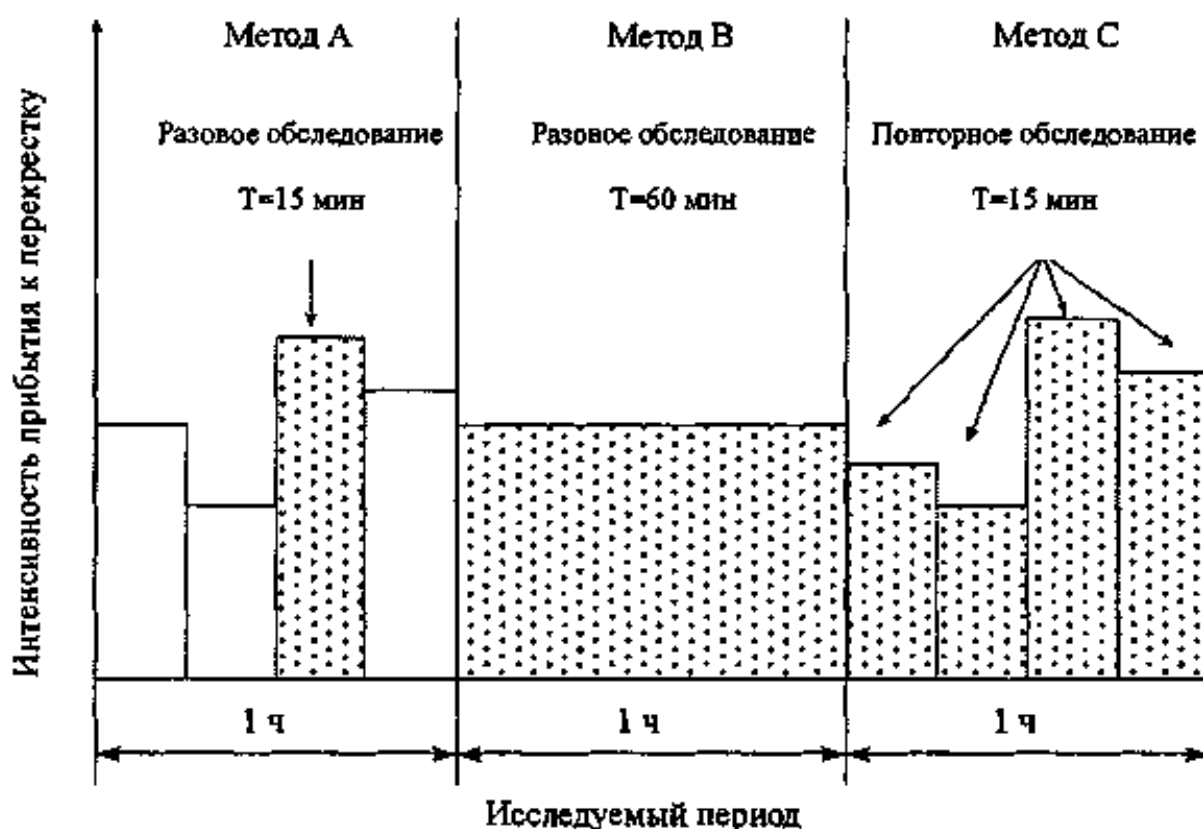


Рисунок 12 - Исследование пиковой интенсивности движения

Метод А. Длительность исследуемого периода Т составляет 15 мин. Метод не позволяет установить периоды максимальной интенсивности движения. В этом случае часовая расчетная пиковая интенсивность и интенсивность, замеренная в течение 15 мин, связаны зависимостью:

$$N_{\text{пик}}^{\text{час}} = \frac{4N_{\text{прив}}}{k_{\text{ч}}},$$

где $N_{\text{пик}}^{\text{час}}$ - расчетная часовая пиковая интенсивность движения, прив. ед./ч;

$N_{\text{прив}}$ - приведенная интенсивность прибытия транспортных средств на подходе (полосе) к регулируемому пересечению, измеренная в течение 15 мин, прив. ед./ч;

$k_{\text{ч}}$ - коэффициент часовой неравномерности (при отсутствии данных принимается равным $k_{\text{ч}} = 0,92$).

Метод В. Замеры интенсивности движения проводятся в течение 1 ч,

но без деления на 15 минутные периоды, что не позволяет выявить неравномерность движения за часовой период. Значение расчетной часовой пиковой интенсивности движения принимается с поправкой на неравномерность, т.е. $N_{\text{пик}}^{\text{час}} = N_{\text{прив}} / k_{\text{ч}}$, где $N_{\text{прив}}$ - полученное обследованием значение приведенной часовой интенсивности движения, прив. ед./ч.

Метод С. Исследование проводится в течение 1 ч, но при этом фиксируется интенсивность движения каждые 15 мин, что позволяет выявить неравномерность движения внутри «часа пик». Расчетная часовая пиковая интенсивность принимается равной установленной максимальной интенсивности движения, т.е. $N_{\text{пик}}^{\text{час}} = 4N_{\text{прив}}$, где $N_{\text{прив}}$ - приведенная пиковая интенсивность прибытия транспортных средств на подходе (полосе) к регулируемому пересечению, измеренная в течение 15 мин, прив. ед./ч.

Для проведения замеров интенсивности транспортных потоков на УДС городского округа Новоульяновск выбран наиболее трудозатратный, но максимально информативный метод С.

Замеры интенсивности движения транспортных средств производились с использованием устройств видеозаписи. Устройства видеозаписи размещались на высоте не менее 3 (трех) и не более 5 (пяти) метров, что обеспечило возможность учета количества транспортных средств на маневрах с каждой полосы движения транспорта по всем разрешенным маневрам (направлениям движения).

Замеры интенсивности движения транспортных средств проводились в будние дни (период с понедельника по четверг), не являющиеся праздничными или предпраздничными днями в течение 2-х часов - утренний час «пик» (с 07:30 до 09:30) и вечерний (с 17:00 до 19:00). На отдельных учетных пунктах замеры проводились в пятницу только в утренний час «пик». Видеосъемка производилась при условиях корректной работы объектов светофорного регулирования, отсутствия дорожно-транспортных происшествий и ремонтных работ.

На территории городского округа Новоульяновск для проведения замеров интенсивности транспортных потоков были выбраны 3 пункта учета представленные на рисунке 13.

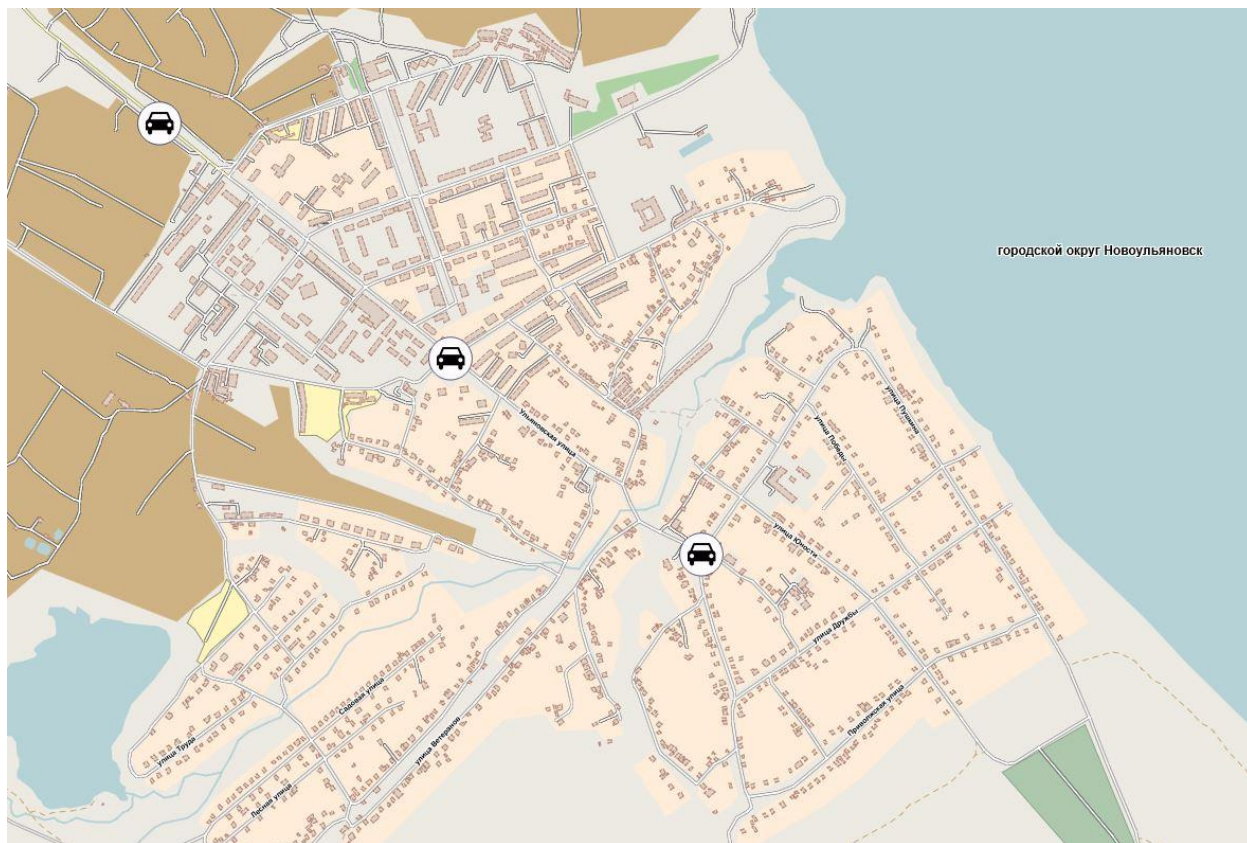


Рисунок 13 – Схема расположения пунктов замера интенсивности движения на территории городского округа Новоульяновск

Обработка замеров интенсивности движения транспортных средств проводилась путем подсчета транспортных средств по видеоматериалам с занесением результатов в ведомость замеров и формированием картограмм транспортных потоков по каждому пункту учета транспортных потоков. Картограммы интенсивности транспортных потоков на территории городского округа Новоульяновск отражены на рисунках 14 – 16.

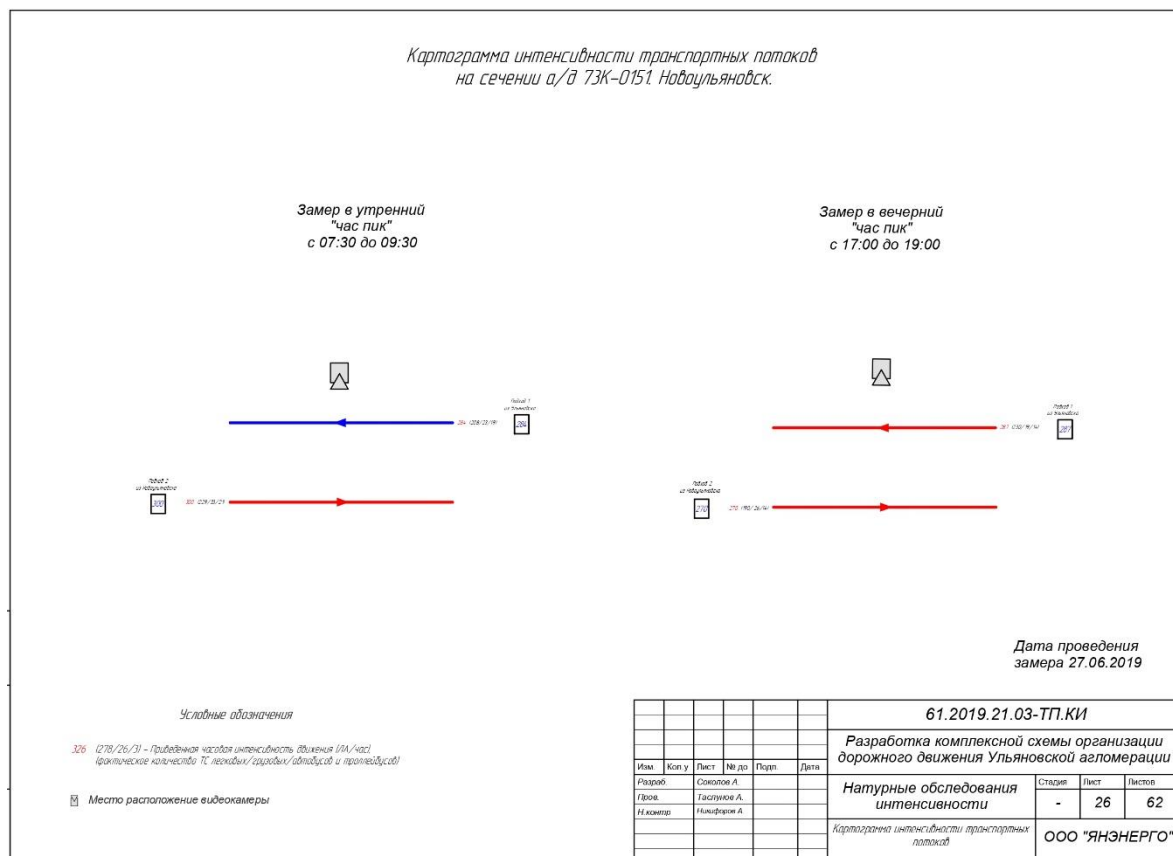


Рисунок 14 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории городского округа Новоульяновск

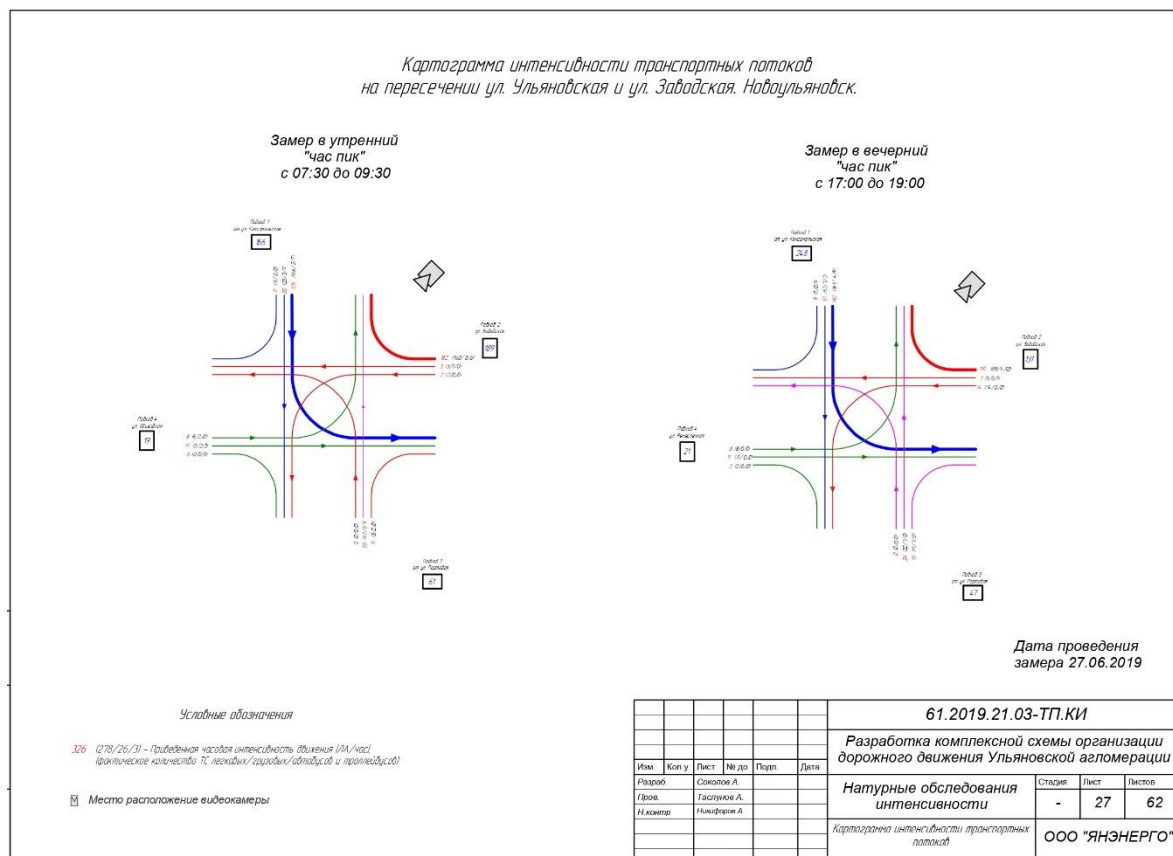


Рисунок 15 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории городского округа Новоульяновск

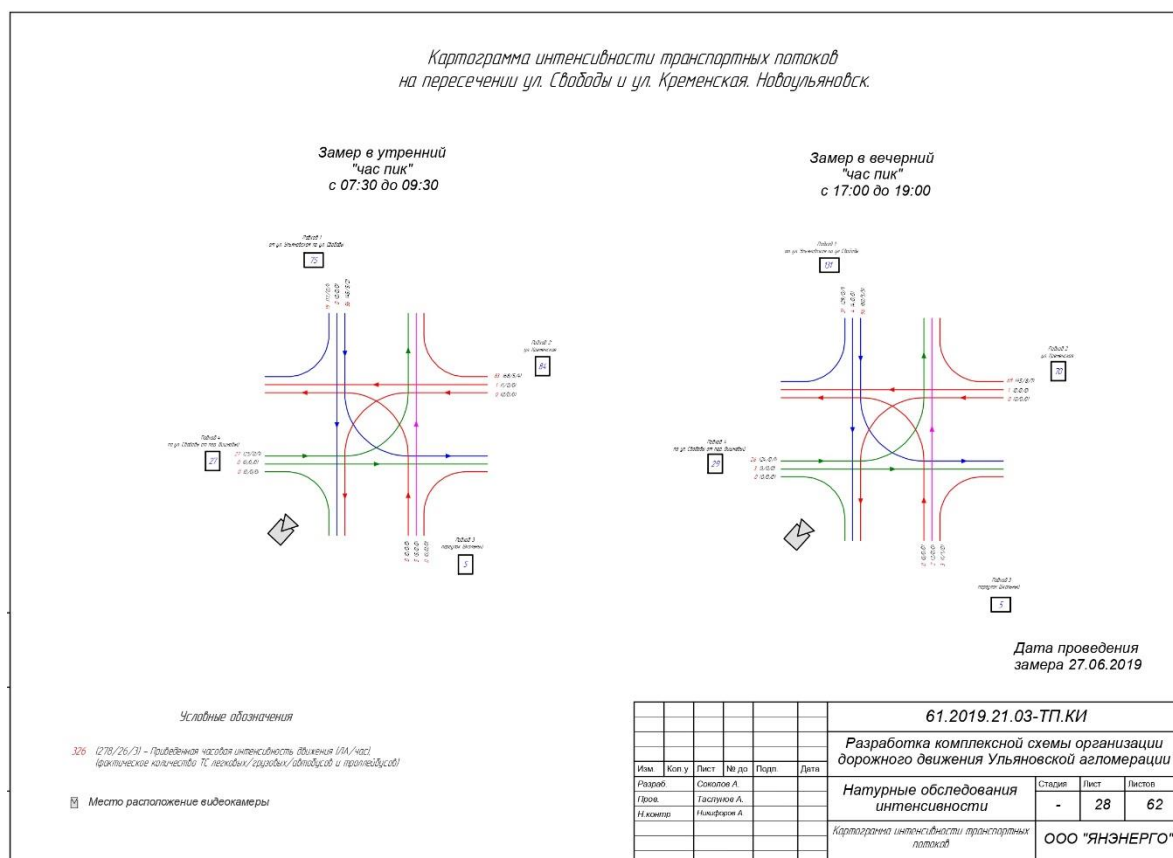


Рисунок 16 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории городского округа Новоульяновск

1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

1.10.1 Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

Оптимальная организация работы системы пассажирских перевозок является одним из основных показателей эффективности всей транспортной системы, а также основным фактором, от которого зависит общий уровень и качество жизни населения города. В случае наличия факторов, затрудняющих движение маршрутных транспортных средств, для их устранения наиболее

эффективно использовать именно средства организации дорожного движения. В противном случае пассажирский транспорт общего пользования становится неэффективным, поскольку не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

Основными параметрами, определяющими оптимальную организацию движения и качество обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования, являются:

- охват сети общественного транспорта;
- плотность маршрутной сети;
- разветвленность маршрутной сети;
- дублированность маршрутной сети.

Маршрутная сеть наземного общественного пассажирского транспорта в городском округе Новоульяновск охватывает практически все населенные пункты муниципального образования за исключением с. Панская Слобода, располагающегося в 2,5 км западнее с. Криуши.

Дублирование маршрутов движения – это совпадение трасс маршрутов различных видов наземного пассажирского транспорта на отдельных участках улично-дорожной сети города, либо полное их наложение. В городском округе Новоульяновск наблюдается отсутствие дублирования маршрутов общественного транспорта. Данный факт связан с малым количеством обслуживаемых маршрутов общественного транспорта.

Технико-эксплуатационные параметры маршрутов общественного транспорта городского округа Новоульяновск представлены в таблице 14.

Для оценки и анализа параметров движения маршрутных транспортных средств таких как частота движения и скорость сообщения были проанализированы массивы данных полученных по результатам проведенных натурных обследований пассажиропотоков.

В ходе анализа данных были получены такие параметры как фактический средний интервал движения и средняя наполняемость маршрутных транспортных средств. При оценке скорости сообщения

маршрутных транспортных средств был проведен анализ таких данных как протяжённость маршрута и время движения по маршруту полученных из сервиса Яндекс.Карты и Яндекс.Транспорт. Результаты полученных данных представлены в таблице 18.

Таблица 18 – Параметры движения маршрутных транспортных средств

№ маршрута / вид транспорта	Фактический средний интервал движения по данным замеров, мин	Средняя наполняемость утром, %	Средняя наполняемость вечером, %	Протяженность маршрута (км)	Время на маршруте (мин)	Средняя расчётная скорость (км/ч)
№103 Автобус	12,3	31,1	36,5	29,6	89	20

1.10.2 Анализ пассажиропотоков

В рамках выполнения данной работы на территории городского округа Новоульяновск, проведение замеров объема пассажиропотока проводились на автостанции г. Новоульяновск. Замеры объемов пассажиропотока проводились путем обследования входящих/выходящих пассажиров и наполняемости подвижного состава на остановочном пункте. Обследование производилось в будние дни (период с понедельника по четверг), не являющиеся праздничными или предпраздничными днями в течение 2 (двух) часов, в течение следующих наиболее загруженных интервалов времени: 07:30 – 09:30 (утренний час «пик»), 17:00 – 19:00 (вечерний час «пик»).

Замеры объемов пассажиропотока производилось с помощью таблично-счетного метода с разбивкой по видам общественного транспорта. Результаты обследований пассажиропотоков в 2019 году представлены в таблице 19.

Таблица 19 – Замеры пассажиропотока на автостанции г. Новоульяновск

Вид транспорта	Наименование остановочного пункта и направление	Число выходящих пассажиров на 1 ед. ПС	Число входящих пассажиров на 1 ед. ПС	Единица ПС	Фактический средний интервал движения на ОП, минут	Средняя наполняемость ПС на остановочном пункте, %	Суммарное количество вышедших и вошедших пассажиров утро	Суммарное количество вышедших и вошедших пассажиров вечер
Автобус	автостанция "Новоульяновск"	0,2	17,4	13	9,2	56,5	228	48

1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии)

1.11.1 Анализ состояния безопасности дорожного движения

В работу по организации и обеспечению безопасности дорожного движения входит анализ параметров безопасности дорожного движения причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Для анализа состояния безопасности дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск использовались следующие поставщики и источники исходных данных:

- официальная статистика аварийности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГИБДД) РФ;

За 12 месяцев 2018 года на территории городского округа Новоульяновск произошло 4 учетных ДТП, в которых погиб 1 человек и 5 получили ранения.

Данные по аварийности на дорогах городского округа Новоульяновск за

период с 1 января 2016 года по 1 ноября 2019 года приведены в таблице 20.

Таблица 20 – Статистика аварийности в городском округе Новоульяновск за 2016-2019 гг.

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Погибло	Ранено	Количество ТС	Количество участников
1	14.06.2016	Столкновение	0	1	2	2
2	23.09.2016	Наезд на пешехода	0	1	1	2
3	25.09.2016	Наезд на пешехода	1	0	1	2
4	18.10.2016	Наезд на пешехода	0	1	1	2
5	21.12.2016	Наезд на пешехода	0	1	1	2
6	28.01.2017	Столкновение	0	1	2	3
7	16.02.2017	Наезд на пешехода	0	1	1	2
8	11.03.2017	Наезд на пешехода	1	0	1	2
9	29.06.2017	Наезд на пешехода	0	1	1	2
10	30.07.2017	Наезд на пешехода	0	1	2	3
11	31.01.2018	Столкновение	1	0	3	2
12	02.06.2018	Наезд на препятствие	0	3	1	3
13	17.07.2018	Наезд на пешехода	0	1	1	2
14	12.08.2018	Наезд на пешехода	0	1	1	2
15	21.01.2019	Столкновение	0	2	2	3
16	31.01.2019	Наезд на препятствие	0	1	1	2
17	04.05.2019	Опрокидывание	0	1	1	1
18	25.05.2019	Наезд на пешехода	0	1	1	2
19	06.08.2019	Столкновение	0	2	2	3
20	30.09.2019	Наезд на пешехода	0	1	1	2

Показатели аварийности за 2018 год по России составили: социальный риск – 12,4 погибших на 100 тысяч населения, тяжесть последствий – 7,8 %. Сравнение показателей социального риска по городскому округу Новоульяновск, Ульяновской агломерации, Ульяновской области и России приведены на рисунке 17. Сравнение показателей тяжести последствий ДТП, совершенных на указанных выше территориях, отображены на рисунке 18.

Сравнивая показатели, отмечаем, что социальный риск по агломерации

за 2018 год на 13 % меньше, чем по Ульяновской области, и на 7 % меньше, чем по России, социальный риск городского округа Новоульяновск на 57% меньше, чем по Ульяновской агломерации. Тяжесть последствий ДТП на территории Ульяновской агломерации на 1/5 ниже, чем по Ульяновской области, и на 1 пункт ниже среднего по стране показателя.

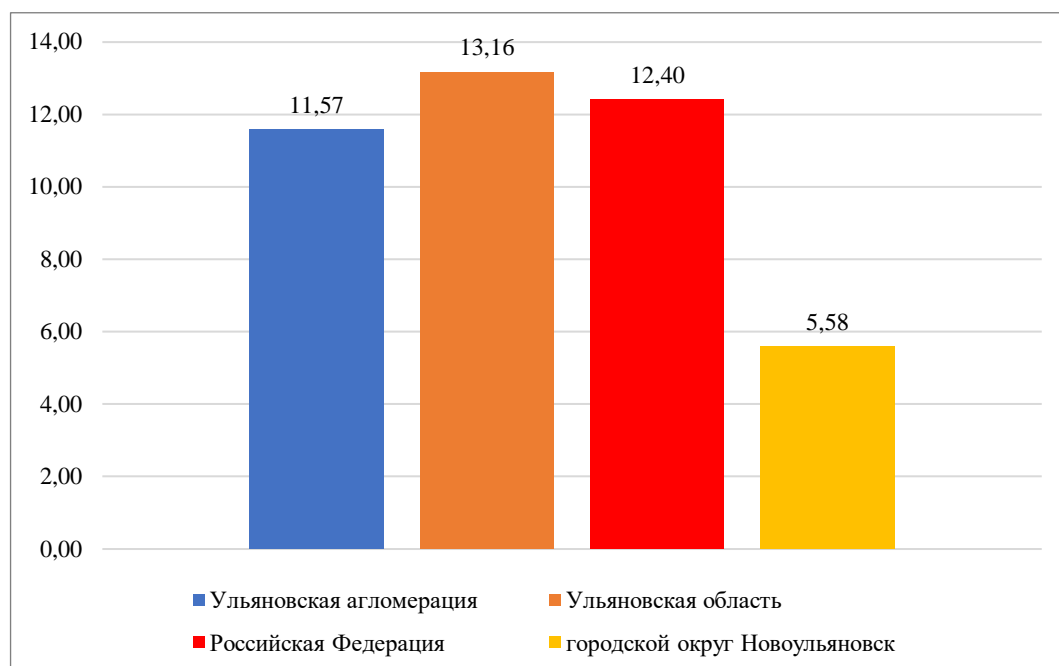


Рисунок 17 – Сравнение показателей социального риска 2019 года

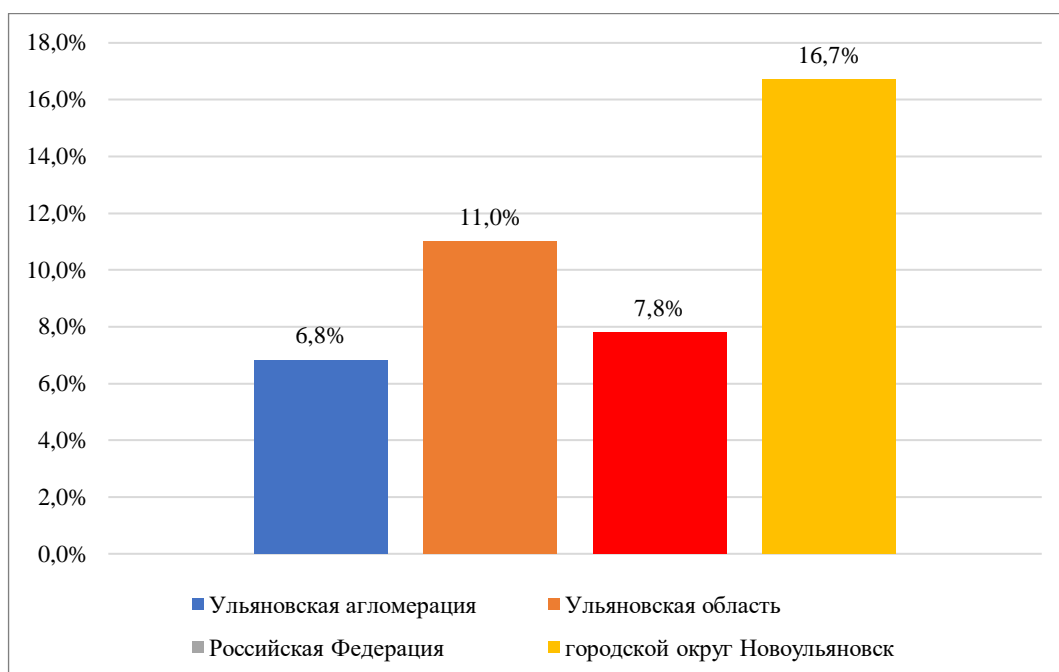


Рисунок 18 – Сравнение тяжести последствий ДТП 2018 года

Относительные показатели аварийности на территории городского округа Новоульяновск в период с 2016 по 2019 год находятся на достаточно низком уровне (рисунок 19).

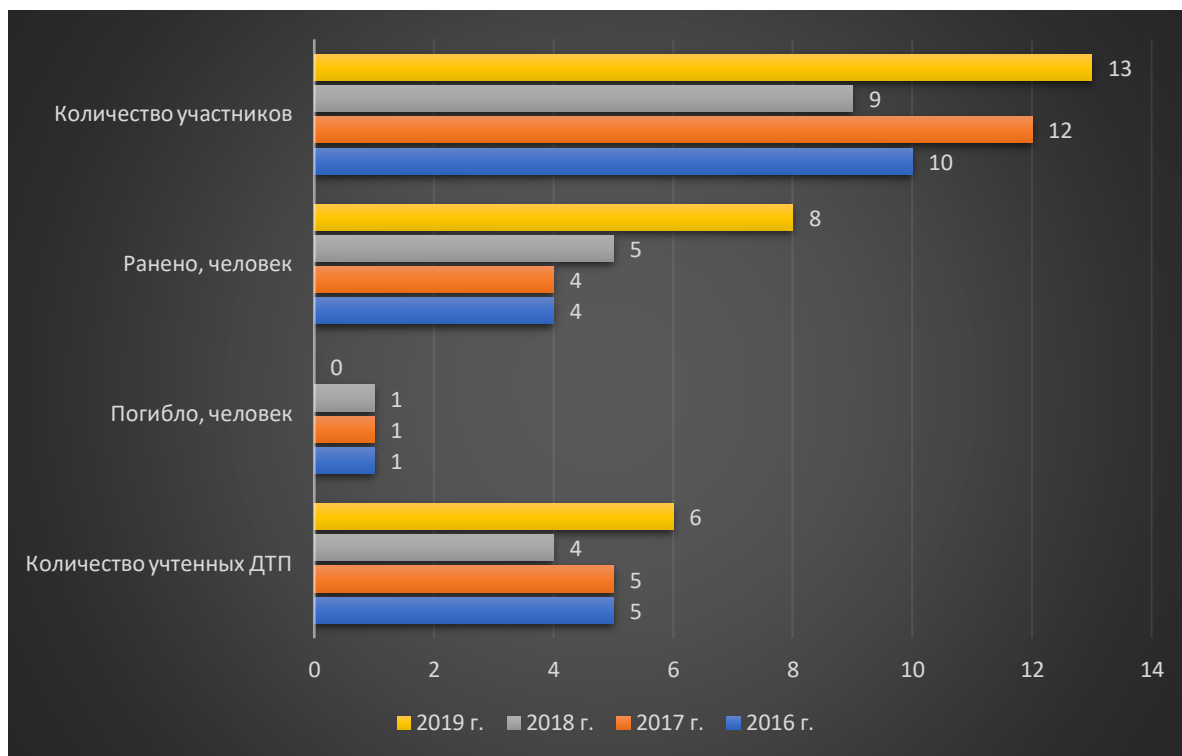


Рисунок 19 – Динамика показателей аварийности по городскому округу Новоульяновск

Отмечаем увеличение практически всех показателей 2019 года по сравнению с 2018 годом: общее количество учтенных ДТП увеличилось на 50 %, количество погибших уменьшилось на 100 %, количество раненых увеличилось на 60 %, общее количество пострадавших увеличилось на 33 %. Показатель тяжести последствий ДТП в 2019 году на территории городского округа Новоульяновск составил 0%.

По данным статистики аварийности выявлено, что все совершенные в течение суток дорожно-транспортные происшествия пришлись на интервал с 12:00 до 14:00, с 16:00 до 17:00 и с 23:00 до 0:00 (рисунок 20).

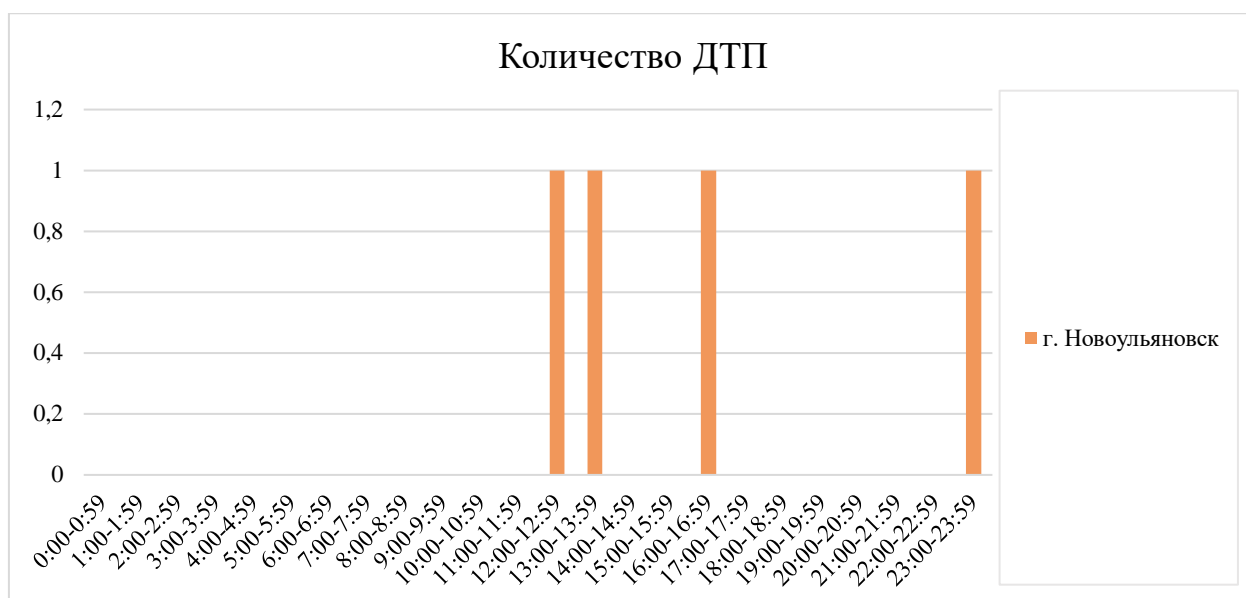


Рисунок 20 – Распределение общего количества ДТП по времени суток

Одним из наиболее часто встречающихся видов ДТП на территории городского округа Новоульяновск в период с 2016 по 2019 год являлось «наезд на пешехода» – 12 случаев, что составляет 60% от всего количества ДТП муниципального образования. Это свидетельствует о необходимости снижения скоростного режима и об обустройстве пешеходных переходов в местах концентрации ДТП данного вида. Другим распространенным видом аварий на улицах и дорогах городского округа Новоульяновск являлся «столкновение ТС» – 5 случаев, что составляет 25 % от всего количества ДТП муниципального образования. Это свидетельствует о наличии большого числа конфликтов между транспортными потоками и несоответствии действующего скоростного режима конкретным условиям дорожного движения.

Общая статистика распределения всех учетных ДТП муниципального образования в период с 2016 по 2019 год по их видам изображена на рисунке 21.

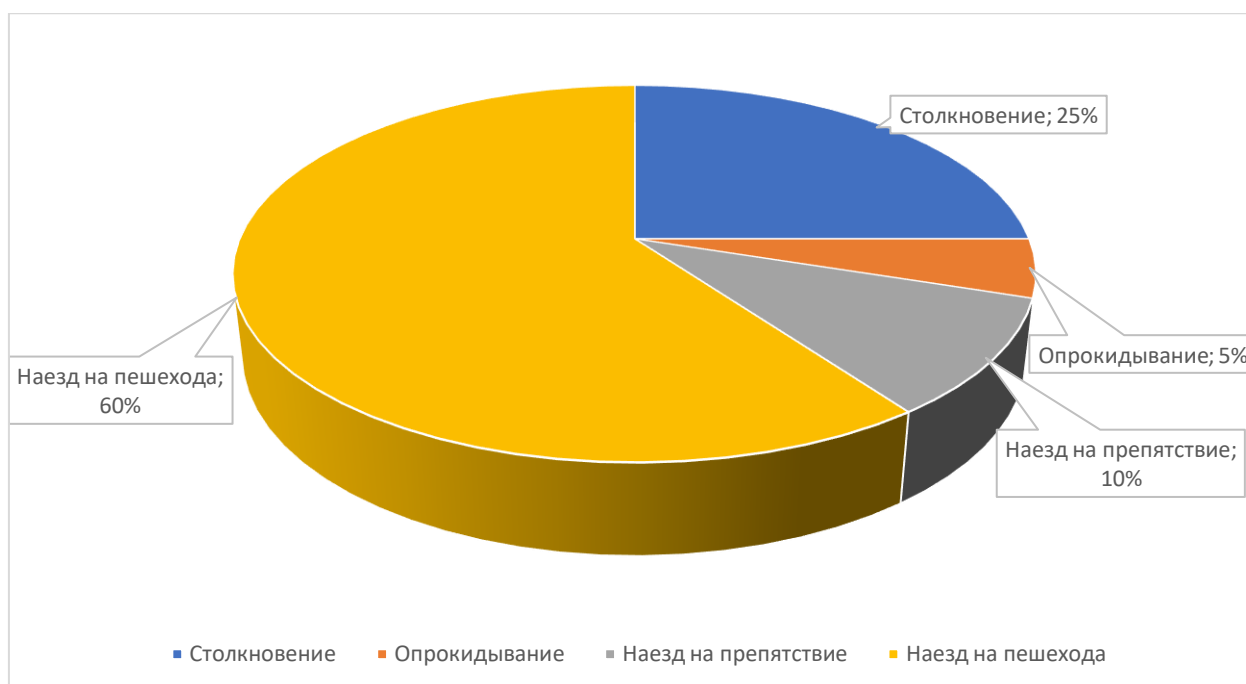


Рисунок 21 – Распределение учетных ДТП в период с 2016 по 2019 год по видам

1.11.2 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Результатом исследования причин и условий возникновения ДТП является выявление аварийно-опасных участков дорог. Федеральным законом от 03.07.2016 № 296-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации» законодательно закреплено определение понятия «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)». Согласно Федеральному закону «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)» – это участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного

года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

По предоставленным данным статистики учетных дорожно-транспортных происшествий с 2016 по 2019 год по Ульяновской области на территории городского округа Новоульяновск не выявлено аварийно-опасных участков.

1.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Основными источниками загрязнения атмосферы до недавнего времени являлись предприятия машиностроения, приборостроения, электронной и электротехнической отраслей промышленности, ТЭЦ. Однако в последние годы основным источником загрязнения воздуха является не промышленность, а автомобильный транспорт. За 2014 – 2016 годы количество загрязняющих атмосферу выбросов из стационарных и передвижных источников увеличилось на 10,5 тыс. тонн, большая доля (76%) которых приходится на автотранспорт (рисунок 22).

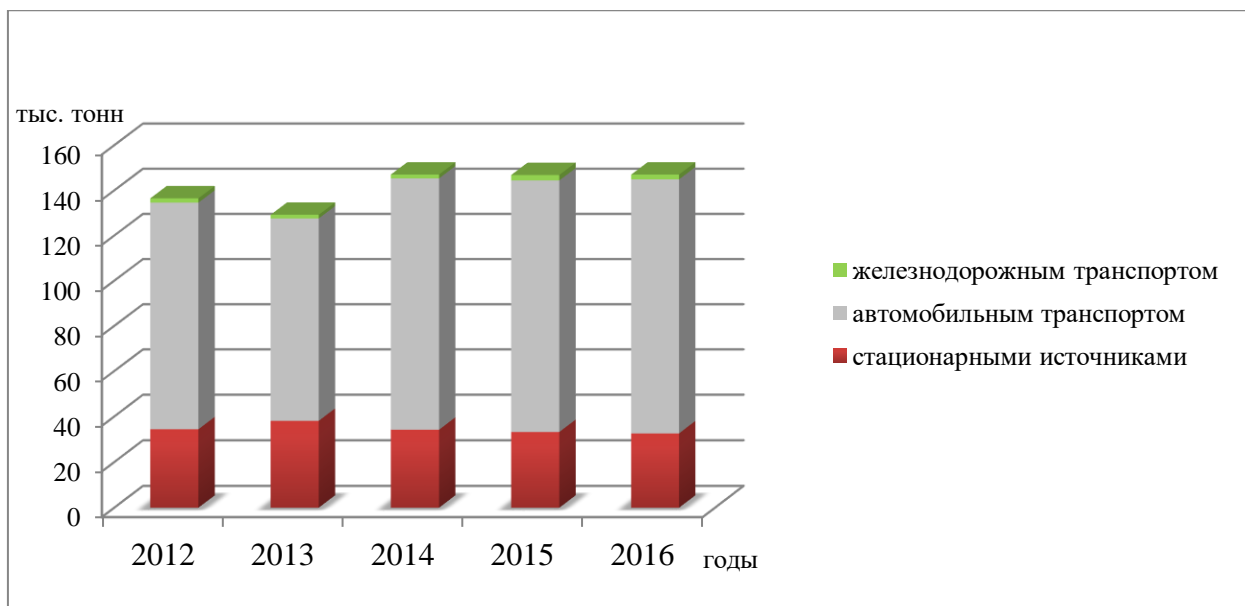


Рисунок 22 – Выбросы загрязняющих атмосферу веществ

Основной причиной высокого загрязнения воздуха выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные.

Количество автотранспортных средств ежегодно увеличивается. По официальной статистике автовладельцем является примерно каждый третий житель.

Вследствие этого экологическая ситуация центре Ульяновской агломерации, весьма напряженная. Увеличившееся количество автомобилей является основной причиной загрязнения атмосферного воздуха. Однако

ситуацию спасает то, что по данным Министерства природы и цикличной экономики Ульяновской области на 01.01.2015 года 26,3% всей территории Ульяновской области засажены лесами, которые очищают атмосферный воздух от излишних выбросов. В национальном экологическом рейтинге на весну 2019 года Ульяновская область занимает 10 место.

1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Финансирование транспортной инфраструктуры городского округа Новоульяновск осуществляется согласно утвержденным федеральным и муниципальным программам. Перечень программных документов с объемом и источниками финансирования представлен в таблице 21.

Таблица 21 – Перечень программных документов по развитию транспортной инфраструктуры на территории городского округа Новоульяновск

№ п/п	Наименование документа	Объем и источники финансирования
1	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	Общий объем финансирования Программы – 7 753 331 296,8 тыс. рублей, в том числе: объем бюджетных ассигнований федерального бюджета – 3 182 884 232 тыс. рублей; объем бюджетных ассигнований консолидированных бюджетов субъектов РФ – 2 728 917 892 тыс. рублей; объем средств из внебюджетных источников – 1 841 529 172,8 тыс. рублей.
2	Государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы	Общий объем бюджетных ассигнований – 38137883,0948 тыс. рублей, из них: объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области – 33059084,6401 тыс. рублей; объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области, источником которых являются субсидии из федерального бюджета, в том числе из бюджета фонда развития моногородов, – 5068848,45474 тыс. рублей; прогнозный объем средств из внебюджетных источников – 9950,0 тыс. рублей.

Анализ программных документов (подраздел 1.2 данной КСОДД) по развитию транспортной инфраструктуры выявил недостаток бюджетного финансирования по организации дорожного движения на территории городского округа Новоульяновск. В основном бюджетные средства направлены исключительно на содержание транспортной инфраструктуры.

2 Мероприятия по организации дорожного движения

2.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категории транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Мероприятия направленные на разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категории транспортных средств описаны в разделах 2.16 и 2.17 настоящего документа.

2.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок

Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, направлены на повышение безопасности дорожного движения на пересечениях и примыканиях дорог. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос, запрет левого поворота, канализирование транспортных потоков и так далее.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках

разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление

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

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

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

кратковременные случайные колебания в числе автомобилей, подходящих к перекрестку.

На основании проведенного анализа данных, на территории городского округа Новоульяновск не было выявлено регулируемых пересечений.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

Пешеходные корреспонденции являются одним из основных и наиболее распространенных видов передвижения. Любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути –

например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

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

- устройство пешеходных переходов (ПП);
- оборудование пешеходных переходов островками безопасности и другие мероприятия по обеспечению безопасности пешеходного движения;
- повышение видимости пешеходных переходов посредством оборудования их современными техническими средствами ОДД;
- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС муниципального образования;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

В результате анализа было выявлено, что часть пересечений/примыканий не обустроены пешеходными переходами в полном объеме по всем направлениям движения пешеходов. Отсутствие ПП по одному направлению существенно увеличивает время перехода, в результате чего пешеходы, пытаясь сократить свое время, нарушают правила дорожного движения, что приводит к возникновению ДТП.

На основании вышеизложенного, для обеспечения безопасности пешеходов при переходе проезжей части на территории городского округа Новоульяновск необходима организация пешеходных переходов. Полный перечень организации нерегулируемых пешеходных переходов приведен в таблице 22.

Таблица 22 – Перечень организуемых нерегулируемых пешеходных переходов

№ п/п	Местоположение пешеходного перехода	Населенный пункт	Кол-во
1	2	3	4
1	ул. Ульяновская д. 1/27	г. Новоульяновск	2

2	ул. Ульяновская д. 4А	г. Новоульяновск	1
3	ул. Ульяновская д. 24А	г. Новоульяновск	1
4	ул. Ульяновская д. 31	г. Новоульяновск	1
5	ул. Советская д. 7	г. Новоульяновск	1

05 октября 2015 г. распоряжением Губернатора Ульяновской области № 503-р утверждена «Комплексная программа развития велодвижения, велотранспорта и велоинфраструктуры в Ульяновской области на период до 2020 года».

В результате реализации Комплексной схемы планируется достичь:

- увеличения протяженности велодорожек;
- увеличения количества велопарковок;
- создания велопарка в муниципальном образовании «город Ульяновск»;
- полноценной интеграции велотранспорта в транспортную и градостроительную структуру муниципальных образований Ульяновской области на основе сформированной велотранспортной инфраструктуры;
- решения транспортных проблем муниципального образования «город Ульяновск» без ухудшения экологической ситуации;
- повышения транспортной мобильности жителей Ульяновской области;
- замещения части автомобильных грузовых перевозок перевозкой грузов велотранспортом;
- улучшения показателей здоровья населения Ульяновской области за счёт физической активности;
- повышения туристической привлекательности Ульяновской области.

В рамках данного КСОДД предлагается осуществить уже запланированные ранее мероприятия по развитию велоинфраструктуры, а также организовать новые веломаршруты:

1. Муниципальная программа «Развитие транспортной системы в муниципальном образовании «Город Новоульяновск» Ульяновской области

на 2018 – 2022 годы», утверждена постановлением администрации от 26.10.2017 г. № 803-П.

Данной программой предусматривается прокладка велодорожек в пределах городских улиц, а также в промышленной и лесопарковой зонах.

Сёла Панская Слобода и Криуши располагаются на главной автодороге МО. Участок магистрали, соединяющий эти сёла, приобретает для них значение внутренней дороги, обеспечивающей, постоянную, ежедневную связь. Данной программой предусматривается дорожка для велосипедного движения и площадки для отдыха. Протяженность данного маршрута составит 2277 м, расположение показано на рисунке 23.

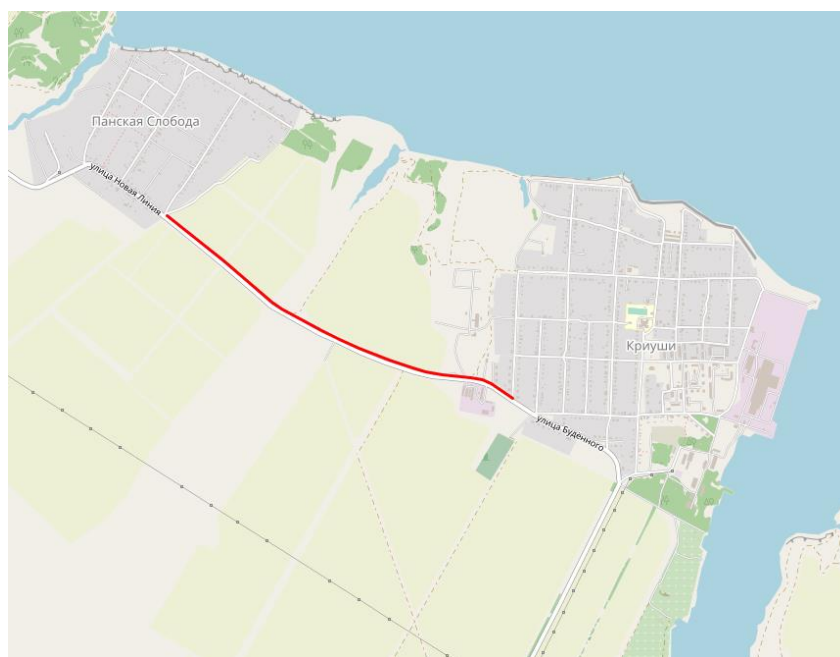


Рисунок 23 - Велодорожка от с. Панская Слобода до с. Криуши

Также в рамках КСОДД предлагается обустроить велодорожки в г. Новоульяновск – по ул. Комсомольская, ул. Ульяновская, ул. Свободы, ул. Кременская, протяженностью 2520 м, показано на рисунке 24.

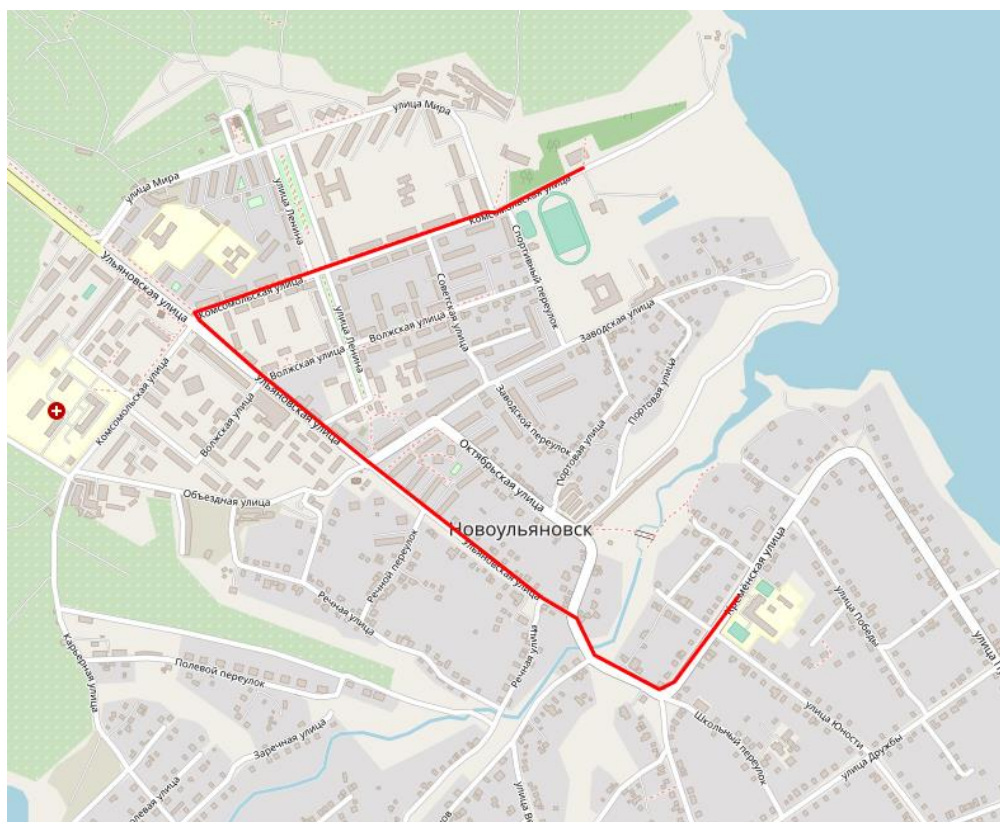


Рисунок 24 – Расположение предлагаемой велодорожки

Общий объем предлагаемых мероприятий по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов представлен в таблице 23 и в Приложении А.

Таблица 23 – Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Организация нерегулируемых пешеходных переходов	объект	6
2	Устройство велодорожек	км	4,8
3	Устройство велопарковок у объектов притяжения	ед.	7

2.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Повышение эффективности функционирования дорожно-транспортного комплекса города лежит в области увеличения провозной способности существующей транспортной инфраструктуры. Нахождение разумного баланса в вопросах предоставления приоритетов в движении отдельным системам транспорта путем предоставления выделенных полос движения в составе общего пространства проезжей части улицы или дороги является актуальной задачей в области организации дорожного движения в современных крупных городах.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.7 Развитие парковочного пространства

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.

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств дефицит парковочных мест для постоянного хранения ТС не выявлен.

Дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у городской больницы им. А. Ф. Альберта и составил – 21 м/м.

В рамках формирования единого парковочного пространства на

территории городского округа Новоульяновск, программой мероприятий КСОДД предусмотрено организация парковочных мест у объектов притяжения в количестве 21 м/м. Перечень объектов притяжения с указанием месторасположения представлен в таблице 24.

Таблица 24 – Перечень мероприятий по организации парковочного пространства

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Количество парковочных мест
1	Государственное учреждение здравоохранения «Новоульяновская городская больница им. А. Ф. Альберт»	г. Новоульяновск, ул. Ремесленная, д. 2	21
Итого			21

2.8 Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств

Программой мероприятий КСОДД предусмотрены мероприятия по введению ограничений движения для грузовых ТС. Данные мероприятия более подробно описаны в разделе 2.17 настоящего документа.

2.9 Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.10 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

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

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Вероятность снижения количества ДТП при установке светофорного объекта составляет 50 %.

Светофоры Т.1 любых исполнений, Т.2, П.1 и П.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Указанные светофоры применяют при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий требования ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения»:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 25.

Таблица 25 – Интенсивность движения транспортных потоков в пересекающихся направлениях

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от

указанных.

Условие 4. На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

Уровни интенсивности для сравнения с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 были рассчитаны на созданной транспортной модели Ульяновской городской агломерации. Цифрограммы транспортного спроса представлены в электронном виде и передаются Заказчику на электронном носителе.

В результате анализа интенсивности транспортных потоков на территории городского округа Новоульяновск не выявлено участков улично-дорожной сети, на которых требуется введение светофорного регулирования согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2004.

По предоставленным данным статистики учетных дорожно-транспортных происшествий с 2016 по 2019 год по Ульяновской области на территории городского округа Новоульяновск не выявлено аварийно-опасных участков.

В целях повышения видимости пешеходных переходов на нерегулируемом пешеходном переходе, а также для обеспечения безопасности пешеходов при переходе проезжей части требуется устройство светофоров типа Т.7 на территории городского округа Новоульяновск. Полный перечень мероприятий по строительству светофорных объектов типа Т.7, направленных на повышение уровня БДД приведен в таблице 26.

Таблица 26 – Мероприятия по строительству светофорных объектов типа Т.7, направленных на повышение уровня БДД

№ п/п	Местоположение пешеходного перехода	Населенный пункт	Кол- во
1	2	3	4
1	ул. Ульяновская д. 1/27	г. Новоульяновск	2
2	ул. Ульяновская д. 4А	г. Новоульяновск	1

3	ул. Ульяновская д. 24А	г. Новоульяновск	1
4	ул. Ульяновская д. 31	г. Новоульяновск	1
5	ул. Советская д. 7	г. Новоульяновск	1
Итого			6

2.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск.

2.13 Организация движения маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение

для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: грамотная организация маршрутной сети; 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.

Основными принципами оптимизации маршрутной сети общественного транспорта являются минимизация затрат времени на перемещение по территории города, минимизация дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования, преемственность по отношению к ранее сформировавшейся маршрутной сети и поэтапное ее изменение в соответствии с планом развития города.

Для достижения перечисленных принципов, а также повышение транспортной доступности муниципального образования программой мероприятий КСОДД предусмотрено организация маршрутов по следующим направлениям: г. Новоульяновск – с. Криуши, г. Новоульяновск – п. им. Карамзина. Перечень предлагаемых маршрутов общественного транспорта на территории городского округа Новоульяновск представлен в таблице 27. Схема предлагаемых маршрутов представлена на рисунке 25 и 26.

Таблица 27 - Перечень предлагаемых маршрутов общественного транспорта на территории городского округа Новоульяновск

№ п/п	Трасса маршрута	Срок реализации, гг.
маршрут - г. Новоульяновск - Криуши		
1.	Автостанция «Новоульяновск» - ул. Ленина – ул. Комсомольская – ул. Ульяновская – ул. Заводская – ул. Октябрьская – ул. Портовая – ул. Свободы – ул. Кременская – ул. Пушкина – п. Липки – с. Панская Слобода – с. Криуши	2022
маршрут г. Новоульяновск – п. им.Карамзина		
2.	Автостанция «Новоульяновск» - ул. Ленина – ул. Комсомольская – ул. Ульяновская – а/д Подъезд к г. Новоульяновск - а/д «Новоульяновск – п. им. Карамзина» - п. им.Карамзина	2032

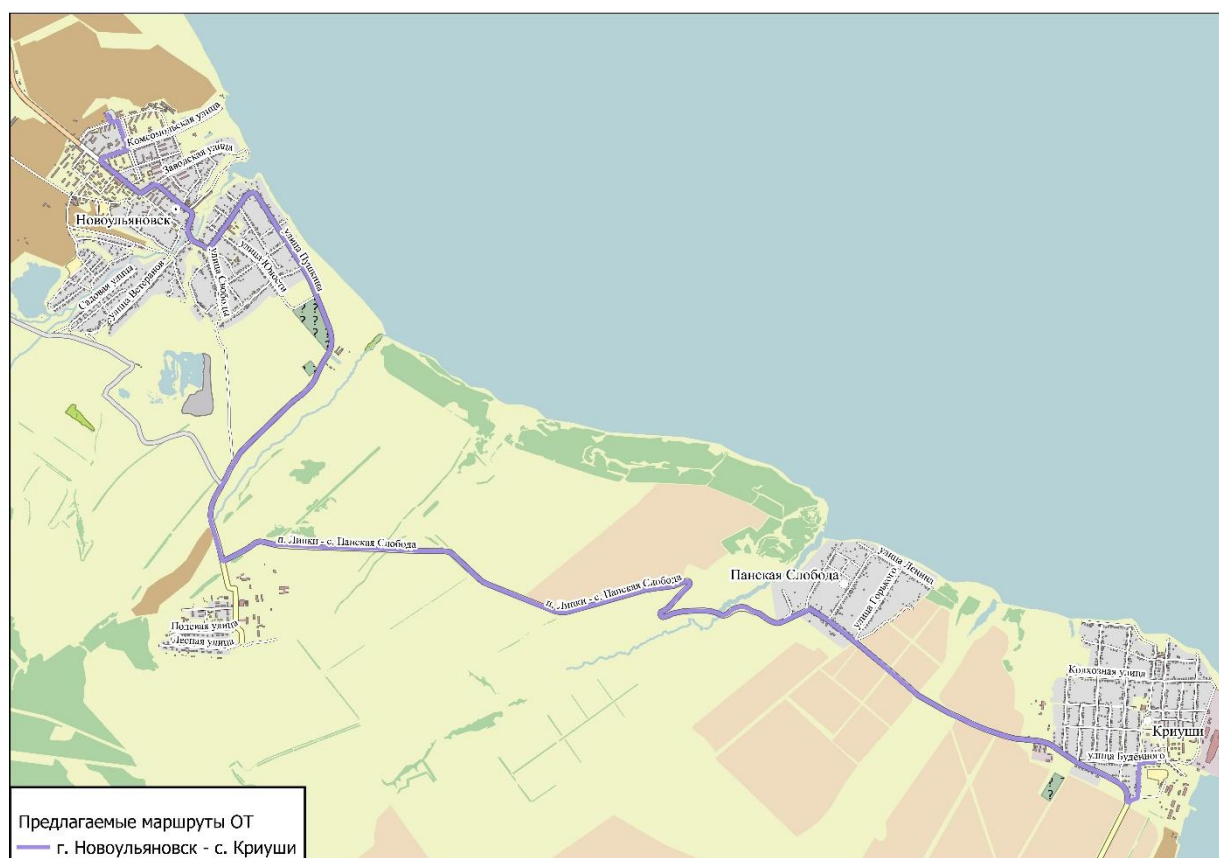


Рисунок 25 – Схема маршрута г. Новоульяновск – с. Криуши



Рисунок 26 – Схема маршрута г. Новоульяновск – п. им. Карамзина

Исполнение данного мероприятия повысит уровень охвата территории системой общественного транспорта, поспособствует повышению эффективности работы общественного транспорта.

2.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения

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

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

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

состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

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

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

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

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

При сборе информации о состоянии дорожного движения полуавтоматическим способом широко используется видеосъемка дорожной

ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов.

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

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

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

Учитывая протяженность УДС и характер транспортной системы городского округа Новоульяновск, предлагается создание автоматизированной системы мониторинга дорожного движения. Для этого необходимо произвести установку не менее 2 автоматических детекторов транспортных потоков в ключевых местах УДС городского округа Новоульяновск.

Замеры интенсивности и состава ТП производятся детекторами автоматически. Результаты с детекторов заносятся в соответствующие базы данных.

Полученную систематизированную информацию далее можно использовать для отслеживания динамики изменения интенсивности

транспортных потоков, прогнозирования времени движения транспортных средств и оптимизации управления транспортными потоками.

В таблице 28 указаны мероприятия по организации системы мониторинга. Схема расположения мероприятий по установке транспортных детекторов представлена в Приложении А.

Таблица 28 – Мероприятия по организации системы мониторинга

№ п/п	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск	ед.	2

2.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения.
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах,

так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе, таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;

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

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

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

В целях совершенствования применяемых схем организации дорожного движения в составе регионального проекта «Дорожная сеть Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации на 2019 – 2024 годы», реализуемого в рамках государственной программы Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы запланировано:

- установка 186 дорожных знаков на а/д регионального и

межмуниципального значения;

В таблице 29 приведен полный перечень мероприятий по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения на краткосрочную перспективу КСОДД.

Таблица 29 – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Установка дорожных знаков на а/д регионального и межмуниципального значения	ед.	186

2.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств

Транзитный транспорт, проходящий по дорогам и улицам муниципального образования, является дополнительной нагрузкой для УДС, причем, эта нагрузка может быть довольно существенной в случае, если исследуемое МО находится на пути прохождения крупных транспортных артерий, связывающих важные социально-экономические центры. Движение транзитных транспортных потоков следует организовывать таким образом, чтобы минимизировать влияние негативных факторов, порождаемых ими:

- повышение коэффициента загрузки дорог и улиц, как следствие возникновение заторов и снижение уровня транспортной безопасности;
- повышенный износ УДС, не предназначенной для интенсивного движения грузовых автомобилей с высокой осевой нагрузкой;
- повышенный уровень шума и загрязнения атмосферного воздуха в жилых районах, а также вблизи социальных объектов.

Генеральным планом в целях вывода транзитного транспорта с городских улиц предусматривается организация меридиональной

транспортной связи нового городского района «Липки» с промышленной зоной «Новоульяновск», что создаст устойчивую транспортную связь промышленной зоны с Новым городским районом «Липки» и обеспечит выход на автодорогу в город Сенгилей, также предусматривается строительство в широтном направлении магистрали, для грузового движения, соединяющая грузовой порт в Кремёновском заливе с промышленным узлом ООО «Силикатчик». Магистраль пройдёт по левому берегу оврага Кремёнский до пересечения с проектируемой автомагистралью промышленная зона «Новоульяновск» - новый городской район «Липки», и далее на запад, до промышленной зоны мелового производства.

Перечень мероприятий по организации пропуска транзитных транспортных средств приведен в таблице 30 и в приложении А.

Таблица 30 – Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств на территории городского округа Новоульяновск

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Строительство меридиальной магистрали от а/д подъезд к г. Новоульяновск до п. Липки в обход г. Новоульяновск	км	8,5
2	Строительство широтной магистрали от п. Меловой до пристани в г. Новоульяновск	км	6,3

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

Грузовой автомобильный транспорт является неотъемлемой частью

экономики Ульяновской агломерации, с его помощью осуществляется основная часть грузоперевозок, связанных с деятельностью предприятий.

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

На территории городского округа Новоульяновск предусматривается закрытие грузового движения по «Объездной дороге», связывающей грузовой причал на Куйбышевском водохранилище с районом Цементного завода и переносу грузового движения на новую трассу, проектируемых магистралей: Грузовой порт - до пересечения с «меридиональной» магистралью и далее в северном направлении, до промышленной зоны Новоульяновск.

В качестве мероприятия по ограничению движения грузовых ТС предусматривается установка знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» в количестве 4 шт. Схематичное расположение мест установки знаков 3.4 представлено в Приложении А.

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

Выбор скоростного режима движения транспортных средств должен решать оптимальным образом две основные задачи: с одной стороны, обеспечение безопасности дорожного движения, с другой – минимизация времени транспортных корреспонденций. Таким образом, эффективная

организация скоростного режима подразумевает, во-первых, ограничение скорости (до 40 или 20 км/ч) на улицах с интенсивным пешеходным движением, в особенности вблизи детских спортивных площадок и образовательных учреждений, во-вторых – на протяженных улицах, спроектированных по параметрам автомобильных дорог, где присутствие пешеходов сведено к минимуму, повышение скоростного режима до 80 и более км/ч.

Существующая схема ограничения скоростных режимов движения ТС на территории городского округа Новоульяновск не является оптимальной. Поэтому в целях повышения безопасности дорожного движения необходимо введение ограничения скоростного режима на улично-дорожной сети.

Для реализации данного мероприятия необходимо установить знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости».

Для соблюдения скоростного режима на данных участках УДС необходимо разместить искусственные неровности (ИН) в районе действующих пешеходных переходов.

ИН устраивают на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями на участках с искусственным освещением. В случае отсутствия искусственного освещения в месте запланированного монтажа ИН, монтаж должен быть отложен до момента ввода в эксплуатацию искусственного освещения.

ИН устраивают за 10-15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений.

ИН 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», 5.31 «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.

Практика применения ИН позволяет сделать вывод, что ее присутствие позволяет эффективно контролировать скоростной режим на участке 100 – 150 м. Согласно ГОСТ Р 52766 в населенных пунктах следует предусматривать пешеходные переходы на расстоянии 200 – 300 м. Таким образом, размещение пешеходных переходов совместно с ИН через каждые 200 м позволяет получить оптимальный вариант по контролю скоростного режима на улицах местного значения в жилой застройке, на которых введено ограничение скоростного режима 40 км/ч.

Анализ применения ИН на УДС городского округа Новоульяновск показывает, что пешеходные переходы оснащены ими в полном объеме.

В таблице 31 приведен перечень мероприятий по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог. Схема расположения мероприятий по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог представлена в Приложении А.

Таблица 31 – Мероприятия по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог

№ п.п.	Наименование мероприятия	Местоположение	Единицы измерения	Мощность
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 90	а/д «Новоульяновск – п. им. Карамзина	ед.	2

Таким образом, в целях повышения безопасности дорожного движения за счет снижения максимальной скорости движения ТС и обеспечения контроля соблюдения установленного скоростного режима необходимо реализовать мероприятия по установке дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и устройству искусственных неровностей. Полный перечень мероприятий приведен в таблице 32.

Таблица 32 – Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств в городском округе Новоульяновск

№ п.п.	Наименование мероприятия	Единицы измерения	Мощность
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 90	ед.	2

2.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими,

интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды, может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

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

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

- Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;
- Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах государственной поддержки инвалидов»;
- Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011-2020 годы».

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье

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

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

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

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

Для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (в особенности передвигающихся на креслах-колясках) в местах жительства и на подходах к местам притяжения инвалидов, следует предусмотреть мероприятия по обустройству пандусов в местах его сопряжения с проезжей частью автомобильной дороги, а также устройство пандусов по краю тротуаров и пешеходных дорожек.

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливают по ГОСТ Р 52766, СП 42.13330.2011, а также ОДМ 218.2.007. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

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

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

укрупненных групп пешеходов.

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

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

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

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

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

На уличных и внеуличных стоянках (парковках) машино-место для

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

У крупных объектов притяжения на парковках выделены парковочные места для инвалидов.

В Ульяновской области в рамках Государственной программы «Доступная среда» на 2011-2020 годы реализуются мероприятия, направленные на обеспечение благоприятных условий для передвижения маломобильных групп населения (МГН).

При организации пешеходных переходов на территории городского округа Новоульяновск для их доступности маломобильным группам населения рекомендуется обустраивать пешеходные переходы с заниженным бордюрным камнем, а также отмечать тактильной плиткой начало и конец перехода.

Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов представлены в таблице 33. Месторасположение обустраиваемых пешеходных переходов с заниженным бордюрным камнем и тактильной плиткой представлено в таблице 22.

Таблица 33 – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Наименование мероприятия	Единицы измерения	Мощность
1	Устройство заниженного бордюрного камня	ед.	6
2	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	ед.	6

2.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, 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 «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 / из образовательную (-ой) организацию (-и);

- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);

- наземные (регулируемые/нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;

- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

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

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

На основании анализа была выявлена полная оснащенность пешеходных переходов, находящиеся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений.

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

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

Перспективы развития территории городского округа Новоульяновск, в том числе транспортной инфраструктуры, определяются на основании документов территориального и стратегического планирования.

Так, согласно рассмотренным документам, можно выделить следующие перспективы развития дорог в границах городского округа Новоульяновск.

Генеральным планом предусматривается реконструкция транспортной связи «Новоульяновск-Липки» путём «пробивки» улицы Ульяновской через Кремёнковский овраг с выходом на улицу Свободы и, далее, на дорогу в посёлок Липки.

Предусматривается организация меридиональной транспортной связи нового городского района «Липки» с промышленной зоной «Новоульяновск», что вместе с предложениями, изложенными выше, по совершенствованию планировочной структуры автодороги «Новоульяновск-Липки» создаст устойчивую транспортную связь промышленной зоны с Новым городским районом «Липки» и обеспечит выход на автодорогу в город Сенгилей.

В широтном направлении создаётся магистраль, для грузового движения, соединяющая грузовой порт в Кремёнковском заливе с промышленным узлом ООО «Силикатчик». Магистраль пройдёт по левому берегу оврага Кремёнский до пересечения с проектируемой автомагистралью промышленная зона «Новоульяновск» - новый городской район «Липки», и

далее на запад, до промышленной зоны мелового производства.

В целях развития транспортной системы на территории городского округа Новоульяновск РТС УО планируется реконструкция а/д "Новоульяновск - Липки - Криуши".

В целях улучшения транспортной связанности с г. Ульяновск, программой мероприятий КСОДД предусмотрено строительство а/д г. Новоульяновск – п. им. Карамзина.

На основании анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития городского округа Новоульяновск, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры составлен перечень мероприятий данного направления КСОДД на расчетный срок, приведенный в таблице 34 и в Приложении А.

В целях приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и развития дорожной сети крупнейших городских агломераций РФ на территории Ульяновской городской агломерации осуществляется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

В рамках федерального проекта "Дорожная сеть" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" предусматривается реализация программ дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети в целях приведения в нормативное состояние сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, улично-дорожной сети городских агломераций.

Приведение автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и дорожной сети городских агломераций в нормативное состояние будет осуществляться с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза "Безопасность

автомобильных дорог".

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится с целью определения соответствия дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Порядком проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденным Приказом Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150. Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится не реже одного раза в год. По результатам оценки технического состояния автомобильных дорог, а также с учетом анализа аварийности разрабатываются дефектные ведомости по ремонту автомобильных дорог и сметные расчеты стоимости работ по ремонту автомобильных дорог с учетом утвержденной от 16.11.2012 № 402 Министерством транспорта Российской Федерации классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них. Согласно данной классификации в состав работ по содержанию дорог входят работы:

- по полосе отвода земляному полотну и системе водоотвода;
- по дорожным одеждам;
- по искусственным и защитным дорожным сооружениям;
- по элементам обустройства автомобильных дорог.

Ориентировочный объем ремонта автомобильных дорог, предусмотренный программой мероприятий данной КСОДД – 65 км.

Таблица 34 – Мероприятия по развитию сети дорог на территории городского округа Новоульяновск

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Строительство меридиальной магистрали от а/д подъезд к г. Новоульяновск до п. Липки в обход г. Новоульяновск	км	8,5
2	Строительство широтной магистрали от п. Меловой до пристани в г. Новоульяновск	км	6,3

3	Строительство а/д в створе ул. Ульяновской до ул. Свободы и далее до п. Липки	км	3
4	Реконструкция а/д "Новоульяновск - Липки - Криуши"	км	15
5	Строительство а/д «Новоульяновск – п. им. Карамзина	км	6,5
6	Ремонт а/д регионального и местного значения	км	65

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

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

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

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

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

- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- выезд за стоп-линию;
- выезд на встречную полосу движения;
- проезд под знак «Въезд запрещен»;
- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;
- выезд на тротуар;
- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;

- нарушение требований дорожной разметки;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

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

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять по ГОСТ Р 57145:

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

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

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

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

- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных

транспортных средств;

- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках автомобильных дорог, характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Результаты анализа причин возникновения ДТП указывают на необходимость размещения дополнительных комплексов фотовидеофиксации нарушений. Это позволит снизить количество ДТП на автомобильных дорогах городского округа Новоульяновск. Перечень необходимых мероприятий приведен в таблице 35. Схема расположения мероприятий по установке комплексов фотовидеофиксации нарушений представлена в Приложении А.

Таблица 35 – перечень мероприятий по установке комплексов фотовидеофиксации нарушений

№ п.п.	Местоположение	Мероприятия	Ед. изм.	Технические параметры
1	а/д Подъезд к г. Новоульяновск	Установка средств фото- и видеофиксации	ед.	1
2	а/д «Новоульяновск – п. им. Карамзина	Установка средств фото- и видеофиксации	ед.	1

3 Формирование итогового перечня мероприятий по организации дорожного движения, установление очередности их реализации, оценка объемов и источников финансирования

Выбранные мероприятия направлены на оптимизацию организации дорожного движения, повышения пропускной способности улично-дорожной сети, повышения уровня безопасности дорожного движения. Для выбранных мероприятий установлена очередность их реализации, проведена оценка объемов их финансирования, которая включает расчет стоимости их реализации с указанием сроков проведения работ и источников финансирования.

Оценка требуемых объемов финансирования мероприятий КСОДД проводилась в соответствии с методикой определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации (МДС 81-35.2004), утвержденной Постановлением Госстроя России от 05.03.2004 N 15/1 (ред. от 16.06.2014) «Об утверждении и введении в действие Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации» (вместе с «МДС 81-35.2004 Методика определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации»), а также на основании аналогичных мероприятий с учетом уровня инфляции.

В таблице 36 представлены мероприятия комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, а также укрупненная оценка объемов финансирования данных мероприятий.

Таблица 36 – Общий перечень оптимизированного набора мероприятий на весь расчетный срок по совершенствованию работы транспортной инфраструктуры в границах городского округа Новоульяновск

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	Стоимость, тыс. руб.	Распределение финансирования по периодам реализации, тыс. руб.		
					2019-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2034 гг.
			Всего	2 226 817,65	310 397,65	946 200,00	970 220,00
			Региональный бюджет	2 075 084,00	275 860,00	925 740,00	873 484,00
			Местный бюджет	151 733,65	34 537,65	20 460,00	96 736,00
			Внебюджетные источники	-	-	-	-
1	2	5	3	4	5	6	7
1	Организация нерегулируемых пешеходных переходов	2025-2029	Местный бюджет	900,00		900,00	
2	Устройство велодорожек	2020-2022	Местный бюджет	31 872,00	31 872,00		
3	Устройство велопарковок у объектов притяжения	2021-2023	Местный бюджет	1 050,00	1 050,00		
4	Установка знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	2032-2034	Местный бюджет	120,00			120,00
5	Строительство меридиальной магистрали от а/д подъезд к г. Новоульяновск до п. Липки в обход г. Новоульяновск	2030-2032	Региональный бюджет	221 680,00			221 680,00
			Местный бюджет	55 420,00			55 420,00
6	Строительство широтной магистрали от п. Меловой до пристани в г. Новоульяновск	2033-2034	Региональный бюджет	164 304,00			164 304,00
			Местный бюджет	41 076,00			41 076,00
7	Строительство а/д в створе ул. Ульяновской до ул. Свободы и далее до п. Липки	2027-2029	Региональный бюджет	78 240,00		78 240,00	
			Местный бюджет	19 560,00		19 560,00	

8	Реконструкция а/д "Новоульяновск - Липки - Криуши"	2025-2026	Региональный бюджет	483 000,00		483 000,00	
9	Строительство а/д «Новоульяновск – п. им. Карамзина	2030-2032	Региональный бюджет	212 000,00			212 000,00
10	Строительство парковок для временного хранения ТС у объектов притяжения	2024	Местный бюджет	1 315,65	1 315,65		
11	Организация маршрута г. Новоульяновск – с. Криуши	2022	-	-			
12	Организация маршрута г. Новоульяновск – п. им. Карамзина	2032	-	-			
13	Ремонт а/д регионального и местного значения	2020-2034	Региональный бюджет	910 000,00	273 000,00	364 000,00	273 000,00
14	Установка средств фото- и видеofиксации	2020-2032	Региональный бюджет	2 000,00	1 000,00		1 000,00
15	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск	2022-2032	Региональный бюджет	2 000,00	1 000,00		1 000,00
16	Установка дорожных знаков на а/д регионального и межуниципального значения	2020-2034	Региональный бюджет	1 860,00	860,00	500,00	500,00
17	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2032	Местный бюджет	120,00			120,00
18	Устройство заниженного бордюрного камня	2022	Местный бюджет	120,00	120,00		
19	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	2022	Местный бюджет	180,00	180,00		

4 Оценка эффективности мероприятий по ОДД

Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Для оценки эффективности мероприятий, входящих в предлагаемую КСОДД, используется определенная система показателей. Для этого мероприятия предварительно были подразделены по следующим направлениям:

- влияние на транспортную доступность исследуемого региона;
- влияние на безопасность движения;
- влияние на социально-экономическое положение;
- влияние на экологию.

В данном разрезе в раздел мероприятий, направленных на повышение транспортной доступности, попадают следующие:

- повышение пропускной способности дорог;
- оптимизация светофорного регулирования;
- развитие парковочного пространства;
- оптимизация системы пассажирских перевозок;
- организация движения грузового транспорта;
- обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;
- реконструктивно-планировочные, организационные мероприятия.

Проведение комплекса мероприятий данного направления позволит уменьшить среднюю задержку транспортных средств в движении, снизить показатель перегруженности дорог, повысить уровень обслуживания дорог. Также увеличить количество перевезенных пассажиров и грузов и снизить перепробеги транспорта, что приведет к повышению эффективности с точки

зрения транспортной доступности (таблица 37).

Таблица 37 – Прогнозируемые показатели транспортной доступности

Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2024г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2024г. к 2018г., (раз)
				2020г.	2022 г.	2024 г.	2026 г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения)	%	68,2	68,2	68,2	68,2	68,2	68,2	-
2. Перевозка грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности	%	100	111	104	107	111	114,5	1,11
3. Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100	105	102	103	105	106,5	1,05
Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2034г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2034г. к 2018г., (раз)
				2028г.	2030 г.	2032 г.	2034 г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения)	%	68,2	73,7	69,3	69,3	70,4	73,7	1,08
2. Перевозка грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности	%	100	128,9	118,1	121,7	125,3	128,9	1,29
3. Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100	112,9	108,1	109,7	111,3	112,9	1,13

В раздел мероприятий, влияющих на повышение безопасности движения, попадают:

- определение перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;
- усовершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- выбор скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;
- мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные параметры для оценки эффективности мероприятий по ОДД, влияющих на безопасность дорожного движения, можно определить, исходя из данных, содержащихся в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Данным документом устанавливаются следующие целевые показатели:

- количество мест концентрации ДТП на дорожной сети (ед.);
- количество погибших в ДТП (кол-во человек на 100 тыс. населения).

Реализация мероприятий данного раздела направлена на достижение к 2034 году следующих целевых показателей, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204:

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;
- сокращение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения.

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и

количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для городского округа Новоульяновск выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций региона;

Оценка ожидаемого социально-экономического эффекта от внедрения мероприятий по ОДД приведена в таблице 38.

Таблица 38 – Ожидаемый социально-экономический эффект от внедрения мероприятий по ОДД

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	2	3	4
1	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	Реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием грузового транспорта, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения
2	Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов

3	Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования, реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения
4	Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства

Проведение всего комплекса мероприятий по ОДД также направлено на снижение негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека. Реализация предлагаемых в данной КСОДД мероприятий приводит к снижению суммарных объемов выбросов вредных веществ и, как следствие, к улучшению экологической обстановки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках Комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Новоульяновск, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации разработан оптимизированный комплекс мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог городского округа Новоульяновск, расположенных в границах Ульяновской области, на период до 2034 года, увязанный с документами территориального и стратегического планирования.

Программа взаимоувязанных мероприятий нацелена на повышение безопасности дорожного движения на УДС городского округа Новоульяновск и повышение эффективности организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения. Предлагаемые мероприятия направлены на оптимизацию организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети городского округа Новоульяновск, повышение эффективности организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения.