

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ИТП»

Инв. № 86000014.КСОДД.ОТ.1.1

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

_____/Зацепин А.Н.

30.10.2018



ОТЧЕТ

О РАЗРАБОТКЕ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОРОДА НЕФТЕЮГАНСКА

по теме:

Модуль 3. Разработка Комплексной схемы организации дорожного движения
(заключительный)

Муниципальный контракт № 62-09/2018

Руководитель проекта:

_____/Е.В. Горин

подпись, дата

Рязань 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

начальник сектора
моделирования

подпись, дата

Горин Е.В. (разделы 1, 4)

Исполнители темы:

заместитель начальника
отделения ТПМ

подпись, дата

Морозова Е.А. (разделы 2, 3,
4)

главный специалист
отделения ТПМ

подпись, дата

Дмитриева И.Н. (4, 5)

главный специалист
отделения ТПМ

подпись, дата

Тимакина А.А. (разделы 4, 6)

нормоконтролер

подпись, дата

Зацепин А.Н.

РЕФЕРАТ

Отчет 251 с., 28 рис., 55 табл., 9 источников.

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

Объектом исследования является транспортная система города Нефтеюганска.

Цель работы – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД), в частности, Программы взаимоувязанных мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети на территории г. Нефтеюганска, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей муниципального образования, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

В рамках третьего этапа проекта были разработаны мероприятия по:

- оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории г. Нефтеюганска;
- повышению качества оказания пассажирских перевозок;
- оптимизации парковочного пространства на территории г. Нефтеюганска;
- совершенствование системы пешеходной и велотранспортной инфраструктуры.

На основании разработанных мероприятий составлена программа с приведением укрупненной оценки финансирования. Разработана система показателей и проведена прогнозная оценка программы мероприятий по выбранным критериям.

СОДЕРЖАНИЕ

Список исполнителей.....	2
Реферат	3
Содержание	4
Обозначения и сокращения	9
Введение	10
1 Подготовка характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.....	12
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	12
1.2 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	15
1.3 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	26
1.4 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	33
1.4.1 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории	33
1.4.2 Анализ документов стратегического планирования.....	39
1.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно- эксплуатационные характеристики.....	41
1.6 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	50
1.6.1 Организация дорожного движения транспортных средств ..	50

1.6.2	Организация движения пешеходов и велосипедистов.....	58
1.6.3	Организация движения маршрутных транспортных средств...	64
1.7	Анализ параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств	84
1.7.1	Анализ параметров движения индивидуального транспорта...	84
1.7.2	Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	94
1.7.3	Анализ мест стоянки и остановки транспортных средств....	94
1.8	Исследование пассажиро- и грузопотоков.....	106
1.8.1	Оценка пассажиропотоков.....	106
1.8.2	Анализ грузопотоков	109
1.9	Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	113
1.10	Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения.....	115
1.11	Анализ эффективности используемых методов ОДД	119
1.12	Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	122
1.13	Изучение общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	130

2	Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД (вариантов проектирования).....	135
3	Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов.....	138
4	Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта проектирования	142
4.1	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	142
4.2	Мероприятия по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	149
4.3	Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема).....	153
4.4	Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функциям и этапам внедрения	157
4.5	Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.....	158
4.6	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	166
4.7	Мероприятия по применению реверсивного движения.....	169
4.8	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	170
4.9	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков.....	175
4.10	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств,	

осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	177
4.11 Мероприятия по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории	180
4.12 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	181
4.13 Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	183
4.14 Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	192
4.15 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	193
4.16 Мероприятия по режимам работы светофорного регулирования	195
4.17 Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	198
4.18 Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.....	200
4.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	206
4.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	218
4.21 Мероприятия по организации велосипедного движения.....	219
4.22 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	224
4.23 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения..	226

4.24 Мероприятия по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	235
5 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения	235
6 Формирование предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	246
Заключение	249
Список использованных источников	251

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о НИР применяют следующие обозначения и сокращения:

РТV –	Planung Transport Verkehr
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
ГИС –	географическая информационная система
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИТС	интеллектуальная транспортная система
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МТОП –	маршрутный транспорт общего пользования
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ОТ –	общественный транспорт
ТП –	транспортный поток
ТС –	транспортное средство
ТЦ –	торговый центр
УДС –	улично-дорожная сеть
ХМАО –	Ханты-Мансийский автономный округ
ЦОДД	центр организации дорожного движения

ВВЕДЕНИЕ

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

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

Низкие темпы развития УДС 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 данного проекта является разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД), и, в частности, Программы взаимоувязанных мероприятий, направленных на предупреждение заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей г. Нефтеюганска, снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

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

- разработать мероприятия по развитию улично-дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;

- разработать мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий

их движения;

- разработать мероприятия по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;

- разработать мероприятия по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;

- разработать мероприятия по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования

- разработать Программу мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения;

- разработать систему показателей и прогнозная оценка эффективности Программы мероприятий (общих и локальных) по выбранным критериям, в том числе с использованием методов компьютерного моделирования.

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

1 Подготовка характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В отечественной, и тем более зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью организации дорожного движения, а с другой, постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

Использовался следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- документальное изучение;
- натурные обследования;
- моделирование дорожного движения.

Документальное изучение – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным). Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являлись следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований;

- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применялись стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксировал параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП:

- ручной;
- полуавтоматический;
- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учетчиками транспорта. Это специально обученные люди, которые стоят на стационарных постах в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения с различных направлений. Такой способ сбора данных характеризуется повышенной трудоемкостью, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизной.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществляется с помощью специального видеоборудования, которое

позволяет производить съемку на всем обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов. Существует множество детекторов, которые разделяются на типы по принципу их действия: инфракрасные, объемные, индукционные, радиолокационные и т. д. Главное преимущество в использовании детекторов учета транспорта заключается в том, что вся информация с них обрабатывается и вносится в базу данных в автоматическом режиме и не требует дополнительных временных затрат на обработку материалов об интенсивности движения транспортных потоков.

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы организации дорожного движения и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Примером может служить проверка при искусственном увеличении интенсивности за счет задерживания транспортного потока и, таким образом, увеличения его плотности.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания КСОДД необходимо использовать различные способы моделирования ТП, такие как:

- имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;
- прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

1.2 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Федеральный закон 443-ФЗ определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения и устанавливает полномочия органов власти всех уровней в области организации дорожного движения.

К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

- разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъекта Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;
- организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;
- утверждение нормативов финансовых затрат бюджетов субъекта Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации

мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- определение расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения относятся:

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

- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

Федеральный закон 443-ФЗ в качестве основных принципов организации дорожного движения в РФ определяет следующие:

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;

- обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации;

- приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов;

- приоритет развития транспорта общего пользования;

- создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;

- достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения;

- обеспечение экологической безопасности.

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация городского парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы:

- отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся

повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности городских УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру;

- максимально полное использование имеющейся пропускной способности городских и региональных дорожных сетей;

- комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта;

- непрерывность планирования, мониторинга реализации планов и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях. Данное направление реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковка);

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи,

электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ и КСОДД и т.п.).

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка накопление и анализ данных основных параметрах дорожного движения:

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

- параметры эффективности организации дорожного движения, характеризующие потерю времени (задержку) в движении транспортных средств и (или) пешеходов.

Мониторинг дорожного движения осуществляется в целях формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения, оценки деятельности органов власти по организации дорожного движения, а также в целях обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных

на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Федеральный закон 443-ФЗ определяет эффективность организации дорожного движения как соотношение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов до и после реализации мероприятий по организации дорожного движения при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение эффективности организации дорожного движения осуществляется органами исполнительной власти субъекта Федерации, органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения, посредством реализации мероприятий по организации дорожного движения, к которым относятся:

- управление распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;

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

- оптимизация циклов светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление;

- согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

- развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов;

- введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

- развитие парковочного пространства (преимущественно за пределами

дорог);

- введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств.

Федеральный закон 443-ФЗ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для обеспечения организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства, и иные сооружения и устройства).

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

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

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

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

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 г. № 269-ст);

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

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

- ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация» (утвержден приказом Росстандарта от 07 апреля 2015 г. № 228-ст);

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

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

Федеральный закон 443-ФЗ определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой общедоступный информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

Контроль за соблюдением требований к парковкам общего пользования, установленных настоящей статьей, реализуется органами, осуществляющими региональный государственный контроль в области организации дорожного движения.

Федеральным законом 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» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т. е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по организации дорожного движения на территории г. Нефтеюганска фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Деятельность по ОДД в городском округе город Нефтеюганск определяется следующими документами:

- Постановление Правительства Ханты-Мансийского АО – Югры от 09.10.2013 № 418-п «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2018–2025 годы и на период до 2030 года»;

- Постановление Правительства Ханты-Мансийского АО – Югры от 26 декабря 2014 г. № 506-п «Об утверждении Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 26.06.2015 № 1085-V «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития муниципального образования город Нефтеюганск на период до 2030 года»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 21.02.2018 № 347-VI «Об утверждении Программы комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования город Нефтеюганск на 2018-2028 годы»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 13.11.2017 № 675-п «Об одобрении прогноза социально-экономического развития муниципального образования город Нефтеюганск на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов»;

- Распоряжение администрации города Нефтеюганска № 72-р от 01.04.2016 «О плане мероприятий по обеспечению стабильного социально-экономического развития в муниципальном образовании город Нефтеюганск в 2016 году и на период 2017 и 2018 годов»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 25.12.2015 № 1172-V с изменениями от 11.04.2018 № 373-VI «О внесении изменений в документ

территориального планирования «Генеральный план города Нефтеюганска»;

- Проект решения Думы города Нефтеюганска от 23.07.2018 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Нефтеюганска на период 2017-2028 годы»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 26.09.2018 № 476-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 25.10.2013 № 1202-п «О муниципальной программе «Социально-экономическое развитие города Нефтеюганска на 2014-2020 годы»»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 26.09.2018 № 476-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 29.10.2013 № 1214-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Развитие транспортной системы в городе Нефтеюганске на 2014-2020 годы»»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 04.04.2018 № 141-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 22.10.2013 № 1167-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Профилактика правонарушений в сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, пропаганда здорового образа жизни (профилактика наркомании, токсикомании и алкоголизма) в городе Нефтеюганске на 2014-2020 годы»»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 19.10.2017 № 629-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 25.10.2013 № 1190-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Доступная среда в городе Нефтеюганске на 2014-2020 годы»».

1.3 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В целях эффективного разделения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

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

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной

инфраструктуры поселений, городских округов».

В целях решения указанных проблем в сфере организации дорожного движения в Российской Федерации, Министерством транспорта России в 2014 году была разработана Концепция проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Несмотря на несомненную актуальность такого документа, только спустя почти четыре года был принят Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступит в силу только в конце декабря 2018 года.

Анализ норм указанного закона выделяет основные акценты его применения.

Во-первых, полномочия по организации дорожного движения (далее – ОДД) разделили на три уровня: федеральный, региональный и местный.

Для каждого уровня рассчитывается штатная численность структур, занимающихся ОДД, и для каждого уровня определяются объемы ассигнований и затрат на мероприятия по ОДД.

Во-вторых, это общие требования по ОДД.

В частности, единый порядок дорожного движения на территории РФ устанавливается Правилами дорожного движения, и в Российской Федерации установлено правостороннее движение. Сейчас данные нормы прописаны в Федеральном законе от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», но они оттуда будут изъяты одновременно со вступлением в силу нового закона 443-ФЗ.

На законодательном уровне закреплено обязательное применение технических регламентов и стандартов при установке знаков, нанесении разметки и так далее.

Третье – КСОДД и ПОДД.

Полулегальное существование комплексных схем организации

дорожного движения (КСОДД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД) закончено. Данные понятия закреплены на законодательном уровне.

КСОДД аккумулирует все намерения и планы властей по ОДД в свете нормативов, которые при детальной проработке специалистами выливаются в ПОДД. КСОДД и ПОДД в совокупности являются документацией по организации дорожного движения.

Четвертое – обеспечение эффективности ОДД.

Повышение безопасности дорожного движения было есть и остается основной задачей государства на дорогах. Но, помимо основной задачи, есть и другие. До сих пор в законе «О безопасности дорожного движения» была прописана всего одна – увеличение пропускной способности дорог. Теперь к ней добавляются и другие:

- управление распределением транспортных средств на дорогах;
- оптимизация циклов светофорного регулирования;
- согласование (координация) работы светофорных объектов и так далее.

Критерии эффективности устанавливаются на федеральном уровне.

Отдельный раздел Закона 443-ФЗ посвящен организации парковок, в том числе платных. Тема достаточно обширная, потому детально проработана законодателем. В частности, максимальный размер платы за парковку устанавливается на федеральном уровне, и взимание платы должно идти только в автоматическом режиме.

Пятое – ограничение въезда, например, в центры городов. Такое право властям всех уровней предоставили, но при этом необходимо выполнить три условия:

а) въезд ограничивается в отношении транспортных средств определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами.

б) въезд ограничивается по определенным дням и времени суток.

в) если такое решение принимается, то параллельно должны быть осуществлены компенсационные мероприятия:

- 1) повышение качества работы маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа;
- 2) открытие новых маршрутов регулярных перевозок или увеличение провозных возможностей действующих маршрутов регулярных перевозок;
- 3) организация парковок (парковочных мест);
- 4) развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов, иные подобные мероприятия.

Нормативно-правовая база регионального и местного уровня, регламентирующая деятельность по ОДД в городе Нефтеюганске представлена следующими документами:

- Постановление Правительства Ханты-Мансийского АО – Югры от 09.10.2013 № 418-п «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2018–2025 годы и на период до 2030 года»;

- Постановление Правительства Ханты-Мансийского АО – Югры от 26 декабря 2014 г. № 506-п «Об утверждении Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 26.06.2015 № 1085-V «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития муниципального образования город Нефтеюганск на период до 2030 года»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 21.02.2018 № 347-VI «Об утверждении Программы комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования город Нефтеюганск на 2018-2028 годы»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 13.11.2017 № 675-п «Об одобрении прогноза социально-экономического развития муниципального образования город Нефтеюганск на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов»;

- Распоряжение администрации города Нефтеюганска № 72-р

от 01.04.2016 «О плане мероприятий по обеспечению стабильного социально-экономического развития в муниципальном образовании город Нефтеюганск в 2016 году и на период 2017 и 2018 годов»;

- Решение Думы города Нефтеюганска от 25.12.2015 № 1172-V с изменениями от 11.04.2018 № 373-VI «О внесении изменений в документ территориального планирования «Генеральный план города Нефтеюганска»;

- Проект решения Думы города Нефтеюганска от 23.07.2018 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Нефтеюганска на период 2017-2028 годы»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 26.09.2018 № 476-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 25.10.2013 № 1202-п «О муниципальной программе «Социально-экономическое развитие города Нефтеюганска на 2014-2020 годы»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 26.09.2018 № 476-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 29.10.2013 № 1214-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Развитие транспортной системы в городе Нефтеюганске на 2014-2020 годы»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 04.04.2018 № 141-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 22.10.2013 № 1167-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Профилактика правонарушений в сфере общественного порядка, безопасности дорожного движения, пропаганда здорового образа жизни (профилактика наркомании, токсикомании и алкоголизма) в городе Нефтеюганске на 2014-2020 годы»;

- Постановление администрации города Нефтеюганска от 19.10.2017 № 629-п «О внесении изменений в постановление администрации города Нефтеюганска от 25.10.2013 № 1190-п «Об утверждении муниципальной программы города Нефтеюганска «Доступная среда в городе Нефтеюганске

на 2014-2020 годы».

Анализ нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории города Нефтеюганска показал достаточный объем и уровень необходимых нормативных и распорядительных документов регионального и местного уровня. С учетом вступления 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», необходимо приведение нормативно-правовой базы по ОДД в соответствие с требованиями указанного закона. В особенности это касается документации по организации дорожного движения, которая регламентируется Главой 4 Закона 443-ФЗ, и предусматривает обязательное наличие разработанных, согласованных и утвержденных комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов организации дорожного движения.

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории города Нефтеюганска, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения муниципального образования о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы муниципального образования, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти города Нефтеюганска в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы:

- автономное учреждение города Нефтеюганска «Нефтеюганский информационный центр»;

- Муниципальное автономное учреждение «Редакция газеты «Здравствуйте, нефтеюганцы!».

В целях реализации Федерального закона от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления», а также совершенствования системы информирования жителей г. Нефтеюганска о деятельности органов местного самоуправления, развития информационного пространства города порталу Администрации г. Нефтеюганска присвоен статус официального источника информации о деятельности органов местного самоуправления в сети интернет. Утверждено название интернет-сайта – официальный портал Официальный сайт органов местного самоуправления города Нефтеюганска ХМАО – Югра: www.admugansk.ru.

Использование средств теле- и радиовещания Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, Нефтеюганского района и города Нефтеюганска позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

На территории г. Нефтеюганска достаточно развита и успешно используется система мониторинга транспорта, к которой можно отнести следующие основные компоненты:

- интернет-приложения «Яндекс. Навигатор», «Яндекс пробки онлайн»;
- интерактивные карты города;
- система GPS/ГЛОНАСС мониторинг в г. Нефтеюганске, распространяющаяся на маршрутный транспорт общественного пользования;
- интернет-сервис «Умный транспорт» и т. д.

Наличие мобильных приложений указанных информационных ресурсов обеспечивает максимальный охват пользователей системы мониторинга

транспорта в г. Нефтеюганске.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения соответствует отечественным и зарубежным стандартам.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти автономного округа и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа – Югры о результатах деятельности органов региональной исполнительной власти. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах/отчетах Главы г. Нефтеюганска о результатах деятельности.

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

1.4.1 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации территориальное планирование направлено на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований (статья 9).

Документы территориального планирования подразделяются на:

- документы территориального планирования Российской Федерации;
- документы территориального планирования двух и более субъектов российской Федерации;
- документы территориального планирования субъекта Российской Федерации;
- документы территориального планирования муниципальных образований.

Документами территориального планирования Российской Федерации являются схемы территориального планирования Российской Федерации в пяти основных областях.

В области транспортной инфраструктуры действует «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (СТП РФ Транспорт), утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р.

Реализация СТП предполагает 2 этапа:

- 1 этап – до 2020 года;
- 2 этап – до 2030 года.

На первую очередь (до 2020 года) на территории г. Нефтеюганска, согласно документу, предусматриваются мероприятия по развитию автомобильного и воздушного видов транспорта.

В целях формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров предусматривается реконструкция автомобильной дороги Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» до параметров дороги IV технической категории.

В целях развития сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной

аэропортовой сети, предлагается реконструкция аэропорта г. Нефтеюганска. В перечень мероприятий войдет реконструкция взлетно-посадочной полосы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, устройство водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования.

На расчетный срок (до 2030 года) предусматриваются мероприятия по развитию железнодорожного и водного видов транспорта.

В целях развития железнодорожного транспорта предлагается строительство новой железнодорожной линии «Ульт-Ягун – Приобье», протяженностью 377 км, которая пройдет по территориям Ханты-Мансийского, Нефтеюганского, Сургутского районов, а также городам Ханты-Мансийск и Нефтеюганск.

В целях развития инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов предлагается создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в речном порту г. Нефтеюганска.

Схема территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа - Югры

Схема территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (далее – СТП ХМАО), утвержденная Постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26.12.2014 № 506п (ред. от 20.04.2018), имеет большое значение для стратегического планирования регионального развития, являясь проекцией на территорию округа стратегий социально-экономического развития. Она предполагает взаимосвязь и согласование федеральных, региональных, межрегиональных и межотраслевых приоритетов развития, а также муниципальных интересов и позволяет выстроить механизм наиболее эффективного использования имеющихся ресурсов.

Главной целью территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры является обеспечение устойчивого развития

территории через формирование правовых инструментов реализации полномочий органов государственной власти.

Основными задачами СТП ХМАО – Югры являются:

- развитие производительных сил на основе сбалансированного учета социальных, экологических и экономических факторов;
- формирование единого хозяйственного комплекса на основе согласованного развития ведущих и вспомогательных отраслей федеральной специализации, отраслей регионального значения, транспортной, инженерной и социальной инфраструктур;
- взаимная увязка интересов промышленного освоения, традиционного природопользования, природоохранной деятельности для обеспечения устойчивого развития территории автономного округа.

Документ транслирует мероприятия, заложенные на федеральном уровне в части реконструкции объектов воздушного и водного видов транспорта, а также закладывает мероприятия по развитию объектов дорожного сервиса, в частности, строительство АЗС и пункта торговли на а/д Нефтеюганск – Сургут 14+120 км (справа), пункта общественного питания на 14+077 км (слева).

Генеральный план города Нефтеюганска

Генеральный план города Нефтеюганска был утвержден Решением Думы города Нефтеюганска от 01.10.2009 № 625-IV. Внесение изменений в Генеральный план разработаны в соответствии с Конституцией Российской Федерации, Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом города Нефтеюганска, и утверждены Решением Думы от 11.04.2018 № 373-VI «О внесении изменений в документ территориального планирования «Генеральный план города Нефтеюганска».

Основными задачами Генерального плана являются:

- выявление проблем градостроительного развития территории г. Нефтеюганска, обеспечение их решения;

- определение основных направлений и параметров пространственного развития городского округа, обеспечивающих создание инструмента управления развитием территории на основе баланса интересов федеральных, окружных и местных органов публичной власти;

- создание электронного генерального плана на основе компьютерных технологий и программного обеспечения, а также требований к формированию ресурсов информационной системы обеспечения градостроительной деятельности.

Генеральный план устанавливает:

- функциональное зонирование территории городского округа;
- границы населенного пункта г. Нефтеюганска, входящего в состав муниципального образования;

- характер развития муниципального образования с определением подсистем социально-культурных и общественно-деловых центров на основе перечня планируемых к размещению объектов местного значения;

- характер развития сети транспортной, инженерной, социальной и иных инфраструктур.

Расчетный срок реализации Генерального плана – 2028 г.

В области автомобильного транспорта для формирования единого транспортного каркаса на территории г. Нефтеюганска Генеральным планом рассматриваемого муниципального образования предлагается ряд мероприятий по строительству и реконструкции:

- строительство магистральной дороги регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска;

- строительство магистральной улицы районного значения от ул. Транспортной до автомобильной дороги местного значения в створе ул. Энергетиков

- строительство магистральной улицы районного значения, соединяющая ул. Набережную с ул. Мамонтовской;

- строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Нефтяников от ул. Романа Кузоваткина до проектируемого

участка ул. Набережной;

- строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мамонтовской (съезд с развязки) вдоль промышленной зоны;

- строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мира от ул. Жилой до ул. Объездной;

- строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Энергетиков от ул. Сургутской до ул. Объездной;

- строительство магистральной улицы районного значения от ул. Ленина до проектируемого обхода города;

- строительство магистральной улицы районного значения в микрорайонах 11 и 11 Б: ул. Центральная;

- строительство магистральной улицы районного значения в микрорайонах 11 и 11 Б: участок, соединяющий ул. Николая Мелик-Карамова и 5-й проезд

- строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Киевской (от ул. Парковой до Объездной дороги);

- строительство магистральной улицы районного значения от ул. 5-й Проезд до ул. 6-й Проезд;

- реконструкция магистральной улицы районного значения от ул. Транспортной до ул. 8-й Проезд;

- строительство магистральной улицы районного значения от проектируемого обхода города в районе аэропорта;

- строительство магистральных улиц районного значения в новом планируемом микрорайоне в юго-восточной части города;

- реконструкция магистральной улицы районного значения от Проезда 5 до ул. 8-й проезд;

- строительство магистральной улицы общегородского значения регулируемого движения (от улицы Объездная до Федеральной трассы (за микрорайоном 8А));

- строительство улиц местного значения в микрорайонах 11, 11А, 11Б, СУ-62, 15, районе севернее аэропорта.
- строительство транспортной развязки в одном уровне на пересечении ул. Парковая – ул. Сургутская;
- строительство транспортной развязки в одном уровне на пересечении ул. Мира – дорога вдоль берега протоки (продолжение ул. Набережная);
- реконструкция существующей транспортной развязки в разных уровнях в южной части населенного пункта;
- строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги федерального значения Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск и магистральной дороги регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска;
- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общего пользования Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск;
- реконструкция ул. Нефтяников (от ул. Сургутской до ул. Романа Кузоваткина);
- реконструкция ул. Мамонтовской (развязка перекрестка ул. Мамонтовской – ул. Александра Филимонова);
- строительство железнодорожной линии Ульт-Ягун – Приобье;
- вынос грузового причала с занимаемой территории в центральной части города в западную промышленную зону;
- реконструкция аэропорта.

1.4.2 Анализ документов стратегического планирования

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

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» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года №1032-р).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

- повышение уровня безопасности транспортной системы;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Транспортная стратегия РФ в части, касающейся г. Нефтеюганска, не содержит мероприятий.

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

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры города Нефтеюганска. Они обеспечивают внешние транспортные связи города с Ханты-Мансийским АО, населенными пунктами Нефтеюганского района, а также во многом определяют возможности развития города, так как по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения муниципального образования.

Основные автотранспортные связи межобластного характера осуществляются по автомобильной дороге федерального значения Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут, которая является единственным федеральным маршрутом, соединяющим север с Тюменской областью. Дорога построена по параметрам II технической категории и находится в управлении ФКУ «Уралуправтодор». Протяженность дороги в пределах городского округа составляет 8,1 км.

В северном направлении с улицы Сургутской выходит автомобильная дорога межмуниципального значения III технической категории «Нефтеюганск – Левый берег р. Обь», протяженность которой в пределах муниципального образования составляет 1,6 км. Дорога осуществляет связь административного центра района – города Нефтеюганска с населенными пунктами района (в первую очередь с поселками Чеускино и Сингапай).

Протяженность автомобильных дорог всех форм собственности, находящихся на территории городского округа – города Нефтеюганска составляет 64,643 км, плотность улично-дорожной сети – 0,42 км/км². Данные о протяженности улично-дорожной сети приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Протяженность УДС г. Нефтеюганска

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км
1	Общая протяженность дорог общего пользования, из них:	64,643
2	дороги федерального значения	8,1
3	дороги регионального и межмуниципального значения	1,6
4	дороги местного значения	54,943

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

Согласно данным Постановления администрации города Нефтеюганска от 03.09.2014 № 1002-п «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения города Нефтеюганска» с изменениями от 30.06.2017, Генерального плана города Нефтеюганска и Проекту организации дорожного движения и обустройства городских улиц по городу Нефтеюганску составлена характеристика сети улиц и дорог, приведенная в таблице 2.

Кроме того, в границах города имеются внутриквартальные проезды, общая площадь которых составляет 502 495,9 м². В таблице 3 представлена площадь внутриквартальных проездов с разбивкой по районам.

Таблица 2 – Характеристика сети улиц и дорог общего пользования местного значения

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Категория улицы/дороги	Протяженность, м	Ширина полосы движения, м (факт/МН)	Кол-во полос движения (факт/МН)	Продольный уклон, ‰ (факт/МН)	Минимальный радиус кривых в плане, м (факт/МН)	Кол-во пересечений и примыканий, всего/со светофорным регулированием
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Владимира Петухова (от ул. Мамонтовская до ул. Набережная)	УРД	1081	3,75-5,5/3,5	2/4-8	2-16/50	351/400	21/2
2	Объездная дорога (от ул. Сургутская до ул. Мамонтовская)	УРД	3729	3,75/3,5	2/4-8	1-4/50	100/400	32/2
3	Александра Филимонова (от ул. Мамонтовская до ул. Набережная)	УТП	1506	5,2/3,5	2/2-4	0-6/60	467/250	24/2
4	Нефтяников	УТП/УРД	4280	–	–	–	–	46/7
4.1	Нефтяников (от ул. Мира до ул. Сургутская)	УТП	1100	3,5-5,5/3,5	2/2-4	1-22/60	245/250	13/1
4.2	Нефтяников (от ул. Владимира Петухова до ул. Мира)	УРД	2420	3,5-5,5/3,5	2/4-8	1-22/50	245/400	26/6
4.3	Нефтяников (от ул. Владимира Петухова до ул. Романа Кузоваткина)	УТП	760	3,5-5,5/3,5	2/2-4	1-22/60	245/250	7/0
5	микрорайон 11 (от ул. Сургутской до строения б1, подъезд к школе № 7)	УЖ	606	3,25-3,5/3,0	2/2–3	1-11/70	14/90	15/0
6	Ленина (от Объездной дороги до строений нового аэропорта)	УТП	1741	4,0/3,5	2/2-4	0-10/60	24/250	5/1
7	Гагарина (от ул. Нефтяников до ул. Набережной)	УТП	1176	5,5/3,5	2/2-4	8-23/60	201/250	25/2
8	Мира (от ул. Набережная до ул. Жилая (прямое направление), от ул. Жилой до ул. Строителей (обратное направление))	УРД	2961	3,4-4,55/3,5	2-4/4-8	2-30/50	–/400	41/5
9	Жилая	УТП	3388	4,5-5,2/3,5	2/2-4	0-5/60	71/250	57/3

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	Киевская (от ул. Нефтяников до ул. Парковая)	УТП	432	3,5/3,5	2/2-4	3/60	-/250	9/0
11	Ленина (от ул. Набережная до Объездной дороги)	УТП	2020	3,2-4,35/3,5	2-4/2-4	1-17/60	-/250	28/5
12	Проезд Береговой	УРД/УТП	642	-	-	-	-	5/1
12.1	Проезд Береговой (от ул. Мамонтовской до Федеральной дороги)	УРД	137	4,0/3,5	2-4/4-8	1-8/50	90/400	2/1
12.2	Проезд Береговой (от Федеральной дороги)	УТП	605	3,5-5,0/3,5	2/2-4	1-50/60	50/250	3/0
13	Строителей (от ул. Сургутская до ул. Ленина)	УТП	1172	4,5-5,8/3,5	2/2-4	3-31/60	-/250	30/3
14	Набережная	УРД/УТП	2126	-	-	-	-	29/5
14.1	Набережная (от ул. Сургутская до ул. Мира)	УРД	629	4,7/3,5	2/4-8	1-37/50	10/400	10/2
14.2	Набережная (от ул. Мира до ул. Владимира Петухова)	УРД	1076	4,7/3,5	2/4-8	1-37/50	10/400	15/2
14.3	Набережная (от ул. Владимира Петухова до ул. Романа Кузоваткина)	УТП	421	4,7/3,5	2/2-4	1-37/60	10/250	4/1
15	Транспортная (от проезда 5П до ул. Парковая)	УРД	2376	4,5/3,5	2/4-8	1-8/50	221/400	12/0
16	Парковая	УРД	4329	4,0-5,3/3,5	2/4-8	1-36/50	78/400	93/5

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
17	Проезд 6П (от проезда 8П до жилого городка УПТК)	УТП	2652	3,0/3,5	2/2-4	1-27/60	59/250	26/0
18	Проезд 8П	УТП	962	3,5/3,5	2/2-4	1/60	55/250	10/0
19	Проезд 5П	УТП/УРД	3188	–	–	–	–	32/1
19.1	Проезд 5П (от ул. Набережная до ул. Транспортной)	УРД	1750	4,5/3,5	2/4-8	1-4/50	55/400	20/1
19.2	Проезд 5П (от ул. Транспортной до проезда 8П)	УТП	1435	3,5/3,5	2/2-4	1-4/60	55/250	12/0
20	Сургутская	УТП/УРД	4358	4,5-5,75/3,5	2/2-4	1-18/60	113/250	52/7
20.1	Сургутская (от Объездной дороги до ул. Парковой)	УТП	1780	4,5-5,75/3,5	2/2-4	1-18/60	113/250	20/4
20.2	Сургутская (от ул. Парковой до проезда 5)	УРД	2578	4,5/3,5	2/4-8	1-18/50	113/400	32/3
21	Романа Кузоваткина (от ул. Мамонтовская до ул. Нефтяников)	УТП	196	3,5/3,5	2/2-4	2-8/60	–	4/0
22	Мамонтовская	УРД	3921	–	–	–	–	36/3
22.1	Мамонтовская (от Федеральной дороги до ул. Александра Филимонова)	УРД	3421	3,5-4,2/3,5	2-4/4-8	0-32/50	49/400	34/3
22.2	Мамонтовская (развязка)	УТП	500	3,5-4,2/3,5	2-4/2-4	0-32/60	49/250	2/0
23	Усть-Балыкская	УТП	1787	3,5-5,55/3,5	2/2-4	1-19/60	216/250	26/4
24	Аржанова (от ул. Мамонтовская до ул. Нефтяников)	УЖ	633	3,85-4,0/3,0	2/2-3	2-5/70	40/90	12/2

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
25	Энергетиков (от ул. Сургутская до пр. Энергетиков)	УТП	1226	3,25/3,5	2/2-4	0-15/60	23/250	24/0
26	Алексея Варакина	УТП	1318	3,25/3,5	2/2-4	0-15/60	23/250	2/0
27	Подъезд к СОШ № 7	УЖ	606	3,85-4,0/3,0	2/2-3	2-5/70	40/90	1/0
<p>Примечания</p> <p>1 УРД – магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения, УТП – магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные, УЖ – улицы в жилой застройке, УПр – улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах);</p> <p>2 (факт/МН) – фактическое значение/значение, приведенное в Местных нормативах градостроительного проектирования города Нефтеюганска.</p>								

Таблица 3 – Площадь внутриквартальных проездов г. Нефтеюганска

№ п/п	Наименование района/микрорайона	Площадь внутриквартальных проездов, м ²
1	1 мкр.	28 151,8
2	2-3 мкр.	38 395,4
3	4 мкр.	6 521,1
4	6 мкр.	12 277,9
5	2а микрорайон, Юбилейная	956,3
6	улица Набережная	6 200,0
7	5 мкр.	15 770,0
8	9мкр.	25 125,8
9	9А мкр.	638,1
10	10 мкр.	17 746,8
11	10А мкр.	1 183,6
12	7 мкр.	25 257,9
13	8 мкр.	20 740,0
14	8А мкр.	19 912,5
15	СУ-62	6 591,8
16	11 мкр.	41 811,8
17	11а мкр.	68 153,5
18	11б мкр.	5 317,0
19	СУ-905	987,8
20	ПНМК-6	3 016,0
21	Киевская, 1	536,9
22	АТБ-6	546,2
23	ОБТОиК	628,7
24	12 мкр.	36 061,9
25	16 мкр.	25 393,5
26	14 мкр.	30 305,2
27	15 мкр.	16 750,4
28	13 мкр.	30 393,0
29	16а мкр.	17 125,0

Опорная улично-дорожная сеть муниципального образования имеет прямоугольную планировочную схему и формируется магистральными улицами общегородского и районного значения. Южная и восточная части города ограничены естественными водными преградами, через которые имеются автомобильные мосты. В северной и западной частях города размещены коммунально-складские и промышленные предприятия, а также кварталы индивидуальной жилой застройки. Схема опорной сети автомобильных дорог показана на рисунке 1.

Обслуживание дорог общего пользования местного значения осуществляет подрядная организация по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования заключаемому ежегодно. Протяженность обслуживаемой сети дорог общего пользования – 54,943 км.

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, по очистке ливневой канализации, дорожных знаков, ограждений, по замене, при необходимости, элементов обустройства автомобильных дорог.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

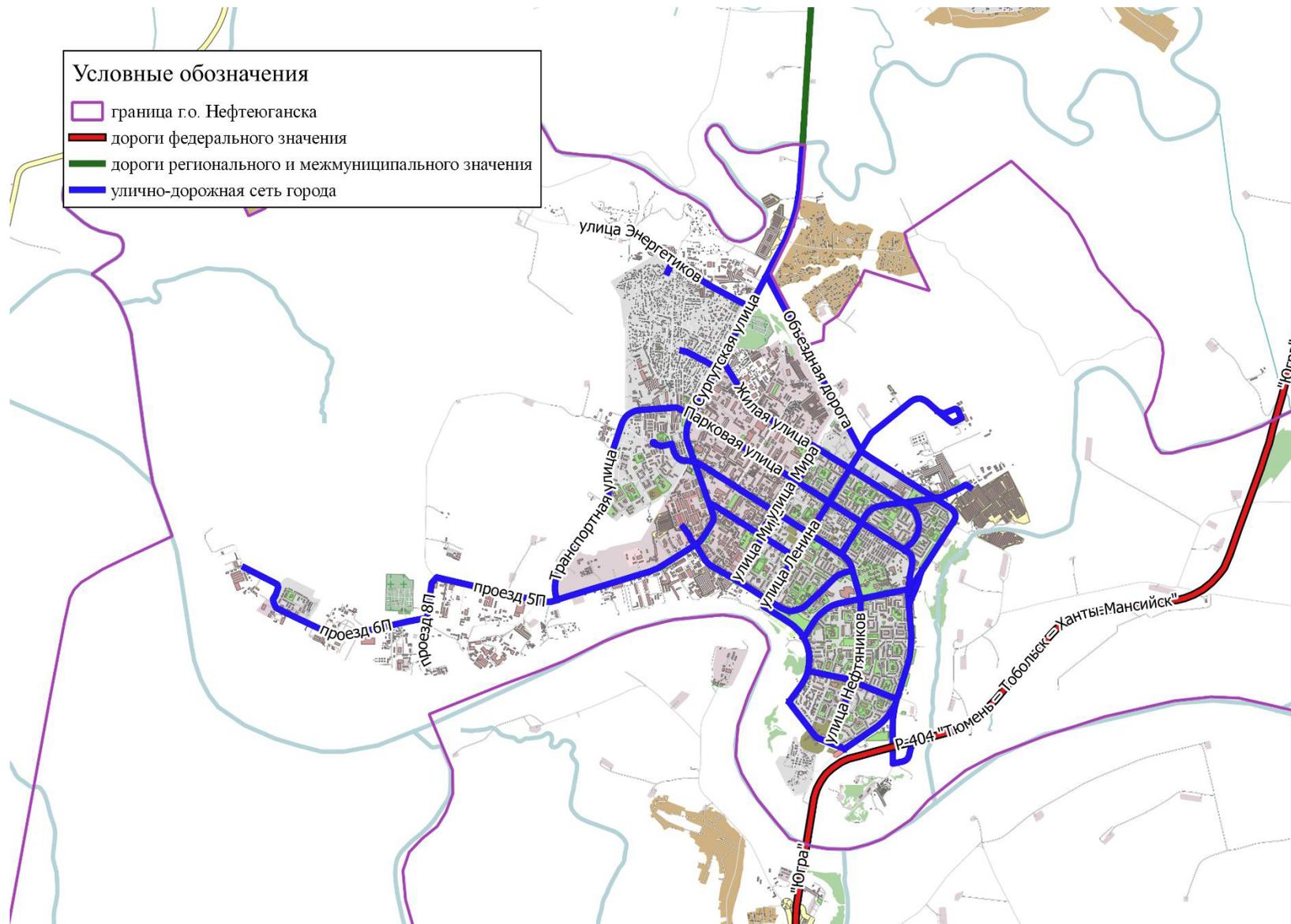


Рисунок 1 – Схема опорной сети улиц и дорог г. Нефтеюганска

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

1.6.1 Организация дорожного движения транспортных средств

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

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

Транспортная инфраструктура города Нефтеюганска представлена автомобильными дорогами общего пользования протяженностью 54,943 км, которые имеют усовершенствованное покрытие. Пересечение дороги федерального значения Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут и проезда Берегового выполнено в разных уровнях, что обеспечивает безопасность дорожного движения и сводит к минимуму возникновение конфликтных ситуаций. Остальные пересечения дорог выполнены в одном уровне. На пересечении ул. Мамонтовской – ул. Александра Филимонова организована транспортная развязка.

Повышение безопасности дорожного движения в городе Нефтеюганске осуществляется с помощью канализирования движения (разделения транспортных потоков с помощью технического обустройства), а также с помощью технических средств ОДД.

Разделение транспортных потоков на улице Мира выполнено посредством организации конструктивно-выделенной разделительной полосы. Канализирование движения с помощью направляющих устройств организовано на 8 пересечениях:

- проезда Береговой – ул. Мамонтовской;
- ул. Усть-Балыкской – Объездной дороги;
- ул. Жилой – ул. Усть-Балыкской;
- ул. Мамонтовской – Объездной дороги – ул. Александра Филимонова – ул. Парковой;
- ул. Жилой – ул. Сургутской;
- ул. Нефтяников – ул. Сургутской;
- ул. Строителей – ул. Сургутской;
- ул. Сургутской – Объездной дороги.

На территории исследуемого муниципального образования в качестве средства организации дорожного движения широко используется светофорное регулирование. Список светофорных объектов используемых для разделения транспортных потоков на пересечениях приведен в таблице 4.

Таблица 4 – Перечень пересечений со светофорным регулированием транспортного потока

№ п/п	Наименование главной улицы	Наименование второстепенной улицы	Тип светофора
1	Набережная	Ленина, Гагарина	Т.1, Т.1.п, П.1
2	Ленина (ООТ «Телеком»)	-	Т.1, П.1
3	Ленина	Строителей	Т.1, П.1
4	Нефтяников	Ленина	Т.1, П.1
5	Ленина (ООТ «Школа № 2»)	-	Т.1, П.1
6	Парковая	Ленина	Т.1, П.1
7	Жилая	Ленина	Т.1, П.1

Продолжение таблицы 4

№ п/п	Наименование главной улицы	Наименование второстепенной улицы	Тип светофора
8	Объездная дорога	Ленина	Т.1, Т.1.п, П.1
9	Жилая	Мира	Т.1, Т.1.п, П.1
10	Жилая	Усть-Балыкская	Т.1, Т.1.п, П.1
11	Жилая (ООТ «Маргарита»)	-	Т.1, П.1
12	Парковая	Жилая	Т.1, Т.3.п, П.1
13	Сургутская	Жилая	Т.1, Т.1.п
14	Мамонтовская	В. Петухова	Т.1, Т.3.п
15	Нефтяников, В. Петухова	В. Петухова, Нефтяников	Т.1, П.1
16	В. Петухова, Набережная	Набережная, В. Петухова	Т.1, П.1
17	Нефтяников	Александра Филимонова	Т.1, П.1
18	Набережная	Александра Филимонова	Т.1, П.1
19	Набережная	Мира	Т.1, Т.1.п, П.1
20	Сургутская, Проезд 5П	Набережная	Т.1, Т.1.п, Т.3.п, П.1
21	Объездная дорога	Усть-Балыкская	Т.1, П.1
22	Проезд Береговой	Мамонтовская	Т.1
23	Мамонтовская	Аржанова	Т.1, П.1
24	Мамонтовская (ООТ «Норд»)	-	Т.1, П.1
25	Сургутская	Объездная дорога	Т.1, Т.1.п
26	Нефтяников	Гагарина	Т.1, П.1
27	Гагарина (школа № 5)	-	Т.1, П.1
28	Сургутская	Парковая	Т.1, Т.1.п, Т.3.п, П.1
29	Парковая	Мира	Т.1, Т.1.п, П.1
30	Парковая	Усть-Балыкская	Т.1, П.1
31	Нефтяников	Усть-Балыкская	Т.1, Т.3.п, П.1
32	Сургутская	подъезд к рынку	Т.1, Т.1.п, П.1
33	Сургутская (ООТ «11МКР»)	-	Т.1, П.1
34	Сургутская	Нефтяников	Т.1, Т.1.п
35	Сургутская	Строителей	Т.1, П.1
36	Нефтяников	Аржанова	Т.1, П.1
37	Нефтяников	Мира	Т.1, П.1
38	Строителей	Мира	Т.1, П.1
Примечание – ООТ – остановка общественного транспорта.			

Дорожные сооружения на территории города Нефтеюганска представлены четырьмя автомобильными мостами через протоки Чеускино, Акопас, Осиновый Исток, Юганская Обь и одним путепроводом на а/д Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургуту. Параметры

сооружений приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Перечень мостовых сооружений г. Нефтеюганска

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Адрес сооружения км+м	Пересекаемое препятствие	Длина, м	Материал	Год постройки или (реконструкции)	Состояние сооружения, балл
Автомобильные мосты							
1	Нефтеюганск – Левый берег р. Обь	5+367	протока Чеускино	93,02	Сталежелезо бетон, железобетон	1967 (1987)	2
2	Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут	10+534	протока Акопас	125,93	Железобетон	2002	3
3	Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут	11+375	протока Осинный Исток	96,28	Железобетон	2002	3
4	Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут	8+078	проток Юганская Обь	873,96	Металлический	2008	3
Путепроводы							
5	Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск» подъезд к г. Сургут	10+073	Автодорога	71,31	Железобетон	2002	-
Примечание – Оценка состояния сооружения приведена в соответствии с ВСН 4-81 «Инструкция по проведению осмотров мостов и труб на автомобильных дорогах».							

Дорожный и придорожный сервис на территории муниципального образования включает в себя следующие объекты:

- 19 станций технического обслуживания (рисунок 2);
- 8 автозаправочных станций (рисунок 3);
- 2 автогазозаправочных станций (рисунок 3);
- 1 автовокзал (ул. Сургутская);
- 147 автобусных остановок.

Согласно нормативным требованиям данного количества станций технического обслуживания и автозаправочных станций недостаточно для удовлетворения существующей потребности населения.

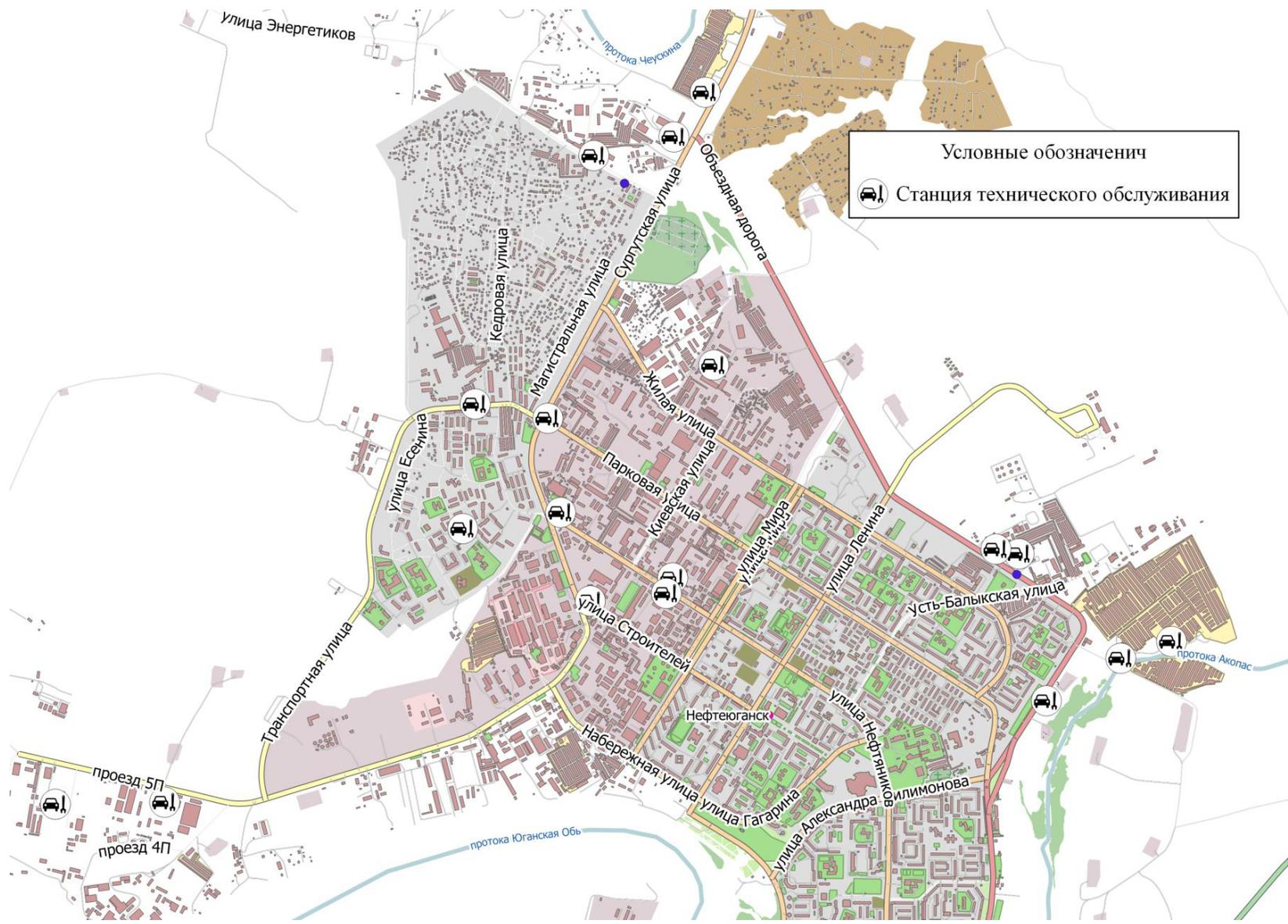


Рисунок 2 – Схема размещения станций технического обслуживания



Рисунок 3 – Схема размещения автозаправочных и автогазозаправочных станций технического обслуживания

Хранение индивидуального автотранспорта осуществляется в гаражах боксового типа и на открытых автостоянках. Местами для хранения обеспечено 26 566 единиц индивидуального автотранспорта или 70 % парка, что ниже допустимой величины установленной РНГП ХМАО-ЮГРЫ. По ул. Владимира Петухова и ул. Сургутской строятся многоуровневые гаражные комплексы вместимостью 298 и 600 машино-мест соответственно. Подробнее описание существующей организации размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств представлено в пункте «1.7.3 Анализ мест стоянки и остановки транспортных средств» для более наглядного сравнения существующего и нормативное состояния.

1.6.2 Организация движения пешеходов и велосипедистов

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом корреспонденций, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных последствий, связанных с загрязнением окружающей среды и шумлением, а также способствует повышению уровня здоровья населения. Однако для удобного и безопасного перемещения граждан следует обеспечить улично-дорожную сеть необходимыми пешеходными связями с использованием соответствующих технических средств организации дорожного движения.

Большая часть улиц и дорог г. Нефтеюганска обеспечена тротуарами и пешеходными дорожками, пешеходными ограждениями и освещением (таблица 6). Общая протяженность пешеходных дорожек составляет 47294 м, электроосвещения – 32832 м и пешеходных ограждений – 11077 м.

Обустройство улично-дорожной сети города современной пешеходной инфраструктурой позволит решить ряд задач:

- повысить уровень безопасности и комфорта пешеходного движения;
- обеспечить пешеходную доступность для всех микрорайонов города;
- повысить качество пеших трудовых миграций жителей города, т. е. перемещения до мест приложения труда;

- обеспечить пешеходную доступность объектов культурно-бытового обслуживания.

Таблица 6 – Параметры элементов пешеходной инфраструктуры г. Нефтеюганска

№ п/п	Наименование дороги/улицы	Категория улицы/дороги	Протяженность тротуаров, м			Протяженность линий электроосвещения, м			Количество светильников, шт.			Пешеходные ограждения, м	
			слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа
1	ул. Ленина	УТП	2128	1605	–	1552	62	–	78	13	–	394	487
2	а/д Новый аэропорт	УТП	4	1470	–	1175	359	–	35	15	–	0	68
3	Объездная дорога	УРД	2	2	–	1243	–	–	47	–	–	108	50
4	Подъезд к рынку	УЖ	–	87	–	–	–	–	–	–	–	–	–
5	Подъезд к школе № 7, Проезд от ул. Парковая к школе № 7	УЖ	449	380	–	456	305	–	22	15	–	335	273
6	Проезд 5П	УТП/УРД	86	–	–	–	–	–	0	0	–	19	20
7	Проезд 6П	УТП	–	380	–	–	600	–	0	28	–	–	–
8	Проезд 8П	УТП	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9	ул. Аржанова	УЖ	543	586	–	592	–	–	19	–	–	131	167
10	ул. В. Петухова	УРД	980	932	–	936	–	–	41	–	–	102	61
11	ул. Жилая	УТП	2820	3554	–	–	2282	–	1	89	–	335	278
12	ул. Киевская	УТП	–	267	–	–	224	–	–	17	–	–	51
13	ул. Мамонтовская	УРД	2017	–	–	2380	447	–	90	25	–	549	403
14	ул. Мира	УРД	1429	1485	144	172	866	517	6	38	17	290	290
15	ул. Александра Филимонова	УТП	1248	1238	–	1019	33	–	61	2	–	76	557
16	ул. Набережная	УРД/УТП	2301	1987	–	1213	931	–	57	45	–	592	452

Продолжение таблицы 6

№ п/п	Наименование дороги/улицы	Категория улицы/дороги	Протяженность тротуаров, м			Протяженность линий электроосвещения, м			Количество светильников, шт.			Пешеходные ограждения, м	
			слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа	на разделительной полосе	слева	справа
17	ул. Набережная от т.10*до т.9	УТП	378	39	–	232	398	–	9	22	–	–	–
18	ул. Нефтяников	УТП/УРД	3674	2859	–	2344	1592	–	129	77	–	780	969
19	ул. Парковая	УРД	2869	2645	–	1659	1233	–	105	41	–	687	755
20	ул. Романа Кузоваткина	УТП	–	161	–	–	146	–	–	12	–	–	–
21	ул. Романа Кузоваткина от т.12*до т.10*	УТП	26	631	–	523	63	–	30	8	–	–	–
22	ул. Строителей	УТП	736	906	–	953	–	–	33	2	–	86	120
23	ул. Сургутская	УТП/УРД	666	1396	–	160	2757	–	10	114	–	163	910
24	ул. Транспортная	УРД	–	229	–	771	119	–	22	6	–	–	–
25	ул. Усть-Балыкская	УТП	987	941	–	383	924	–	16	38	–	291	228
26	ул. Энергетиков	УТП	–	27	–	–	1211	–	0	33	–	–	–
27	ул. имени Алексея Варакина	УТП	1318	–	–	1318	–	–	32	–	–	114	64
Всего:			48468			32832			1468			11190	

На территории города расположено 198 наземных пешеходных переходов, из которых 97 со светофорным регулированием и 101 – не регулируемые. Перечень пешеходных переходов представлен в таблице 7. Среднее расстояние между пешеходными переходами не превышает 300 м, что соответствует действующей нормативной документации.

Таблица 7 – Перечень пешеходных переходов в г. Нефтеюганске

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Количество пешеходных переходов	Адреса пешеходных переходов	Адреса пешеходных переходов, имеющих дорожки до места остановки ОТ
1	ул. Ленина	12	0+028, 0+368, 0+559, 0+597, 0+878, 0+916, 1+062, 1+311, 1+344, 1+522, 1+766, 1+881	0+368, 1+062, 1+522, 1+881
2	а/д Новый аэропорт	1	0+580	0+580
3	а/д: Подъезд к рынку	1	0+024	-
4	а/д: Подъезд к школе № 7, участок дороги с 0+000 по 0+606 км	4	0+074, 0+232, 0+364, 0+447	0+232
5	а/д: Проезд от ул. Парковая к школе № 7, участок дороги с 0+000 по 0+421 км	1	0+210	-
6	а/д: Проезд 5П	6	0+033, 0+802, 1+120, 2+130, 2+498, 2+936	-
7	а/д: Проезд 6П	5	0+300, 0+718, 1+156, 1+589, 1+829	1+156
8	а/д: Проезд 8П	1	0+282	-
9	ул. Аржанова	5	0+016, 0+190, 0+334, 0+484, 0+616	-
10	ул. В. Петухова	8	0+011, 0+164, 0+242, 0+368, 0+525, 0+560, 0+835, 1+057	0+164, 0+242, 0+835
11	ул. Жилая	16	0+220, 0+523, 0+944, 1+311, 1+450, 1+569, 1+744, 1+969, 2+007, 2+140, 2+537, 2+684, 2+774, 2+861, 3+105, 3+297	0+220, 0+523, 0+944, 1+311, 1+744, 2+140, 2+537, 2+774, 2+861, 3+105, 3+297
12	ул. Киевская	2	0+022, 0+414	-
13	ул. Мамонтовская	7	0+699, 1+052, 1+589, 1+974, 2+076, 2+374, 3+525	0+699, 1+052, 1+589, 1+974, 2+374
14	ул. Мира	18	0+026, 0+114, 0+575, 0+599, 0+876, 0+880, 0+915, 0+916, 1+097, 1+098, 1+309, 1+310, 1+347, 1+350, 1+567, 1+569, 1+758, 1+759	0+026, 0+114, 0+599, 0+876, 0+880, 1+309, 1+310
15	ул. Александра Филимонова	8	0+018, 0+294, 0+546, 0+580, 0+809, 0+818, 1+143, 1+295	0+294, 1+143

Продолжение таблицы 7

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Количество пешеходных переходов	Адреса пешеходных переходов	Адреса пешеходных переходов, имеющих дорожки до места остановки ОТ
16	ул. Набережная, участок дороги с 0+000 по 2+126 км	10	0+020, 0+413, 0+610, 0+771, 1+043, 1+130, 1+318, 1+763, 1+960, 2+103	0+413, 0+771, 1+318, 1+960
17	ул. Набережная от т.10*до т.9, участок дороги с 0+000 по 0+427 км	2	0+021, 0+108	0+021, 0+108
18	ул. Нефтяников	26	0+493, 0+652, 0+824, 1+068, 1+138, 1+351, 1+531, 1+580, 1+772, 1+975, 2+008, 2+140, 2+202, 2+244, 2+551, 2+589, 2+696, 3+052, 3+144, 3+404, 3+506, 3+543, 3+705, 3+880, 4+051, 4+262	0+824, 1+351, 1+531, 1+580, 2+140, 2+202, 2+244, 2+589, 2+696, 3+052, 3+144, 3+404, 3+506, 4+051
19	ул. Парковая	23	0+015, 0+189, 0+471, 0+595, 0+727, 0+775, 1+257, 1+415, 1+599, 2+025, 2+121, 2+196, 2+391, 2+593, 2+641, 2+918, 3+038, 3+073, 3+387, 3+533, 3+630, 3+713, 3+803	1+257, 2+025, 2+391, 2+918, 3+533, 3+630
20	ул. Романа Кузоваткина от т.12*до т.10*, участок дороги с 0+000 по 0+673 км	2	0+015, 0+433	0+433
21	ул. Строителей	6	0+173, 0+581, 0+685, 0+755, 0+939, 1+148	0+173, 0+581, 0+685, 0+939, 1+148
22	ул. Сургутская	12	1+823, 2+428, 2+730, 2+772, 2+923, 3+153, 3+599, 3+794, 3+805, 3+998, 4+250, 4+347	1+823, 2+428, 2+923, 3+599, 4+250, 4+347
23	ул. Усть-Балыкская	11	0+020, 0+143, 0+414, 0+447, 0+696, 0+854, 0+972, 1+026, 1+328, 1+429, 1+674	0+696
24	ул. Энергетиков	3	0+213, 0+643, 1+034	-
25	ул. имени Алексея Варакина	3	0+300,0+900, 1+300	0+300,0+900

Пешеходные светофоры типа Т.7 установлены на пешеходных переходах у следующих детских учреждений:

- лицей № 1, ул. Петухова;
- школа № 5, ул. Гагарина;
- школа № 9, ул. Арджанова;
- МБУК театр кукол Волшебная флейта, ул. Усть-Балыкская;
- школа № 4, ул. Усть-Балыкская;
- школа № 6, ул. Усть-Балыкская;

- школа № 7, 11 микрорайон.

Велосипедное движение обладает теми же преимуществами, что и пешеходные перемещения, к тому же позволяет осуществлять корреспонденции на большие расстояния. При соответствующем обустройстве дорожно-транспортной инфраструктуры уровень развития велосипедного транспорта на сегодняшний день дает возможность использовать большую часть года.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

1.6.3 Организация движения маршрутных транспортных средств

Перевозку пассажиров автомобильным транспортом общего пользования выполняют 2 организации автомобильного пассажирского транспорта ООО ГТК «ПасАвто», ООО «НАТП-1») и 2 индивидуальных предпринимателя. Организация автомобильного пассажирского транспорта обеспечивают перевозки по 11 городским социально-значимым маршрутам и 6 ежегодным сезонным автобусным маршрутам до садовых, огороднических и дачных товариществ.

На рисунке 4 представлена карта маршрутов пассажирского транспорта общего пользования г. Нефтеюганска.

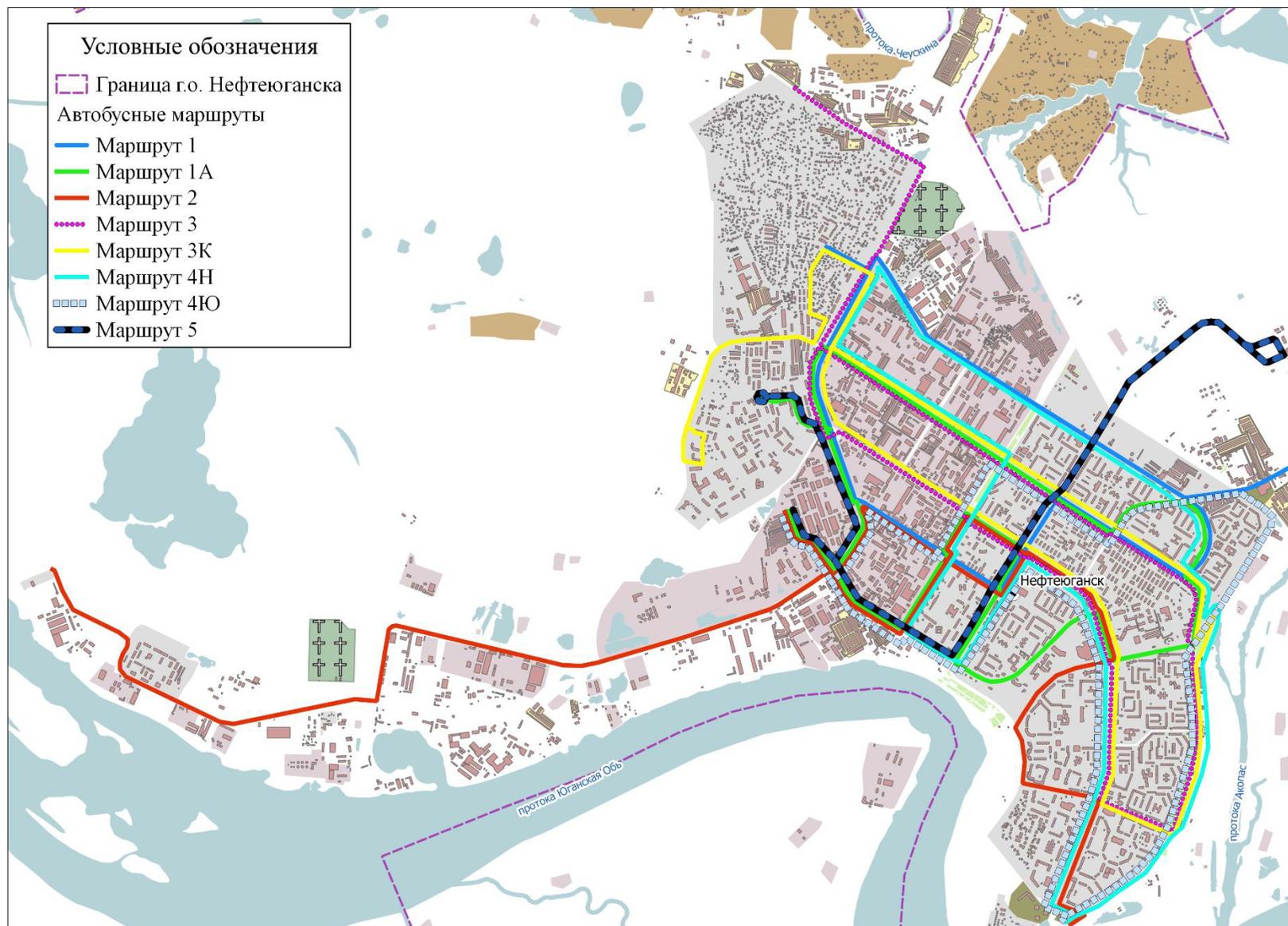


Рисунок 4 – Маршрутная сеть общественного транспорта г. Нефтеюганска

Пассажирские перевозки осуществляются согласно утвержденному реестру городских муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования города Нефтеюганска Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (таблица 8).

При проведении натурных обследований на улично-дорожной сети собрана информация об обустроенности остановочных пунктов общественного транспорта, представленная в таблице 9.

Таблица 8 – Реестр городских муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования

Регистрационный № маршрута	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута (начальный и конечный остановочный пункт)	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог между остановочными пунктами	Протяженность маршрута (км)	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Вид ТС, класс ТС	Экологические характеристики транспортных средств	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, местонахождение юр. лиц, ИП
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
001	1	ост. Старый аэропорт-ост. Старый аэропорт	Старый аэропорт - Мечеть, ВПЧ, 9мкр., НЕВА, Теплосеть, Вет. станция, Энергонефть, СУ-10, 11а мкр., УМР-2, 11 мкр., Империя, Колледж, РКЦ., Д/Б "СИЛУЭТ", ШК. № 2, Гор. суд, УВД, Маргарита, Д/Б Чайка, Школа № 6 - Старый аэропорт	ул. Усть-Балыкская, ул. Жилая, ул. Сургутская, ул. Буравинов, ул. Сургутская, ул. Строителей, ул. Ленина, ул. Парковая, ул. Усть-Балыкская	10,6	Остановочные павильоны по маршруту	по регулируемым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО-3,4	23.10.2000	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
002	1А	ост. Рынок - ост. Рынок	ост. Рынок-ЮАТ-5, Империя, Школа № 7,11 мкр., ГИБДД, Городок ЮНОСТЬ, Бурнефть, Парковая, Мотоклуб, Метаморфоза, Трансагенство, Театр кукол, СОШ № 6, Д/Б Чайка, маг. Маргарита, маг. Восход, Библиотека, Церковь, Телеком, Поликлиника, Автосалон, ЮПАТ, СЭС - Рынок	ул. Сургутская, ул. Парковая, ул. Усть-Балыкская, ул. Жилая, ул. Александра Филимонова, ул. Нефтяников, ул. Гагарина, ул. Ленина, ул. Мира, ул. Набережная, ул. Территория рынка	13,6	Остановоч ные павильоны по маршруту	по регулируе мым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	01.01.1999	НАТП-1, 628305, Тюменская область, Ханты- Мансийский автономный округ - Югра, г. Нефтеюганск, Промышленна я зона Пионерная, ул. Строителей, д. 14
003	1Б	ост. Старый аэропорт - ост. Старый аэропорт	ост. Старый аэропорт, СОШ № 6, Д/Б Чайка, Маргарита, УВД, Гор. суд, СОШ № 2, к-р ЮГАН, РКЦ, Колледж, Империя, 11 мкр., гор. ЮНОСТЬ, УМР-2, 11А мкр., СУ- 10, ЭНЭРГОНЕФТЬ, Вет. станция, Теплосеть, НЕВА, 9микр., ВПЧ., Мечеть, ост. Ст. Аэропорт	ул. Усть-Балыкская, ул. Жилая, ул. Парковая, ул. Ленина, ул. Строителей, ул. Сургутская, ул. Буровиков, ул. Сургутская, ул. Жилая, ул. Усть-Балыкская	10,6	Остановоч ные павильоны по маршруту	по регулируе мым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.2000	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты- Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
004	2	МО-15 - "КОДА-ЛЕС"	ост. МО-15 - 14 микр., ОЛИМП, 14 микр., МЖК., Стоматология, Церковь, ЦТБ, п-к Победы, Поликлиника, Д/Б Силуэт, Северянка, РКЦ ЮПАТ-1, Колледж, СЭС, Рынок, РН-Бурение, АЗС, ЮАТ-1, АЗС, ООО АЛТАЙ, ЮАТ- 1, СМС, РЭБ, Кладбище, АБЗ, СОШ №12, СУ-62, "КОДА- ЛЕС"	ул. Мамонтовская, ул. Нефтяников, ул. Владимира Петухова, ул. Александра Филимонова, ул. Нефтяников, ул. Мира, ул. Набережная, ул. Сургутская	12,9	Остановоч ные павильоны по маршруту	по регулируе мым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.2000	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты- Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание2А
005	3	ост. "Звездный"- ост. "Звездный"	Звездный- НРМУ "ТПП", Горгаз, Магистральная, УМР- 2, РОВД, ДК Юность, гор.суд, УВД, "ВОДОЛЕЙ", 13 микр., САМАРА, Раял-Плаза, СОШ№ 9,12 микр., ЦГБ, Парк Победы, Поликлиника, РН Информ, СУ-905, 11 микр., гор. Юность, УМР-2, Магистральная, Гор. ГАЗ, НРМУ "ТПП", "Звездный"	Объездная грузовая дорога, ул. Сургутская, ул. Парковая, ул. Мамонтовская, ул. Владимира Петухова, ул. Сургутская, Объездная грузовая дорога	14,9	Остановоч ные павильоны по маршруту	по регулируе мым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.2000	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты- Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
006	3К	ост.11А мкр.- ост.11А мкр.	11А мкр. - УМР-2, ЖЭУ-5, СОШ№14, 11МИКР., СУ- 905, Налоговая, Поликлиника, п-к ПОБЕДЫ, ЦГБ,12 мкр., СОШ № 9, Гимназия, САМАРА, ЦМС,13микр., НОРД, УВД, Гор. СУД, ДК ЮНОСТЬ, Мотоклуб, РОВД, УМР-2 - 11А мкр.	ул. Буровиков, ул. Сургутская, Объездная дорога, ул. Сургутская, ул. Нефтяников, ул. Владимира Петухова, ул. Мамонтовская, ул. Парковая, ул. Сургутская, ул. Буровиков	15,3	Остано вочные павиль оны по маршр уту	по регулир уемым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.20 00	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А
007	4	ост. МО-15 - ост. 14 мкр.	14 мкр., Гимназия, СОШ № 9, 12 мкр., ЦГБ., п-к Победы, Рассвет, п-к Аттракционов, СЭС, Рынок, ЮАТ-5, Колледж, РКЦ, Детская поликлиника, ДК Юность, Гор.СУД, Театр кукол, МАЯК, СОШ № 8, Водолей, 13 мкр., ЦМС, Русь, 14 мкр., МО-15	ул. Нефтяников, ул. Ленина, ул. Набережная, ул. Сургутская, ул. Строителей, ул. Мира, ул. Парковая, ул. Усть- Балыкская, Объездная дорога, ул. Мамонтовская	14	Остано вочные павиль оны по маршр уту	по регулир уемым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.20 00	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А
008	5	ост. Аэропорт - ост. Аэропорт	ост. Аэропорт, Спортивная, 10А мкр., Стоматология, СОШ № 2, Рассвет, п-к Атракционов, СЭС, Администрация, СОШ № 2, Музей, 10А-микр., Спортивная, Аэропорт	ул. Ленина, ул. Набережная, ул. Сургутская, 14 мкр., ул. Сургутская, ул. Набережная, ул. Ленина	13,7	Остано вочные павиль оны по маршр уту	по регулир уемым тарифам	автобус, большой класс	ЕВРО- 3,4	23.10.20 00	ЮПАТ-1 Адрес: 628300, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Нефтеюганск, ул. Мира, здание 2А

Таблица 9 – Обустроенность остановочных пунктов общественного транспорта

№ п/п	Название	Знаки 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	Автобусный павильон	Остановочная площадка	Посадочная площадка	Расписание	Освещение	Тротуар	Пешеходный переход	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Маяк	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
2	Школа №8	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
3	Мечеть	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
4	Театр кукол	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по ширине
5	Городской суд	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, расстояние между ост. Городской Суд (со стороны 9мкр.) менее 30 м.
6	Городской суд	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, расстояние между ост. Городской Суд (со стороны 9мкр.) менее 30 м.
7	ДК "ЮНОСТЬ"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	ДК "ЮНОСТЬ"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, отгон на выезде не соответствует
9	Континент	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
10	Континент	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
11	РОВД	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
12	РОВД	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
13	ЖЭУ №5	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
14	ЖЭУ №5	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
15	гор. Юность	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует
16	11 МКР	2	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Отсутствует посадочная площадка
17	11 МКР	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, высоте
18	СУ-905	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка, отгон на выезде не соответствует по длине
19	СУ-905	2	Нет	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	–
20	РН-Информ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
21	РН-Информ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
22	Поликлиника	0	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
23	Поликлиника	0	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине. Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
24	Сквер Победы	0	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
25	Сквер Победы	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
26	ЦГБ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
27	ЦГБ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
28	12 МКР	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
29	12 МКР	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
30	Школа №9	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, длине, отгон на выезде не соответствует по длине.
31	Школа №9	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
32	Роял Плаза	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
33	Роял Плаза	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
34	"Самара"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, отгон на выезде не соответствует по длине
35	"Самара"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, расстояние между ост. Магазин Самара менее 30м

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
36	Русь	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, длине
37	Русь	1	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, отгоны не соответствуют по длине
38	14 МКР	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
39	14 МКР	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
40	МО-15	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
41	14 МКР	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
42	14 МКР	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
43	МЖК	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
44	МЖК	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
45	16 А микрорайон	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
46	16 А микрорайон	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
47	Церковь	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
48	Церковь	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
49	Рассвет	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
50	Телеком	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соотв. по ширине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
51	Кинотеатр Юган	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по высоте, ширине, отгоны не соответствуют по длине, остановочная площадка не соответствует по ширине
52	ДБ "Силуэт"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, высоте, отгон на выезде не соответствует
53	РКЦ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, отгон на выезде не соответствует
54	РКЦ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
55	Колледж	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине, ширине
56	Колледж	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине, ширине
57	"Империя"	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует подлине
58	"Империя"	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
59	"Старк"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
60	"Старк"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
61	Школа №7	2	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
62	Набережная	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
63	Набережная	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, отгон на выезде не соответствует						
64	СЭС	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
65	СЭС	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
66	Рынок	2	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	–
67	ЮАТ-5	1	Да	Разрушение посадочной площадки, отгоны не соответствуют по длине, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине.						
68	Кода-лес	2	Да	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	–
69	СУ-62	1	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	Отсутствует посадочная площадка, остановочная площадка и отгоны не соответствует по длине, расстояние между ост. Су-62 менее 30 м.
70	СУ-62	1	Да	Расстояние между ост. Су-62 менее 30 м						
71	Школа №12	1	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, остановочная площадка не соответствует по длине.						
72	Школа №12	1	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Нет	Да	–
73	АБЗ	2	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Отгоны и остановочные площадки не соответствуют по длине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
74	АБЗ	1	Нет	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Отгоны и остановочные площадки не соответствуют по длине
75	Кладбище	2	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет	Да	
76	Кладбище	1	Да	Да	Нет	Да	Нет	Нет	Да	Остановочная площадка и отгоны не соответствуют по длине
77	РЭБ	1	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Да	–
78	РЭБ	1	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Да	–
79	СеверМонтажСервис	1	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	–
80	СеверМонтажСервис	1	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	–
81	ООО "Алтай"	1	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	–
82	ЮАТ-1	0	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	–
83	ЮАТ-1	1	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	Да	–
84	АЗС	1	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	–
85	РН-базовый комплекс	1	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, отгоны и остановочные площадки не соответствуют по длине, разрушение посадочной площадки.
86	РН-базовый комплекс	1	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, отгоны и остановочные площадки не соответствуют по длине, разрушение посадочной площадки.
87	ЦМС	2	Да	Отгоны не соответствуют по длине, ширине						

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
88	ЦМС	2	Да	Отгоны не соответствуют по длине, ширине						
89	13 мкр.	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
90	13 мкр.	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, высоте						
91	"Водолей"	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
92	"Норд"	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
93	УВД	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						
94	УВД	2	Да	Не соответствие отгона на выезде, посадочная площадка не соответствует по ширине						
95	"Маргарита"	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, высоте, отгоны не соответствуют						
96	"Маргарита"	2	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, высоте, отгоны не соответствуют						
97	"Чайка"	2	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине						

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
98	"Чайка"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по длине, ширин
99	Школа№6	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Расстояние между ост. Школа № 6 менее 30 м
100	Школа№6	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Расстояние между ост. Школа № 6 менее 30 м
101	ВПЧ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
102	ВПЧ	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
103	9 мкр.	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
104	9 мкр.	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
105	"Нева"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
106	"Нева"	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
107	Теплосеть	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
108	Теплосеть	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
109	Ветстанция	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
110	Ветстанция	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
111	Энергонефть	2	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует, расстояние между ост. Энергонефть менее 30 м
112	Энергонефть	2	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, отгоны не соответствуют
113	СУ-10	2	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
114	СУ-10	2	Да	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, остановочная площадка не соответствует по длине
115	Магистральная	1	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Посадочная площадка отсутствует, отгоны не соответствуют по длине.
116	Магистральная	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует ширине
117	Горгаз	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Разрушение посадочной площадки, отгон на выезде не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по длине
118	Горгаз	1	Нет	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Отгоны не соответствуют по длине
119	РМУ "ТТП"	1	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, отгон на выезде не соответствует по длине, расстояние между ост. РМУТТП менее 30 м
120	РМУ "ТТП"	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине, разрушение посадочной площадки
121	Звездный	1	Нет	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по ширине
122	11 а мкр.	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	–
123	Школа № 14	2	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Да	–

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
124	10 а мкр.	0	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине, расстояние между ост. 10 А мкр. со стороны 9А мкр. менее 30 м., несоответствие посадочной площадки по длине, ширине, несоответствие остановочной площадки по длине.
125	10 а мкр.	2	Нет	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Отсутствует автопавильон, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, остановочная площадка не соответствует по длине, расстояние между ост. 10 А мкр. со стороны 10А мкр. менее 30 м.
126	Спортивная	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, высоте,
127	Спортивная	0	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, высоте,
128	Аэропорт	2	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Да	Да	Отсутствует заездной карман, павильон, посадочная площадка

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
129	Авторынок	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
130	АЗС	1	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да	Отсутствует автопавильон, разрушение посадочной площадки, посадочная площадка, остановочная площадка, отгоны не соответствуют по длине.
131	Школа №2 (мкр.6)	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соотв. по ширине и длине
132	Школа №2 (мкр.5)	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соотв. по ширине
133	Стоматология	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине
134	Музей	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Несоответствие отгонов по длине, посадочная площадка не соотв. по ширине и длине, остановочная площадка не соответствует по длине и высоте
135	ЮПАТ	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
136	ЮПАТ	0	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине
137	Северянка	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине
138	Хлебзавод	0	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Да	–
139	5 мкр.	1	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует по длине

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
140	Старый автовокзал	1	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	–
141	УМР-2	1	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Остановочная площадка не соответствует по длине, расстояние между ост. УМР – 2 менее 30 м.
142	УМР-2	1	Да	Да	Нет	Нет	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует
143	Рынок	1	Да	Да	Да	Нет	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине.
144	Реквиём	2	Да	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Да	–
145	Реквиём	2	Да	Да	Нет	Нет	Да	Нет	Да	–
146	Школа №5	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Отгон на выезде не соответствует, посадочная площадка не соответствует по длине, ширине. Остановочная площадка не соответствует по ширине
147	Кедр	2	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Посадочная площадка не соответствует по длине, ширине, отгон на выезде не соответствует

1.7 Анализ параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

1.7.1 Анализ параметров движения индивидуального транспорта

Исходными данными для анализа параметров движения индивидуального транспорта являются результаты проведенных натурных обследований.

По данным замеров интенсивности транспортных потоков в ключевых узлах улично-дорожной сети построена соответствующая картограмма, приведенная на рисунке 5.

Кроме того, для более полного представления о существующем состоянии транспортной инфраструктуры была проведена видеосъемка улично-дорожной сети города с использованием дорожной лаборатории КП-514СМП на базе автомобиля «LADA Largus». Видеосъемка осуществлялась на улицах: Ленина, Мамонтовская, В. Петухова, Мира, Парковая, Нефтяников, Набережная, Жилая, Сургутская, Гагарина, Строителей, Усть-Балыкская, Александра Филимонова, Аржанова, Транспортная, Романа Кузоваткина, Объездная дорога, проезд Береговой, проезд 5П. По данным улицам был сформирован видеобанк, который использовался в дальнейшем при описании текущего состояния транспортной инфраструктуры города Нефтеюганска.

В результате проведенных натурных обследований собраны данные по составу и интенсивности движения транспортного потока, на основании которых рассчитаны показатели средней скорости и плотности движения транспортного потока, а также уровня загрузки дорог движением на основных улицах города. В качестве данных для расчета показателей движения транспортного потока выбран пиковый интервал времени, так как необходимо определить, насколько существующая схема организации дорожного движения справляется с имеющейся нагрузкой. В таблице 10 отображены данные по составу транспортного потока, в таблице 11 – показатели параметров дорожного движения, на основных улицах города Нефтеюганска.

Таблица 10 – Состав транспортного потока

№ точки замеров	Название улицы	ИТ, %	М ГР, %	С ГР, %	Б ГР, %	ОТ, %
1	2	3	4	5	6	7
1	Проезд Береговой	86,3	2,7	2,4	3,3	5,2
	В. Петухова	92,4	1,2	0,0	0,0	6,4
	Мамонтовская (от Объездной дороги)	88,1	1,9	2,1	2,8	5,1
2	Нефтяников (от ул. Романа Кузоваткина)	91,4	4,5	0,0	0,0	4,1
	В. Петухова (от ул. Набережная)	92,3	4,1	0,9	0,0	2,7
	Нефтяников (от ул. Александра Филимонова)	87,6	7,2	0,7	0,0	4,5
	В. Петухова (от ул. Мамонтовская)	87,7	7,8	0,0	0,0	4,5

Продолжение таблицы 10

№ точки замеров	Название улицы	ИТ, %	М ГР, %	С ГР, %	Б ГР, %	ОТ, %
3	Нефтяников (от ул. В. Петухова)	91,4	5,4	0,3	0,0	2,9
	Александра Филимонова (от ул. Набережная)	94,2	3,2	0,6	0,0	1,9
	Нефтяников (от ул. Гагарина)	92,3	3,6	0,3	0,0	3,8
	Александра Филимонова (от ул. Мамонтовская)	92,9	3,6	0,5	0,0	3,0
4	Парковая (от ул. Ленина)	92,4	1,4	0,0	0,0	6,2
	Усть-Балыкская (от ул. Жилая)	95,1	1,1	0,0	0,0	3,8
	Парковая (от ул. Жилая)	92,1	1,5	0,0	0,0	6,4
	Усть-Балыкская (от ул. Нефтяников)	96,1	1,4	0,0	0,0	2,5
5	Объездная дорога (от ул. Мамонтовская)	89,0	3,9	3,5	1,7	1,9
	Усть-Балыкская	91,8	5,5	0,0	0,0	2,7
	Объездная дорога (от ул. Ленина)	88,5	4,7	3,8	1,9	1,1
6	Ленина (от ул. Парковая)	91,5	1,4	0,0	0,0	7,1
	Нефтяников (от ул. Мира)	93,5	0,3	0,0	0,0	6,1
	Ленина (от ул. Набережная)	92,2	1,2	0,0	0,0	6,6
	Нефтяников (от ул. Усть-Балыкская)	94,1	0,4	0,0	0,0	5,6
7	Ленина	91,9	4,4	0,0	0,0	3,7
	Гагарина	90,8	4,6	1,3	0,0	3,3
	Набережная (от ул. Александра Филимонова)	94,0	4,3	0,2	0,0	1,6
	Набережная (от ул. Мира)	90,1	5,5	0,7	0,0	3,7
8	Ленина (от аэропорта)	72,3	8,6	8,3	2,7	8,1
	Объездная дорога (от ул. Усть-Балыкская)	89,0	5,1	2,7	1,6	1,6
	Ленина (от ул. Жилая)	91,5	3,8	1,2	0,4	3,1
	Объездная дорога (от ул. Сургутская)	88,4	4,3	3,4	1,9	2,0
9	Мира (от ул. Жилая)	89,9	5,7	0,9	0,0	3,5
	Парковая (от ул. Ленина)	90,0	4,8	1,4	0,0	3,8
	Мира (от ул. Нефтяников)	87,9	5,1	1,9	0,5	4,7
	Парковая (от ул. Киевская)	89,0	5,0	1,5	0,3	4,2
10	Мира (от ул. Набережная)	91,1	3,0	0,6	0,0	5,3
	Строителей (от ул. Сургутская)	91,1	2,0	0,4	0,4	6,1
	Мира (от ул. Нефтяников)	93,1	1,9	0,0	0,0	5,0
	Строителей (от ул. Ленина)	89,1	2,5	0,0	0,4	8,0

Продолжение таблицы 10

№ точки замеров	Название улицы	ИТ, %	М ГР, %	С ГР, %	Б ГР, %	ОТ, %
11	Проезд 5П	84,0	5,0	0,0	3,1	8,0
	Центральный рынок	86,5	1,6	0,0	0,0	11,9
	Сургутская	84,4	4,5	0,0	3,1	8,0
	Набережная	86,9	4,5	0,0	1,5	7,1
12	мкр. 11	87,7	5,5	1,8	0,0	5,0
	Сургутская (от ул. Парковая)	85,3	6,7	1,7	0,7	5,7
	Нефтяников	88,5	3,7	1,4	0,5	6,0
	Сургутская (от ул. Строителей)	87,1	6,5	2,2	0,4	3,9
13	Сургутская (от Объездной дороги)	80,8	5,2	1,0	8,4	4,5
	Жилая	86,4	3,9	1,8	2,6	5,3
	Сургутская (от ул. Парковая)	80,6	4,5	1,0	8,4	5,5
14	Сургутская (от а/д Нефтеюганск – Левый берег р. Обь)	82,6	6,2	4,3	2,5	4,3
	Объездная дорога	82,0	3,9	6,3	4,7	3,1
	Сургутская (от ул. Жилая)	79,2	5,4	7,2	4,7	3,6
15	Проезд 5П (от проезда 6П)	79,8	1,9	6,6	3,1	8,6
	Транспортная	70,4	3,2	12,8	6,4	7,2
	Проезд 5П (от ул. Сургутская)	86,3	1,6	2,7	1,1	8,2
<p>Примечание – ИТ – индивидуальный транспорт; МГР – грузовой транспорт малой вместимости (до 3,5 т); С ГР – грузовой транспорт средней вместимости (от 3,5 до 8 т); Б ГР – грузовой транспорт большой вместимости (более 8 т); ОТ – общественный транспорт.</p>						

Доля индивидуального легкового транспорта является значительной в составе транспортных потоков на УДС города и составляет 70–90 % от всех транспортных средств. Доля общественного транспорта составляет 1–11 %, низкая доля общественного транспорта наблюдается на Объездной дороге и составляет менее 2 %, что характерно для загородных дорог.

Грузовые автомобили средней и большой грузоподъемности составляют 1–12 % от общего количества транспортных средств, максимальная доля большегрузного транспорта зафиксирована на улице Сургутской. По улицам Парковой и Усть-Балыкской движение большегрузного транспорта

в замеренных точках не зафиксировано. По улицам В. Петухова, Нефтяников, А. Филимонова, Строителей доля большегрузного транспорта составляет менее 1 %.

Таблица 11 – Параметры дорожного движения

Точка замеров	Название улицы	Средняя скорость движения потока, км/ч	Интенсивность, прив. ед./ч	Плотность движения ТП, авт./км	Пропускная способность, прив. ед./ч	Коэффициент загрузки
1	2	3	4	5	6	7
1	Проезд Береговой	35	1236	35	2400	0,52
	В. Петухова	20	783	39	1800	0,44
	Мамонтовская (от Объездной дороги)	35	1423	41	2400	0,59
2	Нефтяников (от ул. Романа Кузоваткина)	20	1025	51	1800	0,57
	В. Петухова (от ул. Набережная)	20	919	46	1800	0,51
	Нефтяников (от ул. Александра Филимонова)	20	1242	62	1800	0,69
	В. Петухова (от ул. Мамонтовская)	20	1036	52	1800	0,58
3	Нефтяников (от ул. В. Петухова)	15	1319	88	2160	0,61
	Александра Филимонова (от ул. Набережная)	20	650	33	1440	0,45
	Нефтяников (от ул. Гагарина)	15	1553	104	2160	0,72
	Александра Филимонова (от ул. Мамонтовская)	20	830	42	1440	0,58

Продолжение таблицы 11

1	2	3	4	5	6	7
4	Парковая (от ул. Ленина)	20	1589	79	1800	0,88
	Усть-Балыкская (от ул. Жилая)	20	759	38	1800	0,42
	Парковая (от ул. Жилая)	25	1421	57	1800	0,79
	Усть-Балыкская (от ул. Нефтяников)	25	1141	46	1800	0,63
5	Объездная дорога (от ул. Мамонтовская)	35	1654	47	2160	0,77
	Усть-Балыкская	20	588	29	960	0,61
	Объездная дорога (от ул. Ленина)	45	1496	33	2160	0,69
6	Ленина (от ул. Парковая)	20	903	45	1920	0,47
	Нефтяников (от ул. Мира)	30	1321	44	2160	0,61
	Ленина (от ул. Набережная)	20	1107	55	1920	0,58
	Нефтяников (от ул. Усть-Балыкская)	20	1137	57	2160	0,53
7	Ленина	35	1268	36	1920	0,66
	Гагарина	25	651	26	1440	0,45
	Набережная (от ул. Александра Филимонова)	25	2144	86	2880	0,74
	Набережная (от ул. Мира)	25	1877	75	2880	0,65

Продолжение таблицы 11

1	2	3	4	5	6	7
8	Ленина (от аэропорта)	40	180	5	960	0,19
	Объездная дорога (от ул. Усть-Балыкская)	45	1686	37	2160	0,78
	Ленина (от ул. Жилая)	20	1085	54	1440	0,75
	Объездная дорога (от ул. Сургутская)	45	1405	31	2160	0,65
9	Мира (от ул. Жилая)	25	1149	46	2400	0,48
	Парковая (от ул. Ленина)	30	1291	43	1800	0,72
	Мира (от ул. Нефтяников)	25	1498	60	2400	0,62
	Парковая (от ул. Киевская)	30	1528	51	1800	0,85
10	Мира (от ул. Набережная)	20	831	42	1800	0,46
	Строителей (от ул. Сургутская)	20	1060	53	1800	0,59
	Мира (от ул. Нефтяников)	25	1211	48	2400	0,50
	Строителей (от ул. Ленина)	20	1016	51	1800	0,56
11	Проезд 5П	30	1163	39	2400	0,48
	Центральный рынок	20	565	28	1800	0,31
	Сургутская	30	990	33	1800	0,55
	Набережная	25	1462	58	1800	0,81

Продолжение таблицы 11

1	2	3	4	5	6	7
12	мкр. 11	20	941	47	960	0,98
	Сургутская (от ул. Парковая)	30	1304	43	2160	0,60
	Нефтяников	25	932	37	1920	0,49
	Сургутская (от ул. Строителей)	30	1203	40	2160	0,56
13	Сургутская (от Обьездной дороги)	35	1707	49	2340	0,73
	Жилая	30	998	33	1680	0,59
	Сургутская (от ул. Парковая)	35	1729	49	2340	0,74
14	Сургутская (от а/д Нефтеюганск – Левый берег р. Обь)	60	1209	20	2400	0,50
	Обьездная дорога	45	1116	25	1800	0,62
	Сургутская (от ул. Жилая)	45	1249	28	1800	0,69
15	Проезд 5П (от проезда 6П)	35	1151	33	2160	0,53
	Транспортная	25	595	24	1440	0,41
	Проезд 5П (от ул. Сургутская)	35	788	23	2160	0,36
Примечание – Расчеты выполнены в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог».						

Анализ параметров дорожного движения показывает, что загрузка Объездной дороги и улиц Парковой, Нефтяников, Набережной, Сургутской, Ленина, мкр. 11 превышает 70 % на отдельных участках, что свидетельствует об отсутствии резерва пропускной способности дорог. На остальной улично-дорожной сети города интенсивность движения транспорта находится в допустимых пределах, однако в условиях демографического подъема и роста уровня автомобилизации населения возможно исчерпание пропускной способности ряда улиц опорной сети уже на среднесрочную перспективу.

1.7.2 Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

Корреспонденции населения по территории муниципального образования с использованием общественного транспорта носят трудовой, деловой и социальный характер, и достаточно стабильны в течение года. В части обустроенности остановок общественного транспорта выявлен ряд остановочных пунктов, имеющих незначительные недостатки. На данных остановках требуется проведение мероприятий по приведению их в нормативное состояние.

В целом существующая трассировка маршрутной сети, находящийся в эксплуатации подвижной состав, частота движения транспортных средств общего пользования и имеющийся уровень обустроенности инфраструктуры удовлетворяют потребностям населения в быстрых и комфортных корреспонденциях внутри муниципального образования и для связи с другими населенными пунктами.

1.7.3 Анализ мест стоянки и остановки транспортных средств

Хранение автотранспорта на территории города осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей и на внутридворовой территории многоквартирных домов.

Оценка дефицита парковочного пространства для постоянного хранения ТС проводится только относительно районов многоквартирной застройки;

в районах индивидуальной жилой застройки обеспеченность местами для парковки считается полной.

Территория г. Нефтеюганска была разбита на 20 транспортных районов. На основании данных о количестве жителей многоквартирной застройки было определено количество необходимых мест для постоянного хранения ТС.

В целях проведения анализа по определению дефицита парковочного пространства полученные данные были сведены в таблицу 12.

Таблица 12 – Анализ парковочного пространства на территории г. Нефтеюганска

№ п/п	Наименование района	Необходимое кол-во машино-мест	Фактическое наличие машино-мест				Дефицит, машино-мест
			Внутридворовая территория	ГСК	Стоянки	Уличные парковки	
1	1 микрорайон	1782	722	0	0	10	-1050
2	2 микрорайон	1038	571	0	0	0	-467
3	3 микрорайон	1012	525	0	0	0	-487
4	4 микрорайон	498	190	0	0	0	-308
5	5 микрорайон	860	458	0	80	23	-299
6	6 микрорайон	1070	615	0	0	34	-421
7	7 микрорайон	1248	778	215	210	86	41
8	8 микрорайон	1615	0	0	807	18	-790
9	8а микрорайон	1562	823	310	510	19	100
10	9 микрорайон	2086	1052	1175	0	14	155
11	10 микрорайон	1786	761	0	0	42	-983
12	10а микрорайон	56	35	0	100	0	79
13	11 микрорайон	1644	1341	431	0	0	128
14	11а микрорайон 1	390	385	251	0	0	246
15	11а микрорайон 2	103	0	400	0	0	297
16	12 микрорайон	2771	1379	0	200	69	-1123
17	13 микрорайон	2759	1333	0	400	47	-979
18	14 микрорайон	2799	2096	0	400	19	-284
19	15 микрорайон	526	1180	0	0	0	654
20	16 микрорайон	3139	1829	0	660	73	-577
Всего:		28744	16073	2782	3367	454	-6785

Таким образом, в целом по городу выявлен дефицит машино-мест для постоянного хранения ТС в размере 6068 единиц. Основной недостаток машино-мест в размере 1123 единиц находится в районе плотной многоквартирной застройки микрорайона 12, 1050 места – в микрорайоне 1,

983 места – в микрорайоне 10 и 979 мест – в микрорайоне 13.

На рисунке 6 показаны транспортные районы города Нефтеюганска с дефицитом и профицитом машино-мест. Районы с выявленным дефицитом отмечены красным. Недостаток мест в районах с дефицитом парковок указан с минусом.

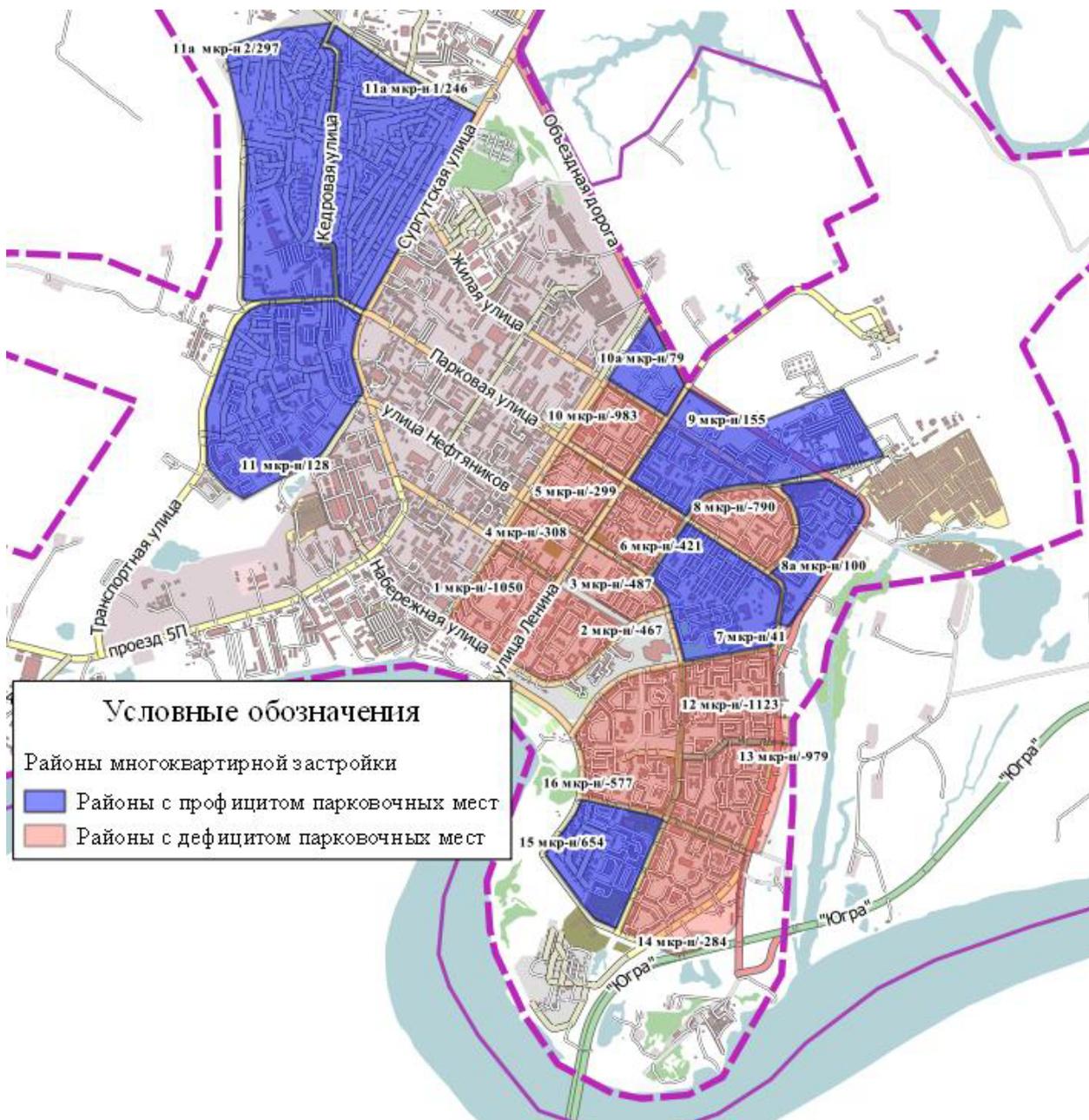


Рисунок 6 – Дефицит и профицит парковочных мест для постоянного хранения ТС в г. Нефтеюганске

Дефицит в микрорайонах № 1, 8, 10, 12 и 14 полностью устраняется за счет ГСК, находящихся в пределах 1500 м. Часть дефицита в микрорайонах № 13 и 16 может быть устранена за счет профицита в микрорайоне № 15,

а часть дефицита в микрорайоне № 6 – за счет профицита в микрорайонах № 7, 8а, 9 и 10а.

Потребность в местах для временного хранения автомобилей определялась в зависимости от типа объекта притяжения согласно региональным нормативам градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и составила 8794 машино-места. Дефицит для временного хранения ТС составляет 5556 парковочных мест. Для анализа рассматривались наиболее крупные объекты, т.к. потребность менее 5 машино-мест может быть легко удовлетворена в условиях сложившейся застройки города.

Дефицит парковочного пространства для временного хранения ТС представлен в таблице 13.

Таблица 13 – Дефицит парковочного пространства для временного хранения ТС

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Существующие машино-места	Требуемое количество машино-мест	Дефицит/Профицит, машино-мест
1	2	3	4	5	6
1	Нефтеюганский филиал Банка ВБРР	2 мкр, 24	135	17	102
2	Департамент финансов администрации города Нефтеюганска	2 мкр, 25		4	
3	Администрация города Нефтеюганска			12	
4	Нефтеюганское городское муниципальное казенное учреждение коммунального хозяйства Служба единого заказчика	ул. Строителей, 4	22	21	-10
5	Департамент жилищно-коммунального хозяйства администрации города Нефтеюганска			4	
6	Открытое акционерное общество Расчетно-кассовый центр жилищно-коммунального хозяйства города Нефтеюганска			7	
7	Муниципальное казенное учреждение Управление учета и отчетности образовательных учреждений	1 мкр, 30	30	7	19
8	Департамент образования и молодежной политики администрации города Нефтеюганска			4	
9	Муниципальное бюджетное учреждение Центр молодежных инициатив	3 мкр, 22	62	6	46

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
10	Муниципальное казенное учреждение Управление по обеспечению деятельности органов местного самоуправления города Нефтеюганска			10	
11	Департамент имущественных и земельных отношений администрации города Нефтеюганска	5 мкр, 6	17	5	12
12	Федеральное казенное учреждение 20 отряд федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы по Ханты-Мансийскому автономному округу - Югре (договорной)	ул. Транспортная, 4	67	14	53
13	Муниципальное казенное учреждение Единая дежурно - диспетчерская служба города Нефтеюганска	ул. Мира, 1/1	50	4	46
14	Федеральное государственное казенное учреждение 6 отряд федеральной противопожарной службы по Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре	9а мкр, 34а	92	29	63
15	Отдел Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Нефтеюганску (ОМВД России по г. Нефтеюганску)	8а мкр, 56	26	54	-28
16	Нефтеюганский межмуниципальный Отдел вневедомственной охраны - филиал федерального государственного казенного учреждения Управления вневедомственной охраны войск национальной гвардии Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу -Югре (Нефтеюганск)	7 мкр, 55	15	14	1
17	ТЦ «Росторг»	9 мкр, 11а	26	17	9
18	ТД «Ксюша»	16 мкр, здание 11	30	84	-54
19	ТЦ «Южный»	14 мкр, 60	30	168	-138
20	ТЦ «Континент»	ул. Парковая, 5/1	55	210	-155
21	ТЦ «Купец»	10 мкр, 19	60	161	-101
22	ТЦ «Оранж Молл»	ул. Нефтяников, 87	60	263	-203
23	Центральный рынок	ул. Сургутская, 1/19	150	1505	-1355
24	ТЦ Норд-Юган	Мамонтовская, 11	20	301	-281
25	ТЦ Шторм	ул. Сургутская, 1/12	50	102	-52
26	магазин «Монетка»	1 мкр, 12 а	14	30	-16
27	Магнит косметик	1 мкр, 18	15	28	-13
28	магазин Магнит	1 мкр, 19	20	39	-19
29	ООО КПП Магазин №2 «Кедр»	3 мкр, 19	12	18	-6
30	магазин Магнит	6 мкр, 57	35	39	-4
31	ООО «Элемент Трейд-Тюмень»	7 мкр, 54	15	49	-34

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
32	Зодиак	8а мкр, 18	50	35	15
33	Маргарита	8а мкр, 7а	10	21	-11
34	Магазин Самара2	8а мкр, 18/2	25	21	4
35	ТД Интерьер	9а мкр, 32	25	98	-73
36	Магнит	10 мкр, 21а	10	24	-14
37	Нефтеюганское городское муниципальное автономное учреждение культуры Историко-художественный музейный комплекс	10 мкр, 14	70	5	30
38	Общество с ограниченной ответственностью Обь-Юган	10 мкр, 15		35	
39	ТЦ Привоз	10 мкр, 15			
40	Магазин Катюша	10 мкр, 6	15	25	-10
41	Пятерочка	10 мкр, 4а	7	32	-25
42	Магазин «Мастер сам», Отдел Автозапчасти	11 мкр, 18	30	33	-3
43	Магазин «Москва»	ул. Сургатская, 5	25	37	-12
44	Магазин Яна	11 мкр, 72	15	26	-11
45	Магазин «Елена»	11а мкр, ул. Березовая, 30	31	28	3
46	Магазин «Восход»	12 мкр, 1	30	56	-26
47	магазин «ЮТПС-Север»	12 мкр, 28	40	65	-25
48	Магазин «Магнит»	12 мкр, 61	25	56	-31
49	ТЦ «Мередиан»	12 мкр, 62	20	56	-36
50	Магазин «Каприз»	13 мкр, 5	24	21	3
51	Магазин «Эдем»	13 мкр, 69	15	24	-9
52	ТЦ «Витязь»	14 мкр, 47	40	37	3
53	ООО «ЮганскТорг-Сервис» ТК «Привоз»	ул. Сургутская, стр.8/3-1; 8/3-2; 8/3-3; 8/3-4	70	420	-350
54	ТЦ Европа	2 мкр, стр. 33	60	100	-40
57	ТД «Бум»	ул. Мира, 9/1	30	210	-180
58	Муниципальное учреждение культуры Культурно-досуговый комплекс	2 мкр, 34	24	29	-13
59	Общество с ограниченной ответственностью Рассвет			8	
60	Общество с ограниченной ответственностью Гульнара	9 мкр, 7а	18	5	13
55	Индивидуальный предприниматель Боева Светлана Анатольевна	14 мкр, 40	3	2	1
61	Общество с ограниченной ответственностью Синегорье	ул. Сургутская, 1/8 А	165	20	145
63	Общество с ограниченной ответственностью Братья	4 мкр, 31	12	6	6
65	Муниципальное учреждение Многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг.	ул. Сургутская, 3	54	13	1

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
66	Общество с ограниченной ответственностью Досуг-Плюс	-	-	40	-
67	ресторан «Анталия»	Северо-Восточная зона, массив 02, кв. 01, стр. 3/1	20	20	0
68	Нефтеюганское городское муниципальное унитарное предприятие Школьное питание	ул. Парковая, 45	10	0	10
69	Общество с ограниченной ответственностью Северянка	ул. Мира, 5	27	10	17
70	Дирекция в г. Нефтеюганск Филиала Западно-Сибирский ПАО Банк ФК Открытие	ул. Набережная, 1	30	15	-72
71	Акционерное общество Транснефть-Сибирь Нефтеюганское управление магистральных нефтепроводов			87	
72	Общество с ограниченной ответственностью Виктория	1 мкр, 33	30	8	22
73	Публичное акционерное общество Западно-Сибирский коммерческий банк (ПАО Запсибкомбанк)	16 мкр, 41	14	5	9
74	Общество с ограниченной ответственностью Специализированное управление подводно-технических работ 8	ул. Нефтяников, 12	20	8	12
75	Общество с ограниченной ответственностью Сибтрансэлектро	ул. Нефтяников, 16	34	7	19
76	Государственное учреждение-Управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Нефтеюганске ХМАО-Югры			8	
77	Общество с ограниченной ответственностью КанБайкал	ул. Киевская, 2	40	31	-222
78	Открытое акционерное общество Югорская территориальная энергетическая компания-Нефтеюганск	ул. Киевская, 4		19	
79	Общество с ограниченной ответственностью Мамонтовский КРС	ул. Киевская, 4		212	
80	Общество с ограниченной ответственностью Специализированные Энергетические Системы	ул. Строителей, 9	20	9	11
81	Общество с ограниченной ответственностью Плазма	ул. Сургутская, 16	20	11	9
82	Открытое акционерное общество Югансктрансеплосервис	ул. Жилая, 8	20	30	-10
83	Общество с ограниченной ответственностью ЮНГ-Нефтехимсервис	проезд 5П, 22	48	42	6
84	Общество с ограниченной ответственностью Сиам Мастер филиал в г. Нефтеюганске	ул. Строителей, 14	50	6	44

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
85	Общество с ограниченной ответственностью НФ РН-Бурение	ул. Ленина, 26	60	300	-1193
86	Общество с ограниченной ответственностью РН-Юганскнефтегаз			953	
87	Нефтеюганский филиал закрытое акционерное общество Сибирская сервисная компания	промзона	220	176	-35
88	Филиал Общества с ограниченной ответственностью Красноярск-Стройинжиниринг в г. Нефтеюганск	ул. Парковая, 13		62	
89	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие ЩИТ			17	
90	Нефтеюганский филиал корпорации Шломберже Лоджелко Инк.	ул. Нефтяников, 18	37	137	-100
91	Общество с ограниченной ответственностью Везеорд	16а мкр, 50	26	41	-15
92	Открытое акционерное общество Нефтеюганск Газ	ул. Сургутская, 17	122	6	116
93	Общество с ограниченной ответственностью ООО АТОЛЛ - Буровые Промышленные Жидкости	ул. Сургутская, 19/2	60	5	55
94	Общество с ограниченной ответственностью Новые технологии	ул. Сургутская, 6	100	10	90
95	Общество с ограниченной ответственностью РемСервис	проезд 5П, 15/14	40	5	35
96	Филиал ЗАО Сибирская Сервисная Компания Управление цементирования скважин	ул. Жилая, 18А/14	20	40	-20
97	Общество с ограниченной ответственностью ГЕОС	ул. Строителей, 5а	40	6	34
98	Нефтеюганский Филиал общество с ограниченной ответственностью Альянс-Энерджи	11А мкр, 8/1	40	27	13
99	Открытое Акционерное Общество Хлебокомбинат Нефтеюганский	ул. Мира, 9	82	8	74
100	Общество с ограниченной ответственностью РемСтройМастер	ул. Энергетиков, 20	30	10	20
101	Общество с ограниченной ответственностью Монтажстройхолдинг	ул. Мира, 9/2	10	6	4
102	Общество с ограниченной ответственностью Компания Эталон	7 мкр, 50	15	5	10
103	Закрытое акционерное общество Северная геофизическая экспедиция	проезд 5П, 21	60	24	36
104	Общество с ограниченной ответственностью проектно - строительная группа Мост	ул. Жилая, 17/1	10	8	2
105	Общество с ограниченной ответственностью НефтеГазТрансСтрой	Юго-Западная промзона, массив 01	30	37	-7

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
106	Филиал ССК-Технологии ЗАО Сибирская Сервисная Компания	ул. Жилая, 18А/3	40	35	5
107	Общество с ограниченной ответственностью Новомет - Сервис ОП Новомет-Нефтеюганск	ул. Жилая	51	38	13
108	Общество с ограниченной ответственностью Термокон	12 мкр, 21	10	8	2
109	Открытое акционерное общество Юганскводоканал	7 мкр, 57	10	35	-25
110	Общество с ограниченной ответственностью Ламор-Югра	проезд 6П, 45	72	32	40
111	Общество с ограниченной ответственностью РосКомСевер	проезд 6П, 27	122	12	110
112	Общество с ограниченной ответственностью Строительная Компания	Производственный проезд, 9	40	13	27
113	общество с ограниченной ответственностью Юганскнефтегазгеофизика	ул. Киевская, 5	60	38	22
114	Филиал СУ-905 ОАО Ханты-Мансийскдорстрой	промзона СУ-905	28	10	18
115	Нефтеюганский Филиал ЗАО БашВзрывТехнологии	Промышленная зона Юго-Западная, массив 01	492	33	459
116	Общество с ограниченной ответственностью Сервисная компания ПетроАльянс	ул. Нефтяников, 18	30	34	-4
117	Общество с ограниченной ответственностью Нефтеюганскпромсервис	ул. Жилая, 19	32	15	17
118	Общество с ограниченной ответственностью Керн	ул. Строителей, 7	33	12	21
119	Общество с ограниченной ответственностью СГК-Бурение	ул. Нефтяников, 30	84	48	-16
120	Общество с ограниченной ответственностью Интеллект дриллинг сервисиз	ул. Нефтяников, 28/12		52	
121	Общество с ограниченной ответственностью СервисУралМонтаж	ул. Парковая, 28	30	17	8
122	Общество с ограниченной ответственностью МамонтовскийВышкоМонтаж			5	
123	Общество с ограниченной ответственностью ДиЭлКом	ул. Нефтяников, 5/14	30	5	25
124	Общество с ограниченной ответственностью Промышленные Энергетические Системы	Проезд 6П, 33/5	10	7	3
125	Нефтеюганский филиал общества с ограниченной ответственностью Подводтрупопроводстрой	ул. Нефтяников, 6	41	13	-2
126	Общество с ограниченной ответственностью Югансктрубопроводстрой			8	
127	Общество с ограниченной ответственностью Свет Энергия			17	

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
128	Общество с ограниченной ответственностью Уральская Сервисная Компания	Нефтяников, ба		5	
129	Общество с ограниченной ответственностью Консолидейтед Технолоджи	Проезд 5П, 4/4	52	6	46
130	ЗАО Окружной центр обеспечения пожарной безопасности	12 мкр, 63	93	5	70
131	Общество с ограниченной ответственностью НОВОСТРОЙ			9	
132	Общество с ограниченной ответственностью Вышкомонтажное управление			9	
133	Общество с ограниченной ответственностью Технология-Сервис	ул. Радужная, 12	25	32	-7
134	Общество с ограниченной ответственностью МПП Энергия	1 мкр, 25	20	13	7
135	Общество с ограниченной ответственностью Томская Сервисная Компания По Бурению и Ремонту Скважин	16 мкр, 27	30	15	15
136	Общество с ограниченной ответственностью Нефтеюганское Дорожное Ремонтно-Строительное Управление	Промышленная зона Юго-Западная, массив 01	20	4	16
137	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Городская библиотека	2а мкр, 8	32	21	11
138	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Театр кукол Волшебная флейта	9 мкр, 39	20	13	7
139	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Центр национальных культур	11 мкр, 62	8	26	-18
140	Автономное учреждение профессионального образования ХМАО-Югры Нефтеюганский политехнический колледж	11б мкр, 19	13	14	-1
141	Нефтеюганский индустриальный колледж (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования Югорский государственный университет	ул. Строителей, 15	40	9	31
142	БУ Нефтеюганская городская стоматологическая поликлиника	16а мкр, 34	74	60	14
143	Бюджетное учреждение Нефтеюганская окружная клиническая больница имени В.И. Яцкив	7 мкр, 13	36	188	-152

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
144	бюджетное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Комплексный центр социального обслуживания населения Защита	12 мкр, 24	26	11	15
145	Бюджетное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа - Югры Центр социальной помощи семье и детям Веста	8а мкр, 14	11	11	0
146	Открытое акционерное общество Гостиница Русь	14 мкр, 33	10	9	1
147	Общество с ограниченной ответственностью Роял Плаза	13 мкр, 4/1	12	12	0
148	Общество с ограниченной ответственностью Марко Поло	13 мкр, 61	4	2	2
149	Открытое акционерное общество ЮТэйр-Вертолетные услуги	ул. Ленина, 18/1	37	118	-81
150	Общество с ограниченной ответственностью Речной порт Нефтеюганск	ул. Набережная, 1	60	17	43
151	Автовокзал	ул. Сургутская, 1/22	50	10	40
152	Муниципальное бюджетное учреждение центр физической культуры и спорта Жемчужина Югры	2а мкр, 4	148	29	119
153	Общество с ограниченной ответственностью МСК-Сервис	9 мкр, 26	6	6	0
154	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие РН-Охрана-Югра	Промышленная зона Юго-Западная, массив, 01	33	149	-116
156	Общество с ограниченной ответственностью Нефтеюганский научно-исследовательский и проектный институт	ул. Сургутская, 4А/2	12	32	-20
157	Открытое акционерное общество Нефтеюганск-Сервис	ул. Набережная, 20	21	29	-8
158	Общество с ограниченной ответственностью Сервис центр ЭПУ	проезд 5П, 3/1	26	50	-24
159	Общество с ограниченной ответственностью НПО Северная археология-1	проезд 5П, 9	24	8	16
160	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие Форпост-М	1 мкр, 21	53	6	47
161	Общество с ограниченной ответственностью Спецкоммунсервис	ул. Жилая, 18	52	10	42
162	Общество с ограниченной ответственностью Эксплуатационно-сервисное объединение	7 мкр, 50	20	7	13
163	Общество с ограниченной ответственностью Сибирский	14 мкр, 48	14	6	-1
164	Общество с ограниченной ответственностью Комфорт Уют Безопасность	14 мкр, 48		9	

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
165	Общество с ограниченной ответственностью Сибирские Новые Технологии	проезд 4П, 29/14	8	8	0
166	Филиал Макрорегион Западная Сибирь ООО ИК СИБИНТЕК в г. Нефтеюганске	ул. Нефтяников, 5	45	114	-69
Всего:			5786	8794	-5556

Наибольший дефицит наблюдается у следующих объектов притяжения:

- ООО РН-Юганскнефтегаз и ООО НФ РН-Бурение, ул. Ленина, 26 – 1193 машино-места;
- Центральный рынок, ул. Сургутская, 1/19 – 1355 машино-мест;
- ТЦ «Оранж Молл», ул. Нефтяников, 87 – 203 машино-места;
- ООО «ЮганскТорг-Сервис» ТК «Привоз», ул. Сургутская, стр.8/3-1; 8/3-2; 8/3-3; 8/3-4 – 350 машино-мест;
- ТЦ Норд-Юган, ул. Мамонтовская, 11 – 281 машино-место.

В результате анализа выявлена низкая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Существенный дефицит парковочного пространства отмечается как для постоянного, так и для временного хранения автомобилей, что связано с высоким уровнем автомобилизации, значительным числом мест притяжения транспортных потоков и малым количеством обустроенных парковок. В настоящий момент ввиду наличия свободных земельных участков население города самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте (рисунок 7).



Рисунок 7 – Фото существующих постоянных парковок в г. Нефтеюганске

1.8 Исследование пассажиро- и грузопотоков

1.8.1 Оценка пассажиропотоков

Исходной информацией для проведения анализа пассажиропотоков являются данные о пассажиропотоках, наполняемости и вместимости подвижного состава на имеющихся маршрутах регулярных пассажирских перевозок по территории исследуемого муниципального образования.

По проведенной оценке суточный пассажиропоток по городским автобусным маршрутам колеблется в пределах от 484 до 3113 пасс./сут. Данные по суточному объему перевезенных пассажиров представлены в таблице 14.

Таблица 14 – Суточный пассажиропоток по маршрутам

Номер маршрута	Наименование	Суточный пассажиропоток (пасс./сут.)
1	ост. Старый аэропорт – ост. Старый аэропорт	484
1А	«Городской рынок» – «Городской рынок»	673
1Б	ост. Старый аэропорт – ост. Старый аэропорт	576
2	Мостотряд-15 – "КОДА-ЛЕС"	993
3	ост. "Звездный" – ост. "Звездный"	3113
3К	ост.11А мкр. – ост.11А мкр.	2970
4норд	Мостотряд-15 – Мостотряд-15	1813
4южный	Мостотряд-15 – Мостотряд-15	1793
5	ост. Аэропорт – ост. Аэропорт	497

В рамках работы по исследованию пассажиропотоков на маршрутах пассажирского транспорта использовался табличный метод исследования пассажиропотоков, заключающийся в том, что учетчик визуально оценивает параметры, которые необходимо определить в рамках натурного обследования, и записывает их в специально подготовленные таблицы замеров (таблица 15).

Таблица 15 – Пример табеля замеров пассажиропотоков

№ Маршрута ____, Вместимость ____, Марка ТС ____, Время начала обсч. ____, Фамилия _____					
Название остановки	Время	Вошло	Вышло	Наполнение ТС	Количество оставшихся на остановке
Остановка 1	9:00	5	2	2	1
Остановка 2	9:15	4	1	2	0
Остановка 3	9:21	11	3	3	2

Учетчики определяют пассажиропотоки на основных остановочных пунктах путем подсчета количества вошедших, вышедших и оставшихся на остановке пассажиров (из-за переполнения автобусов и необходимости пересесть на другой маршрут), записывают модель транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров и определяют наполнение ТС на каждой остановке примерным подсчетом количества пассажиров, находящихся в автобусе, а также путем визуальной оценки.

Каждый учетчик получил необходимое количество специальных таблиц для обследования пассажиропотоков, а также памятку об оценке наполнения автобуса по пятибалльной системе.

Величина балла устанавливается следующим образом:

- 1-й балл – занято до половины мест для сидения;
- 2-й балл – занято больше половины мест для сидения;
- 3-й балл – заняты все места для сидения и до 50 % мест для стояния;
- 4-й балл – автобус полностью загружен, но войти в автобус можно;
- 5-й балл – автобус перегружен, войти в автобус нельзя.

По согласованию с Заказчиком выбран период замеров пассажиропотока.

В таблице 16 представлена информация о средней наполняемости подвижного состава на маршрутах общественного транспорта в интервалы пиковой загрузки.

Таблица 16 – Средняя наполняемость подвижного состава на маршрутах общественного транспорта

№ п/п	Номер маршрута по паспорту	Наименование маршрута	Интервал движения ТС, мин.	Вместимость ТС, пасс.	Среднее значение пассажиропотока в часы пик, пасс./ч	Средняя наполняемость подвижного состава, %
1	2	3	4	5	6	7
1	1	Аэропорт – старый аэропорт	25	БВ I	66	28
2	1А	Центральный городской рынок – средняя общеобразовательная школа №7 – центральная городская больница – центральный городской рынок	25	БВ I (СВ I)	49	26
3	1Б	Авторынок – 8А микрорайон – Авторынок	25	БВ I (СВ I)	47	25
4	2	Мостотряд-15 –Кода лес	30	БВ I (СВ I)	96	61
5	3К	11 «А» микрорайон» – средняя общеобразовательная школа №14 – поселок «Звездный»	11	БВ I (СВ I)	271	63
6	3	11А микрорайон – 11А микрорайон	11	БВ I (СВ I)	203	47
7	4	14 микрорайон – Мостотряд-15	7	БВ I (СВ I)	460	68
8	5	Аэропорт – Аэропорт	15	БВ I (СВ I)	164	52
9	7	Центральный городской рынок – 8А микрорайон – центральный городской рынок	15	СВ I (МВ I)	41	23

Продолжение таблицы 16

1	2	3	4	5	6	7
10	9	Центральный городской рынок магазин «Ермак» - центральный городской рынок	20	СВ I (МВ I)	54	40
<p>Примечания</p> <p>1 группа по вместимости транспортного средства, чел.: МВ I – автобусы малой вместимости (пассажировместимость от 16 до 45 человек включительно), СВ I – автобусы средней вместимости (пассажировместимость от 46 до 75 человек включительно), БВ I – автобусы большой вместимости (пассажировместимость от 76 до 120 человек включительно);</p> <p>2 обозначение в графе 3 таблицы означает основную группу автобусов по вместимости;</p> <p>3 обозначение в скобке в графе 3 – допустимую группу автобусов, ниже на один «шаг» по вместимости;</p> <p>4 использование автобусов большей вместимости, чем указано в графе 3, допускается без ограничений.</p>						

По данным натурных обследований, приведенным в таблице 16, можно сделать вывод о том, что маршрутная сеть городского транспорта на территории Нефтеюганска характеризуется невысоким пассажиропотоком.

В целом проведенное исследование пассажиропотоков в г. Нефтеюганске показывает, что на данный момент городской пассажирский транспорт общего пользования справляется с имеющимся уровнем загрузки. На ряде маршрутов наблюдается недостаточная наполняемость ТС, что может быть предпосылкой для введения автобусов меньшей вместимости с целью более эффективного использования транспортных мощностей общественного транспорта.

1.8.2 Анализ грузопотоков

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потребления. Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети города, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение риска дорожно-транспортных

происшествий и вероятности возникновения заторовых ситуаций, искажение культурно-исторического облика города. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы города при помощи ограничительных мер и создания специализированных грузовых терминалов, на территории которых будут проводиться логистические операции, связанные с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением и дальнейшей транспортировкой различных партий грузов.

На территории Нефтеюганска концентрация крупных промышленных объектов в северной части города позволяет эффективно организовать движение грузового транспорта и исключить его заезд в жилые районы. Въезд в промышленную зону города осуществляется через ул. Сургутскую. Основная часть грузопотока проходит через ул. Мамонтовскую, Объездную дорогу и ул. Сургутскую.

Основными местами притяжения грузопотоков на территории г. Нефтеюганска являются:

- Нефтеюганский Филиал ЗАО «БашВзрывТехнологии»;
- ООО «Интеллект дриллинг сервисиз»;
- ООО «ЮНГ-Нефтехимсервис»;
- ООО «Сервисная компания ПетроАльянс»;
- ООО НФ «РН-Бурение»;
- Нефтеюганский филиал ЗАО «Сибирская сервисная компания»;
- Нефтеюганский филиал корпорации «Шлюмберже Лоджелко Инк.»;
- ООО «НефтеГазТрансСтрой»;
- ООО «Нововет-Сервис»;
- ОП Нововет-Нефтеюганск»;
- ОАО «Юганскводоканал»;
- ООО «Юганскнефтегазгеофизика».

На следующих улицах г. Нефтеюганска введено ограничение движения грузового транспорта: ул. Романа Кузоваткина, ул. Владимира Петухова, ул. Александра Филимонова, ул. Усть-Балыкской, ул. Ленина, ул. Парковой, ул. Нефтяников, ул. Строителей, ул. Набережной, ул. Жилой.

На рисунке 8 представлена картограмма мест размещения наиболее крупных промышленных предприятий, на долю которых приходится основной объем грузовых перевозок на территории муниципального образования, а также места установки знаков 3.3 «Движение грузовых автомобилей запрещено».

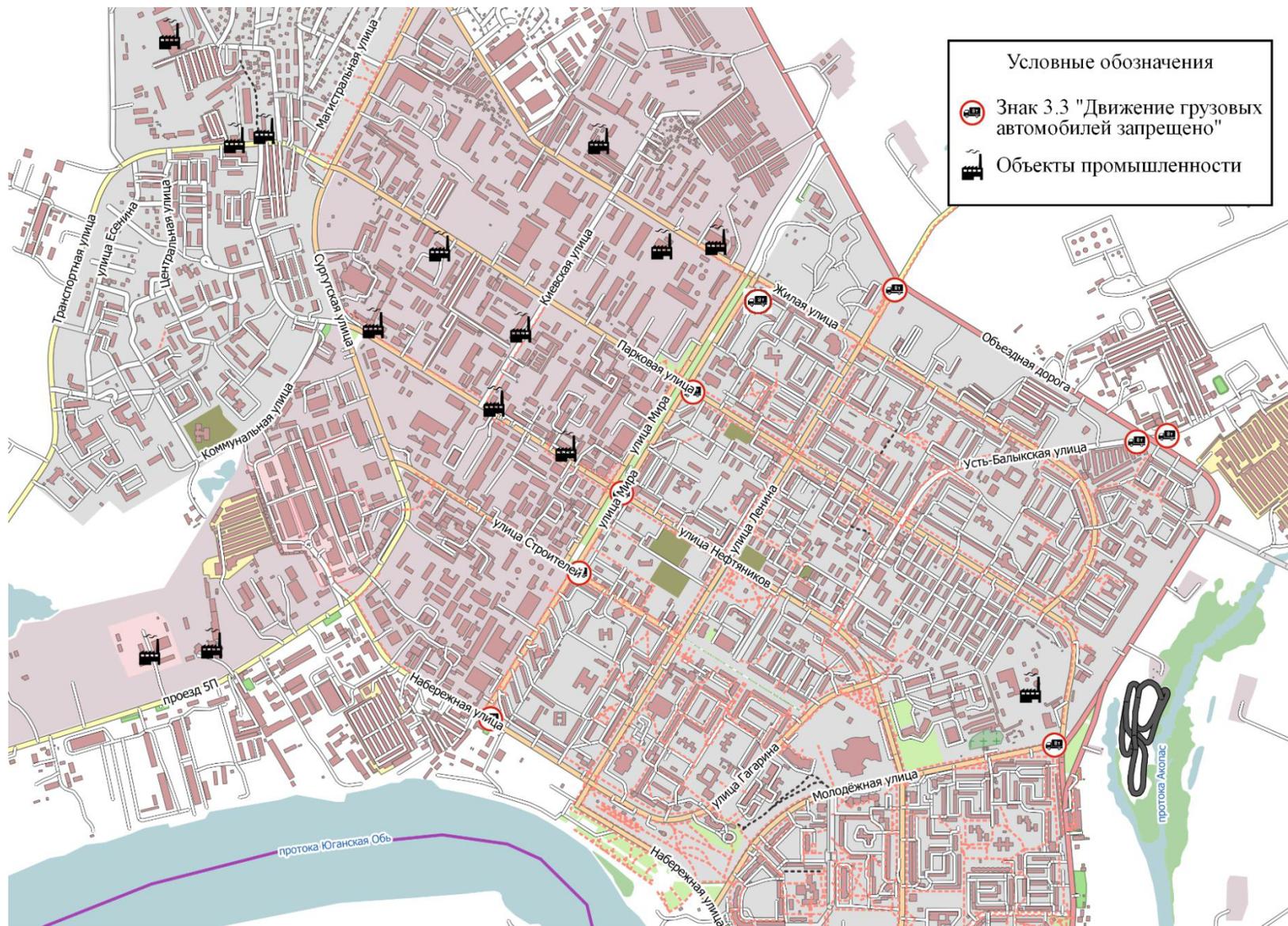


Рисунок 8 – Картограмма мест притяжения грузопотоков и зон ограничения движения грузовых ТС

Как показали натурные обследования интенсивности и состава транспортных потоков на территории муниципального образования, вне промышленной зоны из крупногабаритных транспортных средств движение осуществляют малые грузовые автомобили (весом до 2,5 т), реализующие транспортировку грузов к объектам общественного питания и розничной торговли, а также транспортные средства коммунальных и дорожных служб.

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также анализ уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети индивидуальным, грузовым и общественным транспортом, пешеходами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, вызванные неодинаковым поведением участников дорожного движения.

Улично-дорожная сеть исследуемого муниципального образования характеризуется в целом стесненными условиями проезда и наличием ограничений движения транспорта. Значительная часть улиц и дорог города являются двухполосными с узкой (менее 3,5 м) шириной полосы. В условиях плотной жилой застройки, высокой интенсивности пешеходных корреспонденций, недостаточно развитой системы городского пассажирского транспорта общего пользования и большого количества индивидуальных транспортных средств существующая дорожная инфраструктура города не в полной мере справляется с имеющейся нагрузкой. Системные заторовые ситуации наблюдаются на следующих участках улично-дорожной сети:

- ул. Ленина от пересечения с Объездной дорогой до пересечения с ул. Гагарина;
- ул. Нефтяников от пересечения с ул. Ленина до пересечения

с ул. Александра Филимонова;

- ул. Мира от пересечения с ул. Нефтяников до пересечения с ул. Парковая;

- ул. Парковая от пересечения с ул. Сургутской до пересечения с ул. Киевская;

- ул. Владимира Петухова от пересечения с ул. Мамонтовская до пересечения с ул. Набережная.

Данные участки дорог и улиц Нефтеюганска характеризуются высоким коэффициентом загрузки в пиковые интервалы времени, что по большей части связано с высокой интенсивностью транспортных корреспонденция типа «дом-работа»/«работа-дом».

Ряд пересечений, движение на которых осуществляется в регулируемом режиме, характеризуется высокой аварийностью на протяжении 2015–2017 гг.:

- ул. Строителей – ул. Ленина;
- ул. Мира – ул. Жилая;
- ул. Нефтяников – ул. В.Петухова;
- ул. Строителей – ул. Сургутская.
- ул. Набережная – ул. Сургутская

Аварии на данных пересечениях происходят в основном в часы пик, то есть при максимальной степени загрузки дорог. Дорожно-транспортные происшествия на этих перекрестках в значительной степени являются следствием неоптимальности организации светофорных циклов и низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В числе факторов, которые существенно снижают безопасность дорожного движения в городе можно выделить следующие:

- неудовлетворительное состояние дорожного покрытия проезжей части;
- отсутствие освещения и других элементов обустройства на отдельных участках дорог;
- отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек на дорогах общего пользования;

- отсутствие технических средств организации дорожного движения на потенциально опасных участках дорог.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных по результатам натурного обследования, не выявил необходимость введения светофорных объектов на нерегулируемых пересечениях. Интенсивности транспортных потоков на перекрестках, в которых производились замеры, не превышают значений, при которых функционирование пересечений без регулирования может считаться небезопасным.

Однако в связи застройкой новых районов города в соответствии с проектами планировки территорий предлагается введение ряда светофорных объектов. Также требуется реконструкция существующих светофорных объектов с целью обеспечения возможности дальнейшей интеграции в ИТС. Для повышения пропускной способности пересечений города и повышения уровня безопасности необходимо внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением для координации работы светофоров.

1.10 Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения

Исходными данными для проведения анализа эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения являются ведомости, составленными на основании проектов организации дорожного движения и полученные ранее результаты натурных транспортных обследований.

В таблице 17 перечислены основные технические средства организации дорожного движения с разбивкой по улицам г. Нефтеюганска.

Таблица 17 – Основные технические средства организации дорожного движения в г. Нефтеюганске

№ п/п	Наименование автодорог, улиц	Протяженность дороги (улицы), км	Протяженность грунтовых обочин, км	Протяженность бортового камня, км	Ограждения			Дорожные знаки		ИДН-500		ИДН монолитные из асфальтобетона		Площадь газонов и зеленых зон, м ²	Количество дождеприемных колодцев, шт	Протяженность водоотводных лотков, мп	Водопрopusкные трубы		
					Протяженность всего, мп	в том числе:		Щитки, шт	Стойки, шт	Количество, шт	Протяженность, мп	Количество, шт	Протяженность, мп				Количество, шт	Протяженность, мп	
						Барьерное ограждение, мп	Ограждение из труб, мп												Пешеходное ограждение, мп
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	ул. Аржанова	0,633		1,083	297		101	196	69	36	4	34			825,0				
2	ул. Гагарина	1,176		2,102	188			188	88	52	2	22			16 554,0	3			
3	ул. Жилая	3,388	3,146	4,816	803,3			803,3	268	165	5	51			25 376,0		107	1	28,1
4	ул. Киевская	0,432	0,864		51		51		12	8					289,0				
5	ул. Ленина	2,020	0,482	3,157	1022			1022	215	129	4	47	1	13,5	35 303,0				
6	ул. Мамонтовская	3,921	4,912	2,033	2214,4	449	1457	308,4	202	122	2	16	1	11	27 991,0	4		1	100
7	ул. Мира	2,962		5,600	579,7			579,7	161	124	2	13			46 359,0	4			
8	ул. Молодежная	1,400		2,339	776,1			776,1	115	61	4	40	1	10	15 251,0	29			
9	ул. Набережная	2,126		3,999	1743,4			1743,4	147	86	2	30	1	9	47 439,5	18	70		
10	ул. Набережная от т.10* до т.9*	0,427		0,808					18	10					1 189,0	2			
11	ул. Нефтяников	4,280	2,246	5,930	2287,3		483	1804,3	389	211	4	32	1	10	76 576,0	37	153		

Продолжение таблицы 17

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
12	Автодорога в Новый аэропорт	1,864	3,124	0,117	88,6		68	20,6	46	30										
13	ул. Обьездная	3,729	7,458	0,115	480	202		278	127	82							103	9	165,6	
14	ул. Парковая	4,329	4,136	3,815	1468,3		645	823,3	386	203	4	38	4	37	41 561,0					
15	ул. им. В.Петухова	1,081		1,878	291,8			291,8	129	73	6	56,5			11 762,0	35				
16	Подъезд к школе № 7	0,606	1,212	0,032	420		420		67	32					4 305,0					
17	ул. Пойменная	0,196		0,339					12	7					1 440,0					
18	ул. Пойменная от т.12* до т.10*	0,673		1,320					32	21					4 250,0	31				
19	Проезд 5П	3,164	6,328	0,137	39,3			39,3	74	50			1	9	9 458,0					
20	Проезд 6П	2,646	5,292	0,036					74	48					9 565,0					
21	Проезд 8П	1,038	2,076	0,065					18	16					264,0					
22	ул. Строителей	1,172		1,925	259,6			259,6	101	69			1	11	5 837,0					
23	ул. Сургутская	4,367	7,818	0,924	1105,5		78	1027,5	214	141			1	11,5	48 433,0		8	3	71,2	
24	ул. Транспортная	2,376	4,752						28	22							1		4	124,9
25	ул. Усть-Балыкская	1,787	0,824	1,977	595,5			595,5	191	108	6	57,5			19 226,0		315			
26	ул. Энергетиков	1,226	2,452	0,012					55	27									1	18,4
27	ул. Коммунальная	1,318		2,636	113			113	60	40	4	40			12 320,0	15	8	1	24	
Итого:		54,337	57,122	47,195	14823,8	651	3303	10870	3298	1973	49	477	12	122	461 573,5	179	764	20	532,2	

Как показали натурные обследования, ряд автомобильных дорог города не оборудован в достаточной степени обочинами и бортовым камнем. На ряде дорог бортовой камень находится в ненадлежащем состоянии. Требуется обновление горизонтальной дорожной разметки. Большая часть дорожных знаков соответствует требованиям соответствующих нормативных документов. Улично-дорожная сеть не в полной мере обеспечена пешеходными ограждениями, что повышает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и, в частности, детей. Состояние большей части искусственных дорожных неровностей на территории автомобильных дорог города позволяет им быть сдерживающим фактором, успокаивающим транспортный трафик. Однако имеются ИДН (в особенности монолитные асфальтобетонные), требующие замены по причине сильного износа и как следствие занижения. Вблизи ряда дорог, отмеченных в таблице 1, отсутствуют зеленые насаждения, что, безусловно, негативно влияет на экологическую обстановку на придорожной территории и на здоровье участников дорожного движения. Как показали натурные обследования, дренажная система (ливневая канализация) дорог находится в приемлемом состоянии для обеспечения отвода талой (снеговой) и дождевой воды (что актуально для г. Нефтеюганска, так как осадки в виде снега являются здесь достаточно частым явлением). Однако требуется надзор (регулярные проверки) со стороны дорожных служб или служб жилищно-коммунального комплекса за технико-эксплуатационным состоянием (соответствие их параметров и степени износа нормативным требованиям) системы ливневой канализации, элементами которой являются: ливневые лотки (каналы, желоба); пескоуловители; дождеприемники (дождеприемные колодцы); канализационные трубы; коллектора; смотровые колодцы. В особенности необходим контроль за состоянием канализационных люков как на проезжей части в качестве профилактики возникновения дорожно-транспортных происшествий, так и на тротуарах/пешеходных дорожках в качестве профилактики травматизма граждан, в частности детей.

Таким образом, в целом анализ показал, что эксплуатационное состояние технических средств организации дорожного движения на территории города находится на высоком уровне. Однако стоит отметить, что необходимы регулярные проверки и контроль состояния элементов проезжей части и ТС ОДД. С этой целью возможно проведение работ по разработке (актуализации) и реализации проектов организации дорожного движения (ПОДД).

1.11 Анализ эффективности используемых методов ОДД

На улично-дорожной сети города Нефтеюганска одним из наиболее важных методов организации дорожного движения является ограничение скоростного режима. Это выбор является неслучайным. По мнению большинства экспертов в сфере безопасности дорожного движения, главный фактор смертности на автодорогах является неправильный выбор скорости.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить его скорость. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Также стоит отметить, что тормозной путь ТС после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. На рисунке 9 приведены примеры тормозного пути транспортного средства при экстренном торможении.

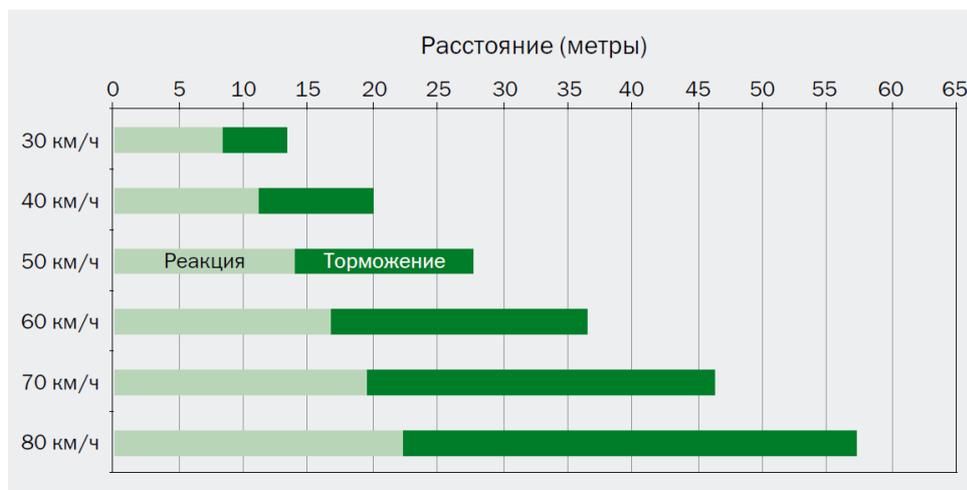


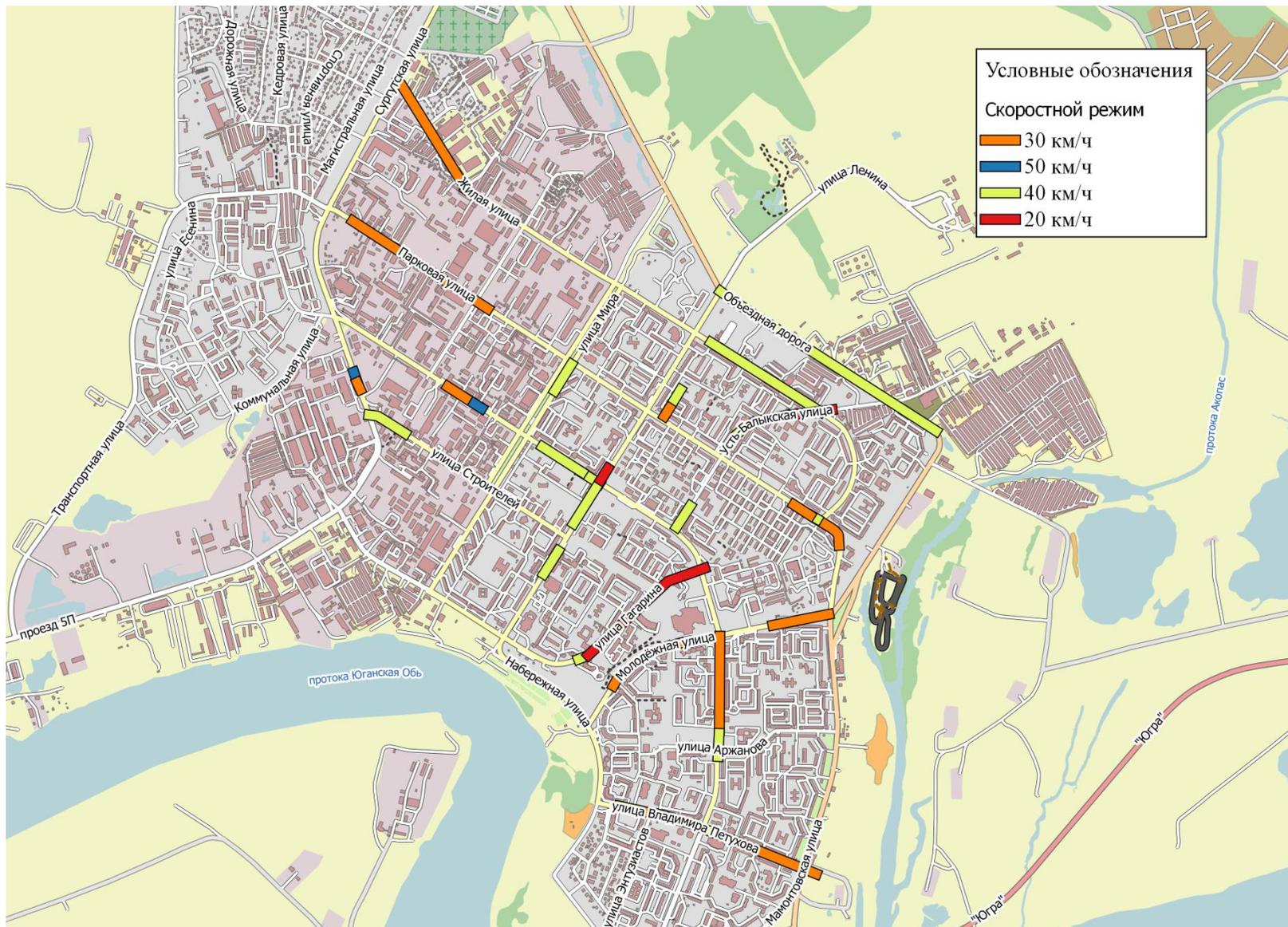
Рисунок 9 – Примеры тормозного пути при экстренном торможении

Из рисунка 9 следует, что при увеличении скорости с 60 км/ч до 80 км/ч тормозной путь возрастает в два раза. Поэтому метод ограничения скоростного режима является очень важной составляющей организации дорожного движения, который направлен на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, снижение числа серьезных травм и смертельных случаев, которые могут возникнуть в результате таких ДТП.

Управление скоростью на территории города осуществляется при помощи следующих дорожных знаков и искусственных дорожных неровностей. По данным статистики аварийности среди основных причин дорожно-транспортных происшествий не отмечено несоблюдение введенного скоростного режима, что позволяет сделать вывод о об эффективности использования ограничения скорости на территории исследуемого муниципального образования.

На рисунке 10 представлена картограмма расположения участков ограничения максимальной скорости движения транспортных средств в городе Нефтеюганске.

Для контроля соблюдения скоростного режима, как показывает практика, является эффективным применение средств фото/видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Данный метод ОДД не применяется в городе, что может служить предпосылкой для снижения уровня дисциплины водителей транспортных средств.



Рисунке 10 – Картограмма расположения участков ограничения максимальной скорости движения ТС

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители улиц с односторонним движением в первую очередь становятся нарушителями введенного на них режима организации ДД. На территории города данный метод организации дорожного движения не используется. Однако учитывая геометрию улично-дорожной сети муниципального образования и стесненные условия движения транспортных средств, введение одностороннего движения на ряде участков улиц и дорог позволило бы повысить безопасность и пропускную способность.

1.12 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих работы по организации дорожного движения.

На сегодняшний день проблема аварийности на автомобильных дорогах приобретает особую остроту в связи с увеличением парка транспортных средств, несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения и крайне низкой дисциплиной как водителей, так и пешеходов.

В настоящее время обеспечение безопасности дорожного движения как на местных дорогах и улицах населенных пунктов, так и на трассах регионального и федерального значения, предупреждение

дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий является одной из актуальных задач.

В качестве исходных данных для анализа уровня безопасности дорожного движения на территории исследуемого муниципального образования была использована информация, предоставленная ОМВД России по городу Нефтеюганску.

За 12 месяцев 2017 года произошло 59 учетных дорожно-транспортных происшествий. В результате данных ДТП 8 человек погибло, 80 человек получили ранения. С участием несовершеннолетних за 2017 год совершено 11 ДТП (АППГ – 6), в которых 12 детей получили телесные повреждения (АППГ – 8). По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП снизилось на 10,6 %, число погибших возросло на 100 % (увеличилось в два раза) и число раненых снизилось на 4,8 %.

По данным Администрации исследуемого муниципального образования, у всех образовательных организаций системы общего и дошкольного образования имеются паспорта дорожной безопасности, которые информируют учащихся и их родителей о безопасных маршрутах для реализации пешеходных корреспонденций вблизи образовательных учреждений.

Общая статистика аварийности за период с 1 января 2015 года по 31 декабря 2017 года представлена в таблице 18.

Таблица 18 – Статистика аварийности в г. Нефтеюганске за период с 2015 г. по 2017 г.

Общие данные	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Количество учетных ДТП, единиц	61	66	59
Ранено, человек	80	84	80
Погибло, человек	10	4	8

Распределение значений основных показателей (рисунок 11), характеризующих уровень аварийности в пределах улично-дорожной сети г. Нефтеюганска, на протяжении трех анализируемых лет остается примерно на одном и том же уровне, однако отмечено снижение числа раненных и

общего количества ДТП к 2017 г., в то же время возросло число погибших в результате ДТП.

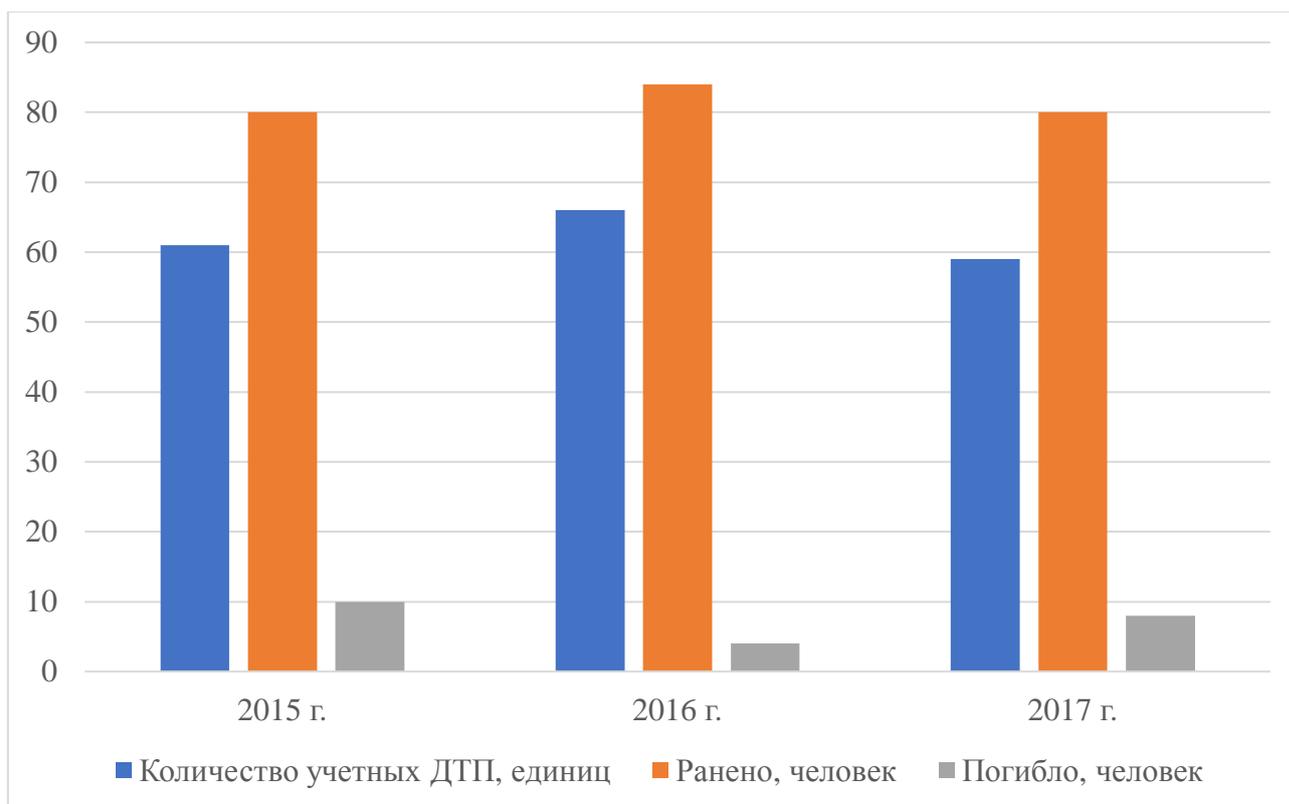


Рисунок 11 – Динамика изменения основных показателей аварийности за период с 2015 по 2017 гг.

Социальный риск [2], являясь приведенным показателем, позволяет сравнивать степень последствий (уровень смертности) транспортной аварийности в муниципальных образованиях с различной численностью населения и социально-экономической структурой, а также используется в целях сопоставления ситуации на дорогах одного и того же населенного пункта при изменении числа жителей. Значение социального риска по городу Нефтеюганску за 2017 г. составило 6,3 погибших на 100 тыс. населения, аналогичный показатель по ХМАО за прошедший год составил – 10,7 случаев, по России – 13,0 случаев. К 2018 году этот показатель [3] по стране не должен превышать 10,6 случая на 100 тыс. населения. В г. Нефтеюганске значение данного показателя практически в два раза меньше, что говорит о сравнительно низкой смертности в результате транспортных аварий.

Значение тяжести последствий [4], вычисляемое как отношение числа

погибших в дорожно-транспортных происшествиях к числу пострадавших (суммарному числу погибших и раненых), по г. Нефтеюганску за 2017 г. составило 9,1 %, по ХМАО – 6,1 %, по России – 8,1 %. Как следует из приведенных выше значений тяжести последствий, вероятность смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования выше, чем в среднем по области и по стране.

На рисунке 12 приведена диаграмма распределения ДТП по видам за 2017 год.

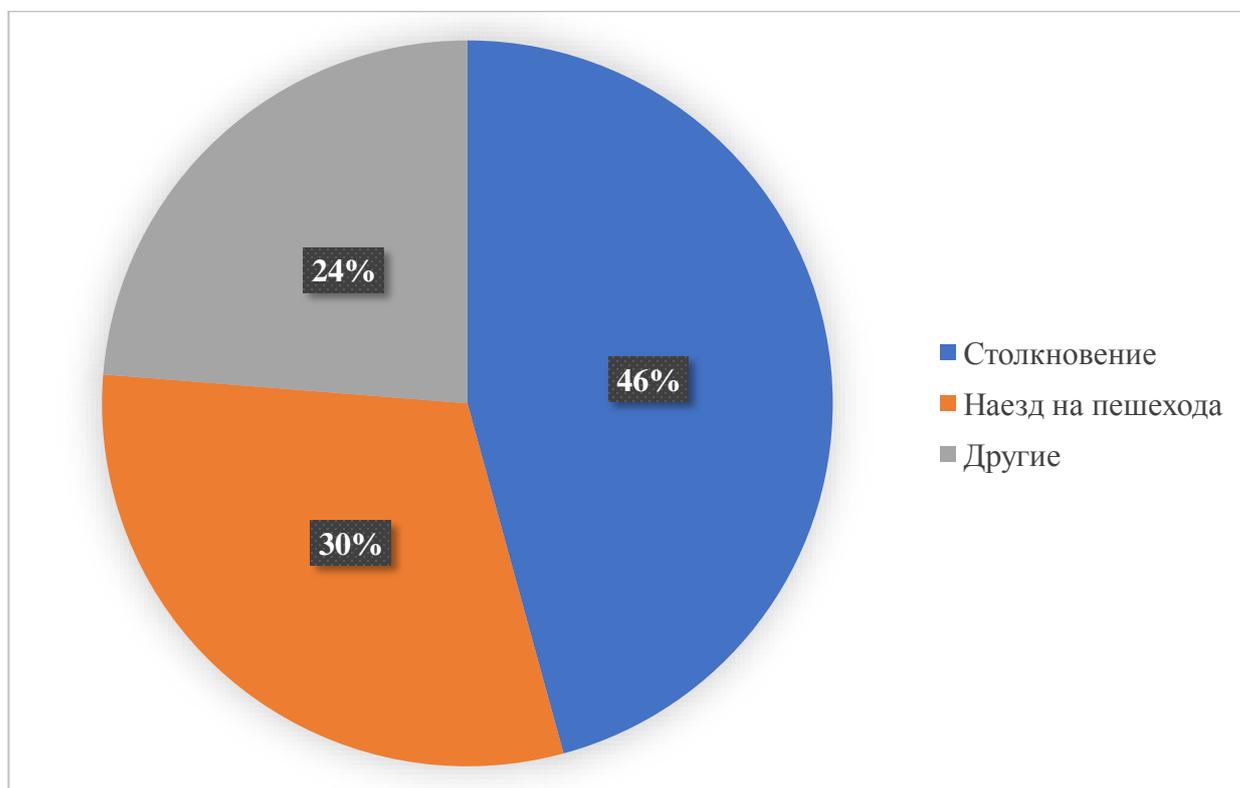


Рисунок 12 – Распределение ДТП за 2017 г. по видам

Как показано на приведенной выше диаграмме, одним из наиболее часто встречающихся видов ДТП на территории муниципального образования являются столкновения, что свидетельствует о наличии большого числа конфликтов между транспортными потоками и несоответствие действующего скоростного режима конкретным условиям дорожного движения.

Другим распространенным видом аварий на улицах и дорогах Нефтеюганска является наезд на пешехода, что говорит о необходимости снижения скоростного режима и обустройства пешеходных переходов.

Стоит отметить, что за прошедший год совершено 3 ДТП (АППГ – 2) с участием велосипедистов, в которых 3 человека получили ранения (АППГ – 1), что является следствием отсутствия соответствующей инфраструктуры, необходимой для безопасной и комфортной реализации велосипедных корреспонденций.

По данным статистики ДТП выявлено, что наиболее аварийно-опасным месяцем за 2017 год является октябрь (на его долю приходится 18,6 % ДТП), что объясняется сложными погодными условиями в данный период, так как частые атмосферные осадки снижают видимость и сцепление с дорогой. Погодный фактор вкупе с недостатками содержания дорог приводят к ухудшению ситуации на дорогах города.

Проведенный анализ позволяет сделать выводы о том, что основными причинами ДТП на территории города Нефтеюганска являются следующие:

- несоблюдение очередности проезда;
- неправильный выбор дистанции;
- нарушение правил проезда пешеходного перехода.

По вине водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, а также отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования, зарегистрировано 8 ДТП (АППГ – 9), в которых 3 человека погибли (АППГ – 2) и 11 человек получили ранения (АППГ – 10).

Среди сопутствующих условий совершения ДТП стоит отметить такие недостатки транспортно-эксплуатационного содержания ряда участков улично-дорожной сети, как:

- отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части;
- неправильное применение или плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек);
- недостатки зимнего содержания;
- отсутствие или неисправности стационарного наружного электроосвещения.

При анализе причин и условий совершения ДТП особое внимание стоит уделить аварийно-опасным участкам дорог. Аварийно-опасный участок дороги [5] (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 предоставленной статистике дорожно-транспортных происшествий в 2017 году на территории исследуемого муниципального образования аварийно-опасных участков не зарегистрировано.

Картограмма дорожно-транспортных происшествий приведена на рисунке 13.

Для проведения более точного анализа аварийности на территории г. Нефтеюганска необходимо сравнить значения основных показателей безопасности дорожного движения за девять месяцев 2018 г. (с 01.01.2018 по 30.09.2018 гг.) со значениями соответствующих показателей за аналогичный период прошлого года (то есть за период с 01.01.2017 по 30.01.2017 гг.). По информации с официального сайта ГИБДД, за период с 01.01.2018 по 30.01.2018 гг. на территории исследуемого муниципального образования отмечено 32 дорожно-транспортных происшествия (за АППГ – 37 ДТП; снижение на 14%), в результате которых 2 (за АППГ – 3 человека; снижение на 33%) человека погибло, и 42 (за АППГ – 54 человека; снижение на 22%) человека получили ранения. Таким образом, за отмеченный период 2018 г. наблюдается снижение всех основных показателей аварийности, что говорит о правильно выбранном курсе мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, выбранного Администрацией города.

В дальнейшем путем совершенствования схем организации дорожного движения и применения современных средств обеспечения безопасности дорожного движения можно добиться постепенного снижения уровня

аварийности на улично-дорожной сети г. Нефтеюганска и степени негативных последствий, вызванных дорожно-транспортными происшествиями.

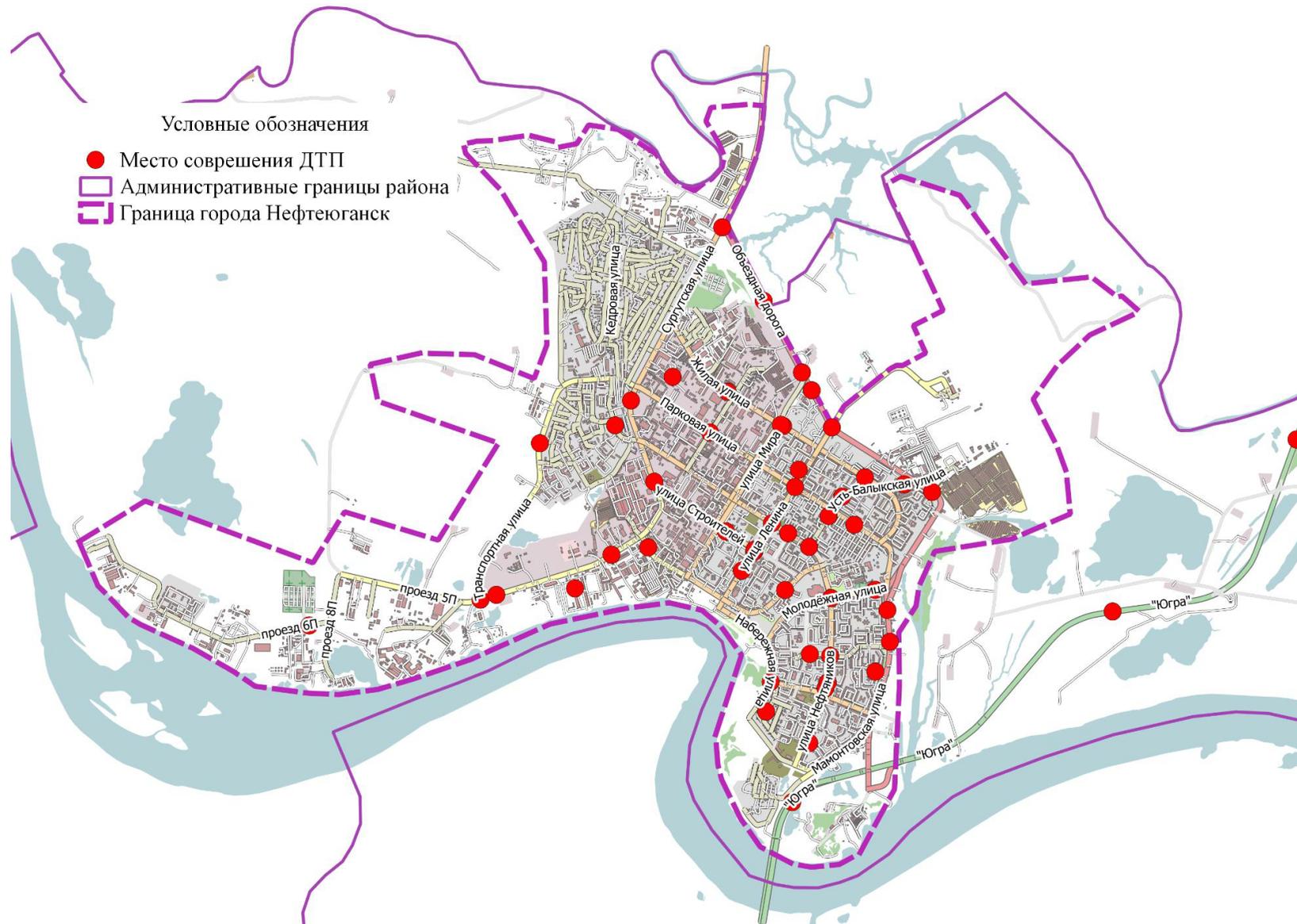


Рисунок 13 – Картограмма мест совершения ДТП на территории г. Нефтеюганска за 2017 г.

1.13 Изучение общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Ниже представлены результаты опроса жителей г. Нефтеюганска.

Большинство респондентов принадлежат к возрастной группе от 25 до 44 лет (рисунок 14).

Ваш возраст

226 ответов

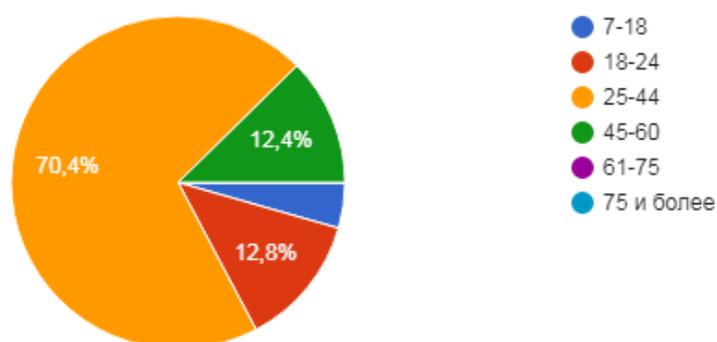


Рисунок 14 – Возраст респондентов

Мужчины составляют 42 % опрошенных, женщины – 58 %.

Из общего числа респондентов 81,7 % являются работающими (рисунок 15).

Ваша занятость

224 ответа

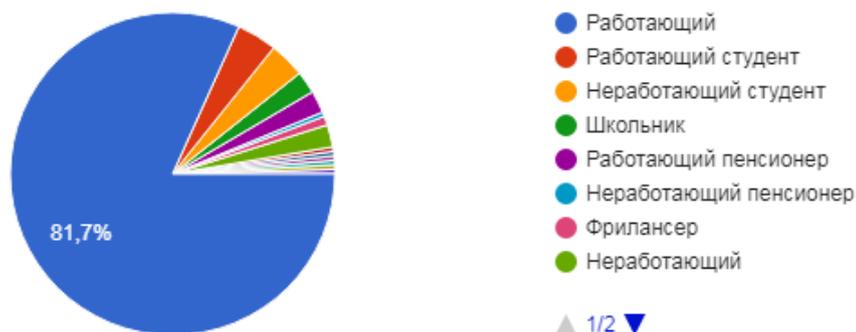


Рисунок 15 – Род занятий респондентов

Основные виды деятельности интервьюированных – производство, сфера услуг и социальная деятельность (рисунок 16).

В какой сфере вы работаете?

193 ответа

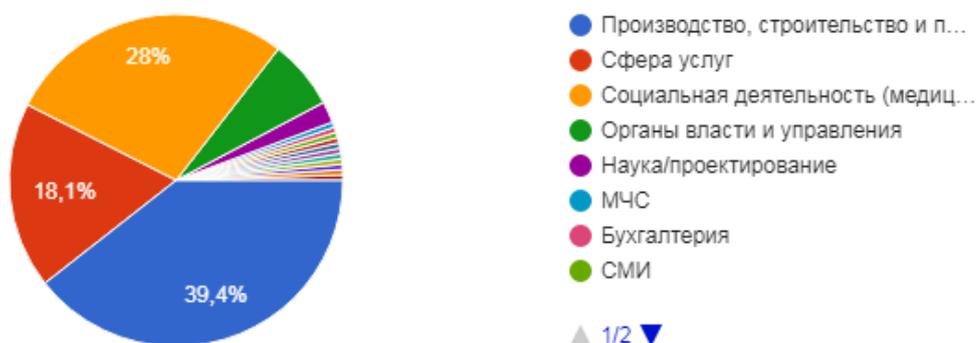


Рисунок 16 – Сфера деятельности респондентов

В семьях 71,2 % опрошенных имеется автомобиль, который они хранят преимущественно на придомовой территории многоэтажных домов (рисунок 17).

Согласно опросу, проблемы с парковкой испытывают в основном жители 8, 12, 13, 17 микрорайонов.

По мнению респондентов, дефицит парковочного пространства наблюдается у следующих мест притяжения:

- ТЦ Европа;
- ТЦ «Оранж Молл»;
- ТЦ «Купец»;
- магазины «Магнит».

Где вы или ваша семья храните свой автомобиль?

147 ответов

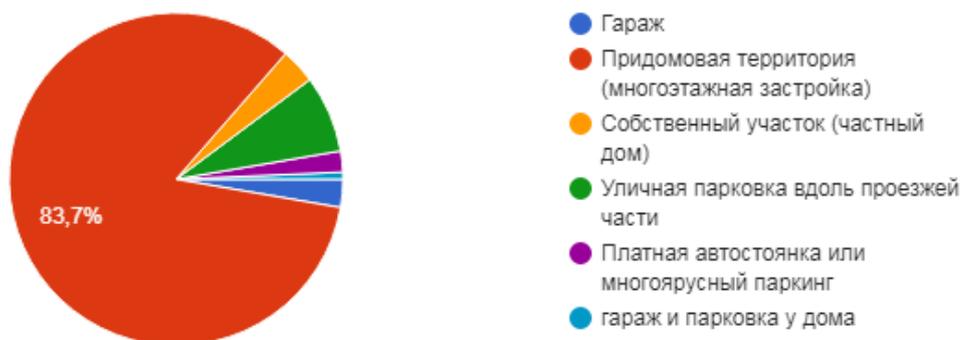


Рисунок 17 – Места хранения личного автомобиля

Большинство респондентов выдвигаются на работу и учебу утром с 06:30 до 07:30, возвращаясь при этом в 17:30–18:00.

С рабочими целями совершается преимущественно 2 перемещения в день (рисунок 18), с иными – 1–2 раза в неделю (рисунок 19).

Какое количество перемещений в будний день вы обычно совершаете с рабочими целями («Дом-Работа» ...абота-Дом» – это 2 перемещения)?

221 ответ

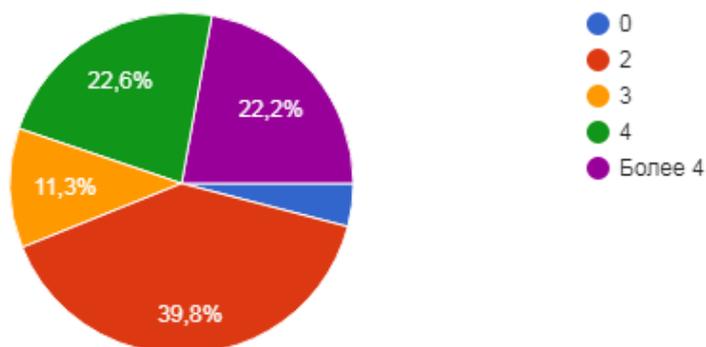


Рисунок 18 – Количество перемещений с рабочими целями

Как часто в будние дни вы совершаете дополнительные перемещения (магазины, места отдыха, больницы и т.д.)?

221 ответ

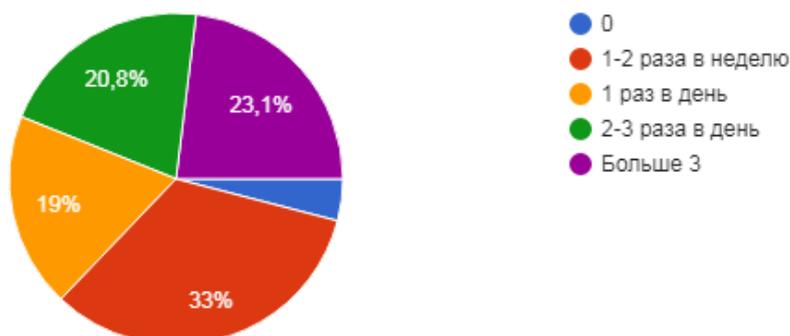


Рисунок 19 – Количество перемещений с иными целями

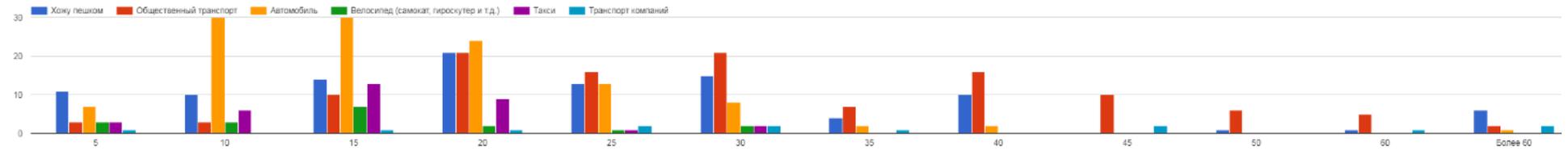
Время в пути составляет в среднем 15–20 минут (рисунок 20).

Если в городе будут созданы условия для комфортного использования велотранспорта, 52,7 % опрошенных стали бы использовать велосипед как средство передвижения.

Жители г. Нефтеюганска предложили следующие мероприятия по улучшению транспортной ситуации:

- строительство и уширение автомобильных дорог и улиц;
- ремонт дорожного покрытия проезжих частей;
- улучшение качества наружного стационарного освещения автомобильных дорог и улиц;
- изменение режимов работы светофорных объектов;
- обновление подвижного состава общественного транспорта;
- увеличение количества автобусов;
- уменьшение интервалов движения между автобусами;
- контроль за соблюдением графика движения общественного транспорта;
- устройство дополнительных пешеходных дорожек и тротуаров;
- устройство велодорожек и велополос.

Какое время вы обычно тратите на 1 перемещение на работу/учёбу (в минутах)?



Какое время вы обычно тратите на 1 перемещение на дополнительную поездку (в минутах)?

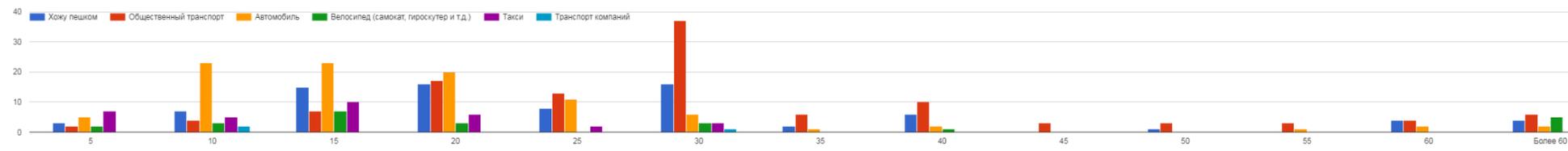


Рисунок 20 – Время в пути

2 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД (вариантов проектирования)

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения призваны обеспечить удовлетворение всего спектра транспортных потребностей, обусловленных вариантами социально-экономического развития исследуемого муниципального образования.

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков улично-дорожной сети Нефтеюганска исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с градообразующими предприятиями и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов социально-культурного назначения и мест приложения труда.

При подготовке принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям организации дорожного движения учтены результаты анализа существующего состояния улично-дорожной сети и анализа документов территориального планирования г. Нефтеюганска. Рассматриваются три возможных варианта проектирования: инерционный, стабилизационный, инновационный.

Инерционный вариант предусматривает сохранение существующей схемы организации дорожного движения без кардинальных изменений. Другими словами, согласно данному сценарию, муниципальное образование будет развиваться на базе уже имеющихся мощностей транспортной инфраструктуры и методов и средств организации дорожного движения.

В плане дорожной деятельности данный сценарий развития базируется

на следующих принципах. Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и напрямую зависит от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. В таком случае дорожная деятельность на территории г. Нефтеюганска ограничивается следующими мероприятиями:

- мониторинг состояния улично-дорожной сети;
- своевременная реконструкция дорог и их участков, вышедших из нормативного состояния;
- мероприятия по содержанию элементов транспортной инфраструктуры (работы по уборке снега, по обустройству остановочных пунктов общественного транспорта, нанесение разметки, своевременная замена знаков, замена ламп стационарного электроосвещения и других технических средств организации дорожного движения);
- замена аварийно-опасных единиц подвижного состава маршрутного пассажирского транспорта.

Стабилизационный вариант развития исследуемого муниципального образования подразумевает более явное вмешательство в сферу организации дорожного движения. В условиях хронического дефицита бюджетных средств на осуществление дорожной деятельности в целях эффективного их расходования на ремонт и содержание дорог сохраняется задача поиска и внедрения новых, более экономичных материалов и технологий. Сегодняшняя ситуация в дорожной отрасли характеризуется ростом спроса на автомобильные перевозки, увеличением количества автотранспортных

средств и одновременно с этим отставанием в развитии дорожной сети, медленным ростом протяженности и пропускной способности автомобильных дорог.

Целью оптимизации организации дорожного движения исследуемой территории является создание условий для роста экономической активности города, улучшения качества жизни населения за счет расширения спектра транспортных услуг, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры.

Согласно стабилизационному сценарию, можно выделить следующие основные приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры на расчетный срок:

- ликвидация на опорной сети автомобильных дорог узких мест путем приведения транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

- повышение транспортной связности г. Нефтеюганска с крупными транспортными артериями регионального значения для увеличения грузооборота и повышения удобства при реализации деловых и рекреационных корреспонденций через границу муниципального образования (для организации пропуска транзитных транспортных средств);

- повышение транспортной доступности территорий города, а также близлежащих мест притяжения грузопотоков, приложения труда и объектов отдыха и туризма;

- увеличение уровня технического обслуживания транспортных средств;

- расширение парковочного пространства для постоянного и временного хранения транспортных средств.

Для реализации данного сценария потребуется реорганизация существующей транспортной сети, включающая реконструкцию действующих и строительство новых дорог, транспортных развязок, автозаправок и станций технического обслуживания, гаражных кооперативов и паркинга вблизи объектов притяжения.

Инновационный вариант оптимизации организации дорожного движения на территории г. Нефтеюганска подразумевает реализацию передовых тенденций в данной области. В соответствии с данным сценарием, помимо строительства/реконструкции дорог и мероприятий по содержанию элементов улично-дорожной сети, указанных для инерционного и стабилизационного вариантов, отметим следующие направления:

- повышение пешеходной связности территории города;
- развитие велосипедной инфраструктуры;
- обеспечение комфортных условий для маломобильных групп населения при реализации транспортных и пешеходных корреспонденций;
- интеллектуализация регулирования дорожного движения на взаимосвязанных светофорных объектах.

3 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов

Укрупненная оценка принципиальных предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям организации дорожного движения для каждого из вариантов проведена на основе сравнения целевых показателей (индикаторов), характеризующих состояние ОДД на транспортной сети г. Нефтеюганска. За базовые показатели приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры.

В современных условиях социально-экономическое развитие муниципального образования любого ранга, повышение уровня жизни его населения оказывается неразрывно связано с удовлетворением потребностей субъектов хозяйственной деятельности и граждан

в транспортных перевозках. Основными требованиями к объектам транспортной сферы являются следующие:

- сокращение времени и стоимости доставки пассажиров и грузов;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- снижение негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В связи с этим базовым принципом организации дорожного движения на определенной территории выступает, как минимум, соответствие возможностей транспортной сети спросу на транспортные корреспонденции. Темпы оптимизации схемы ОДД должны не только соответствовать динамике транспортного спроса, но и стимулировать его, тем самым создавая условия экономического роста муниципального образования.

Результаты оценки вариантов проектирования отражены в таблице 19.

Таблица 19 – Результаты укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Показатель	Текущее состояние	Инерционный вариант	Стабилизационный вариант	Инновационный вариант
1	2	3	4	5	6
1	Социальный риск от ДТП (число погибших в результате ДТП на 100 тысяч населения)	6,3	4-5	2-3	0-1
2	Число дорожно-транспортных происшествий в год (ед.)	59	40-45	25-30	12-16
3	Количество транспортных развязок в одном уровне	1	1	3	3
4	Количество транспортных развязок в разных уровнях	1	1	1	2
5	Количество реконструированных транспортных развязок в разных уровнях	0	0	1	1
6	Средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец (мин.)	25	20	15	12

Продолжение таблицы 19

1	2	3	4	5	6
7	Средний коэффициент загрузки участков УДС в час пик	0,6	0,55	0,5	0,45
8	Протяженность электрифицированной железной дороги (км)	0	0	10	10
9	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, (км)	64,1	64,1	101,3	132,5
10	Протяженность реконструированных автомобильных дорог общего пользования, (км)	0	16,35	16,35	16,35
11	Количество средств фото/видеофиксации нарушений ПДД	0	0	0	56
12	Количество автозаправочных станций / количество станций технического обслуживания (ед./ед.)	5/18	5/18	9/34	9/34
13	Общая протяженность маршрутов ГПТОП (км)	105,6	105,6	111,5	111,5
14	Количество остановочных пунктов (ед.)	147	147	183	203
15	Количество остановок общественного транспорта, находящихся в нормативном состоянии (ед.)	23	70	110	147
14	Протяженность тротуаров и пешеходных дорожек (км)	47,3	47,3	73,2	127,6
16	Протяженность линий электроосвещения (км)	32,8	32,8	58,7	125,2
17	Протяженность велодорожек (км)	0	0	0	19,6
18	Число велопарковок (ед.)	0	0	0	17
19	Соответствие уровня обеспеченности территории муниципального образования парковками для постоянного хранения ТС и уровня автомобилизации (дефицит/профицит машиномест)	-6739	-5500	4000	4000

Продолжение таблицы 19

1	2	3	4	5	6
20	Соответствие уровня обеспеченности объектов притяжения парковками для временного хранения ТС и нормативным значениям (дефицит/профицит машино-мест)	-5556	-4500	-2000	0

Как видно из приведенных в таблице 1 значений показателей развития транспортной инфраструктуры, инновационный вариант является наиболее предпочтительным из рассматриваемых. Реализация данного сценария позволит:

- улучшить транспортную и пешеходную связность территорий города за счет увеличения плотности улично-дорожной сети (протяженности дорог при той же площади города) и строительства тротуаров;
- повысить мобильность населения за счет организации велосипедного движения;
- обеспечить безбарьерную среду для маломобильных групп населения;
- решить проблему дефицита парковочного пространства;
- повысить безопасность дорожного движения путем строительства и реконструкции транспортных развязок, приведения дорог в нормативное состояние, организации/ремонта линий наружного стационарного электроосвещения;
- повысить комфорт при использовании гражданами городского пассажирского транспорта общего пользования
- повысит безопасность дорожного движения за счет установки средств фото/видеофиксации нарушений ПДД, освещения ряда участков дорог, приведения в нормативное состояние имеющихся технических средств организации дорожного движения.

Грамотно сформированный и реалистичный комплекс мероприятий по организации дорожного движения, согласно инновационному варианту проектирования, позволит адекватно улучшить целевые показатели

(индикаторы), характеризующие состояние ОДД, принятые для разработки настоящей КСОДД.

4 Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта проектирования

4.1 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

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

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

- уменьшает перепробеги транспортных средств;
- снижает нагрузку на федеральные и региональные дороги при осуществлении местных корреспонденций;
- дает возможность создавать новые маршруты движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения.

В городе имеется ряд застраиваемых территорий, поэтому мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности в основном нацелены на включение новых районов в единый каркас улично-дорожной сети Нефтеюганска.

Часть мероприятий по обеспечению пешеходной связности территорий приведены в подразделе 4.18 «Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования».

Микрорайон 9А

В микрорайоне 9А, согласно Проекту планировки территории, предлагается строительство основных проездов со следующими параметрами (общей протяженностью 1,25 км):

- 1 ширина полосы движения – 2,75 м;
- 2 число полос движения – 2;
- 3 ширина пешеходной части тротуара – 1,0 м;

Микрорайон 10А

В микрорайоне 10А согласно Проекту планировки территории предлагаются следующие мероприятия:

а) строительство магистральной общегородского значения (продолжение Объездной дороги) со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 3,5 м;
- 2 число полос движения – 4;
- 3 ширина пешеходной части тротуара – 3 м;

б) строительство магистральной улицы регионального значения (продолжение улицы Ленина) со следующими параметрами:

- 4 ширина полосы движения – 3,5 м;
- 5 число полос движения – 4;
- 6 ширина пешеходной части тротуара – 3 м;

в) строительство основных проездов со следующими параметрами:

- 7 ширина полосы движения – 2,75 м;
- 8 число полос движения – 2;
- 9 ширина пешеходной части тротуара – 1 м.

Изменения протяженности по отдельным элементам УДС на территории

микрорайона 10А представлены в таблице 20.

Таблица 20 – Увеличение протяженности УДС в микрорайоне 10А

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Увеличение протяженности
	Протяженность улично-дорожной сети в границах проектирования	км	2,89
1	магистральных улиц:	км	0,82
1.1	общегородского значения	км	0,82
2	улиц и дорог местного значения:	км	2,07
2.1	основных проездов	км	1,47
2.2	второстепенных проездов	км	0,6

Микрорайон 15

Для обеспечения развития улично-дорожной сети в микрорайоне 15 планируются следующие мероприятия:

- а) строительство основных проездов со следующими параметрами:
 - 1 ширина полосы движения – 3,0 м;
 - 2 число полос движения – 2;
 - 3 ширина пешеходной части тротуара – 2 м;

Микрорайон 17

Основными предложениями по развитию улично-дорожной сети и внутриквартального транспортного обслуживания на территории микрорайона 17 являются:

- организация транспортной связи планируемой территории с прилегающей улично-дорожной сетью существующих микрорайонов и дорогами посредством двух проектируемых улиц в жилой застройке, ул. Набережной и ул. Нефтяников, проходящих по границе микрорайонов 17, 17А с севера на юг, и реконструируемой ул. Мамонтовской;
- организация сети внутриквартальных транспортных проездов шириной 6,0 м, которые обеспечивают подъезд к жилым и общественным зданиям, с устройством их освещения в темное время суток;

Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная Объездной

дорогой и проездом Озерный)

Согласно Проекту планировки территории, предусматривается изменение параметров УДС на территории северо-восточной части города Нефтеюганска (ограниченной Объездной дорогой и проездом Озерный). Параметры проектируемой улично-дорожной сети в границах проекта планировки территории приведены в таблице 21.

Таблица 21 – Параметры проектируемой улично-дорожной сети в границах проекта планировки территории северо-восточной части города

№ п/п	Наименование улицы	Категория	Протяженность улицы, км	Размер красных линий, м	Ширина проезжей части, м	Минимальный размер тротуара, м
1	2	3	4	5	6	7
1	ул. Парковая	Магистральная улица общегородского значения	0,24	36,0	14	3,0
2	ул. Киевская	Магистральная улица районного значения	0,43	30,0	7,5-8,5	2,25
3	ул. Нефтяников	Магистральная улица районного значения	0,18	32,0	14	2,25
4	-	Проезды	4,4	-	3,5-6,5	1,0

Район СУ-62

Проектными предложениями по организации улично-дорожной сети на территории Района СУ-62 планируется строительство:

а) магистральной улицы районного значения (продолжение улицы 6-й проезд) со следующими параметрами:

10 ширина полосы движения – 3,5 м;

11 число полос движения – 4;

12 ширина пешеходной части тротуара – 3 м;

б) улиц в жилой застройке со следующими параметрами:

13 ширина полосы движения – 3 м;

14 число полос движения – 2;

15 ширина пешеходной части тротуара – 1,5 м;

в) улицы в коммунально-складских и промышленных районах со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 3,5 м;
- 2 число полос движения – 2;
- 3 ширина пешеходной части тротуара – 1,5 м;

г) основных проездов со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 2,75 м;
- 2 число полос движения – 2;
- 3 ширина пешеходной части тротуара – 1 м.

Проектируемые изменения протяженность улично-дорожной сети на территории Района СУ-62 с разбивкой по отдельным элементам представлена в таблице 22.

Таблица 22 – Изменение протяженности УДС Района СУ-62

№ п/п	Наименование показателей	Един. измерения	Увеличение протяженности
	Протяженность улично-дорожной сети в границах проектирования	км	12,52
1	магистральных улиц:	км	1,16
1.1	районного значения	км	1,16
2	улиц и дорог местного значения:	км	11,36
2.1	улиц в жилой застройке	км	4,21
2.2	улиц в коммунально-складских и промышленных районах	км	0,54
2.3	основных проездов	км	6,61

Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная ул. Ленина, Объездной дорогой, район аэропорта)

Также на данной территории планируется строительство следующих улиц:

а) магистральной улицы районного значения (продолжение улицы Ленина) со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 3,5 м;

- 2 число полос движения – 4;
- 3 наибольший продольный уклон, 0/00 – 40;
- 4 ширина пешеходной части тротуара – 3 м;

б) дублера существующей магистральной улицы общегородского значения – Объездной дороги со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 2,75 м;
- 2 число полос движения – 2;
- 3 наибольший продольный уклон, 0/00 – 70;
- 4 ширина пешеходной части тротуара, м – 6,0;

в) основных проездов со следующими параметрами:

- 1 ширина полосы движения – 2,75 м;
- 2 число полос движения – 2;
- 3 ширина пешеходной части тротуара – 2 м.

Протяженность проектируемой УДС на территории северо-восточной части города Нефтеюганска (ограниченной ул. Ленина, Объездной дорогой, районом аэропорта) представлена в таблице 23.

Таблица 23 – Изменение протяженности УДС на территории северо-восточной части г. Нефтеюганска (ограниченной ул. Ленина, Объездной дорогой, районом аэропорта)

№ п/п	Наименование показателей	Един. измерения	Увеличение протяженности
	Протяженность улично-дорожной сети в границах проектирования	км	3,5
1	магистральных улиц:	км	2,12
1.1	районного значения	км	1,12
2	улиц и дорог местного значения:	км	1,38
2.1	основных проездов	км	1,38

В таблице 24 приведен список мероприятий по обеспечению транспортной и пешеходной связанности новых территорий с единым каркасом опорной улично-дорожной сети муниципального образования.

Таблица 24 – Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Элемент УДС	Ширина тротуара, м	Ширина полосы, м	Число полос	Протяженность, м	Площадь а/б, м ²
1	2	3	4	5	6
Микрорайон 8А					
-					
Микрорайон 9А					
(Пр) основные	1	2,75	2	1250	9375
Микрорайон 10А					
УРД	3	3,5	4	820	16400
(Пр) основные	1	2,75	2	1470	11025
(Пр) второстепенные	0,75	2,75	2	600	4200
Микрорайон 15					
УРД	3	3,5	4	315	6300
(Пр) основные	2	3	2	567	5670
Северо-восточная часть города Нефтеюганск (ограниченная Объездной дорогой и проездом Озерный)					
УРД (ул. Парковая)	3	3,5	4	240	4800
УПр (ул. Киевская)	2,25	4,25	2	430	5590
УТП (ул. Нефтяников)	2,25	3,5	4	180	3330
(Пр) основные	1	6,5	1	4400	37400
Район СУ-62					
УТП	3	3,5	4	1160	23200
УЖ	1,5	3	2	4210	37890
УПр	1,5	3,5	2	540	5400
(Пр) основные	1	2,75	2	6610	49575
Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная ул. Ленина, Объездной дорогой, район аэропорта)					
УТП (продолжение ул. Ленина)	3	3,5	4	1750	35000

Продолжение таблицы 24

1	2	3	4	5	6
УРД (дублер Объездной дороги)	6	2,75	2	370	6475
(Пр) основные	2	2,75	2	1380	13110
Итого					
УРД				1745	33 975
УТП				3 090	61 530
УЖ				4 210	37 890
УПр	–			970	10 990
(Пр) основные				15 677	126 155
(Пр) второстепенные				600	4200
Всего:				26 292	274 740
Примечание – УРД – магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения, УТП – магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные, УЖ – улицы в жилой застройке, УПр – улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах); (Пр) основные – проезды основные; (Пр) второстепенные – проезды второстепенные.					

Для движения пешеходов вдоль улиц и проездов, строительство которых предусмотрено мероприятиями подразделов 4.3 «Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема)» и 4.22 «Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом», необходимо устройство тротуаров (или пешеходных дорожек) с шириной, достаточной для пропуска пешеходов.

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

Категорирование автомобильных дорог в Российской Федерации определяется согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября

2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

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

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

дороге.

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

Оценка транспортно-эксплуатационного состояния и потребительских свойств дорог и улиц Нефтеюганска показала неполное соответствие параметров дорог и улиц установленным категориям [1].

Параметры улиц и дорог, подлежащих реконструкции показаны в таблице 25. Схема их местоположения, представлена на рисунке 21.

Таблица 25 – Параметры дорог и улиц, подлежащих реконструкции

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
1	Реконструкция ул. Нефтяников от ул. Сургутской до ул. Романа Кузоваткина	4,43	14,0
2	Реконструкция магистральной улицы районного значения от ул. Транспортной до ул. 8-й Проезд	4,0	7,0
3	Реконструкция магистральной улицы районного значения от Проезда 5 до ул. 8-й проезд	1,42	7,0

Продолжение таблицы 25

№ п/п	Наименование улицы/Улица	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
4	Реконструкция ул. Мамонтовской от ул. Романа Кузоваткина до Объездной дороги	3,4	14,0
5	Реконструкция Объездной дороги от ул. Мамонтовской до ул. Усть-Балыкская	1,1	14,0
6	Реконструкция ул. Ленина от Объездной дороги до аэропорта	1,5	7,0

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

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

Анализ данных, полученных в результате проведения натурных обследований транспортного потока, позволяет сделать вывод о том, что дорожная сеть г. Нефтеюганска имеет резерв пропускной способности, а планируемые в расчетные сроки мероприятия дорожных объектов (таблица 26) позволят избежать проблем с перегрузкой дорожной сети в будущем.

Таблица 26 – Перечень мероприятий по распределению транспортных потоков по сети дорог

№ п/п	Название	Протяженность, км	Ширина, м
1	Строительство магистральной улицы районного значения от ул. Транспортная до автомобильной дороги местного значения в створе ул. Энергетиков	2,8	14
2	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мира от ул. Жилая до ул. Объездная	0,5	14
3	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Энергетиков от ул. Сургутской до ул. Объездная	0,6	7
4	Строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Киевская (от ул. Парковая до Объездной дороги)	1,2	7
5	Строительство магистральной улицы районного значения, соединяющей ул. Набережная с ул. Мамонтовская	2	14

Продолжение таблицы 26

№ п/п	Название	Протяженность, км	Ширина, м
6	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Нефтяников от ул. Романа Кузоваткина до проектируемого участка ул. Набережной	0,6	14
7	Строительство ул. Центральной	1,2	7
8	Строительство магистральной улицы районного значения от ул. Ленина до проектируемого обхода города	2,2	7
9	Магистральная улица районного значения от ул. 5-й Проезд до ул. 6-й Проезд	2,0	7
10	Строительство участка, соединяющего ул. Николая Мелик-Карамова и 5-й проезд	0,4	7
11	Строительство магистральной улицы районного значения в новом планируемом микрорайоне в юго-восточной части города	5,8	7

Мероприятия по распределению транспортных потоков по УДС для удобства визуального восприятия строящихся дорог, как единой транспортной системы, представлены на рисунке 25 (подраздел 4.10 «Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств»).

На рисунке 22 и рисунке 23 показано прогнозируемое перераспределение транспортных потоков в результате ввода новых объектов дорожного строительства. Значения загрузки и интенсивности на данных картограммах получены путем моделирования планируемых мероприятий по строительству и реконструкции дорог и улиц города в программном комплексе PTV VISUM.

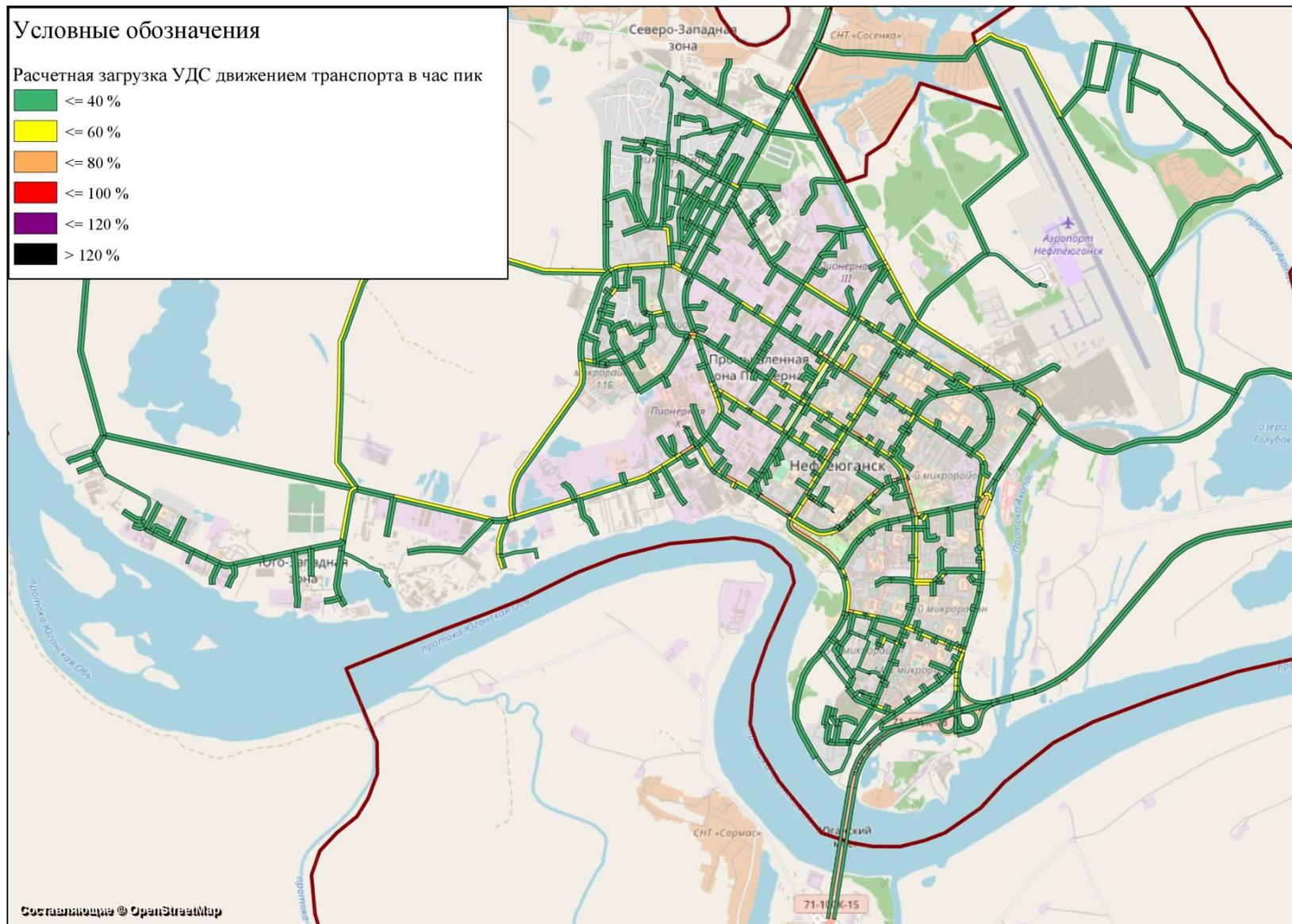


Рисунок 22 – Расчетная загрузка улично-дорожной сети движения транспорта в час пик

4.4 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функциям и этапам внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространенное название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зеленой волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки как на отдельных светофорных объектах, так и на всей УДС в целом.

Решение о целесообразности внедрения на территории муниципального образования принимается органами местной власти на основании анализа существующей дорожной обстановки, с учетом сложившихся тенденций ее развития.

Анализ результатов натурных обследований пересечений на территории города Нефтеюганска, на которых дорожное движение организовано в регулируемом режиме, позволяет сделать вывод о том, что существующий режим функционирования светофорных объектов имеет возможности для адаптивной настройки их работы, что позволит более эффективно реализовать регулирование движения транспортных и пешеходных потоков.

Список мероприятий по внедрению автоматизированной системы управления дорожным движением в г. Нефтеюганске, предусмотренных настоящей Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры, приведены в таблице 27.

Таблица 27 – Мероприятия по внедрению АСУДД

№ п/п	Наименование мероприятия
1	Создание и развитие ЦОДД
2	Реконструкция существующих светофорных объектов для обеспечения возможности их дальнейшей интеграции в АСУДД и ИТС
3	Внедрение АСУДД для координации работы светофоров
4	Разработка и интеграция аппаратной и программной частей ИТС

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

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

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

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития

страны на современном этапе. В общем виде мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

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

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

Учитывая умеренный масштаб и достаточно спокойный характер транспортной системы исследуемого муниципального образования, а также необходимый значительный объем финансирования данного мероприятия, создание автоматизированной системы мониторинга дорожного движения не представляется экономически целесообразным. Поэтому предлагается иной подход к организации мониторинга дорожного движения на территории г. Нефтеюганска.

Для подсчета транспортных средств, проходящих по автомобильным дорогам города, предлагается использовать полуавтоматический способ,

подразумевающий видеосъемку дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов.

При разработке настоящей КСОДД на этапе проведения натуральных обследований были выделены ключевые узлы проведения замеров интенсивности транспортных потоков. Результаты натуральных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. В таблице 28 отражены рекомендуемые учетные пункты проведения замеров, определяющих параметры транспортных потоков. Пространственное расположение точек замеров интенсивности ТП отражено на рисунке 24.

Таблица 28 – Учетные пункты проведения замеров интенсивности и состава транспортных потоков

№ точки замеров	Наименование пересечения автомобильных дорог (улиц)
1	ул. Мамонтовская – ул. В. Петухова
2	ул. Нефтяников – ул. В. Петухова
3	ул. Нефтяников – ул. Александра Филимонова
4	ул. Парковая – ул. Усть-Балыкская
5	Объездная дорога – ул. Усть-Балыкская
6	ул. Нефтяников – ул. Ленина
7	ул. Набережная – ул. Ленина – ул. Гагарина
8	Объездная дорога – ул. Ленина
9	ул. Парковая – ул. Мира
10	ул. Строителей – ул. Мира
11	ул. Набережная – ул. Сургутская – Проезд 5П
12	ул. Нефтяников – ул. Сургутская
13	ул. Жилая – ул. Сургутская
14	Объездная дорога – ул. Сургутская
15	Проезд 5П – ул. Транспортная

Учет замеров интенсивности и состава ТП может осуществляться с помощью мобильных компьютеров и специального программного обеспечения, например, «Титул-Мобайл», или рукописным способом с последующим сведением полученных данных в паспорт замера интенсивности и состава ТП. Пример формы для заполнения паспорта пересечения приведен в таблице 29.

Таблица 29 – Пример формы для заполнения паспорта замера интенсивности и состава ТП

Вход	Маршрут	Вид ТС	Вид ТС					Итого	Всего (вх.поток)
			1	2	3	4	5		
1	1-2								
	1-3								
2	2-1								
	2-3								
3	3-1								
	3-2								

В таблице 29 используются следующие обозначения:

- 1 – индивидуальный транспорт (ИТ);
- 2 – общественный транспорт (ОТ), автобусы;
- 3 – малый грузовой транспорт (М ГР), до 3,5 т;
- 4 – средний грузовой транспорт (С ГР), от 3,5 до 8 т;
- 5 – большой грузовой транспорт (Б ГР), более 8 т.

Результаты полевых измерений заносят в полевые журналы, подвергают предварительной обработке и только после этого заносят в соответствующие базы данных.

Время проведения замеров прежде всего следует выбирать в периоды пиковой загрузки УДС муниципального образования. Для снижения влияния недельных колебаний интенсивности движений замеры интенсивности транспортных потоков рекомендовано осуществлять со вторника по четверг. В случае проведения еженедельных или ежемесячных праздничных

мероприятий, таких как открытие торговых ярмарок или выставок, в качестве дней проведения замеров выбираются также выходные.

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

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

В целях определения необходимости внесения существенных изменений в схемы ОДД, рекомендуется периодическое проведение комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения с периодичностью не реже одного раза в 3 года либо по результатам завершения крупных проектов по строительству объектов транспортной инфраструктуры. Эти работы должны выполняться очень тщательно и качественно, так как неточная информация может привести к грубым ошибкам. Обследования особенно важны в условиях ограниченного финансирования, так как позволяют наметить наиболее экономичную и эффективную программу работ по улучшению условий движения и очередность этих работ. При этом работы могут быть направлены как на выбор простейших мероприятий по повышению безопасности движения, так и на разработку рекомендаций по полной реконструкции автомобильной дороги.

При проведении комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения повышенные требования предъявляются к подготовительному этапу работ, где кроме организационных мероприятий (уточнение программы обследования, объемов и сроков проведения работ;

комплектование состава экспедиции, подготовка оборудования и т. д.) необходимы сбор и анализ значительного объема основной исходной информации о социально-экономической характеристике муниципального образования и направлениях муниципальной политики в сфере транспорта и дорожной деятельности, в том числе данные о дорожно-транспортных происшествиях за последние 3–5 лет с привязкой к километражу и выделением количества происшествий по дорожным условиям. В результате подготовительных работ формируется программа второго (полевого) этапа работ, составляется перечень ключевых транспортных узлов, который может корректироваться в процессе согласования с администрацией муниципального образования.

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

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

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

правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Таким образом, к документации по ОДД относятся КСОДД и ПОДД.

Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения утверждены Приказом Минтранса РФ № 43 от 17.03.2015.

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

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

с внутренними нормативами хранения документации.

Таким образом, в части разработки, корректировки и актуализации документации по ОДД для исследуемого муниципального образования предлагается запланировать следующие мероприятия:

- корректировку КСОДД ориентировочно в 2023 и 2028 годах;
- разработку ПОДД на дороги местного значения в течение 2019–2020 годов;
- корректировку ПОДД на дороги местного значения г. Нефтеюганска в 2022, 2025, 2028, 2031 годах.

В таблице 30 указаны мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения.

Таблица 30 – Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	Мощность
1	Установка специального видеоборудования на улично-дорожной сети города с последующей камеральной обработкой видеоматериалов	15 ед.
2	Корректировка КСОДД	1 раз в 5 лет
3	Разработка ПОДД на дороги местного значения	54,382 км
4	Корректировка ПОДД на дороги местного значения	1 раз в 3 года

4.6 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения.
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе, таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- быстрый и эффективный проезд транзитного транспорта (по кратчайшему маршруту);
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;
- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на транспортной сети территории.

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

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

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

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

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

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

Принципы размещения знаков маршрутного ориентирования определяются согласно категориям дорог и улиц населенных пунктов. Необходимость дифференцированного подхода к информационному

обеспечению на улично-дорожной сети, исходя из категории, диктуется особенностями планировочных условий прохождения дорог и улиц, а также интенсивностью транспортных потоков.

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

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

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

УДС г. Нефтеюганска полностью оснащена дорожными информационными знаками, поэтому мероприятий по их установке не требуется.

С целью повышения уровня информированности граждан предлагается развитие на официальном сайте г. Нефтеюганска раздела, посвященного транспорту и дорогам, а также обновление мобильного приложения для пассажиров городского и пригородного общественного транспорта.

4.7 Мероприятия по применению реверсивного движения

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

в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

Натурные обследования интенсивностей транспортных потоков в границах улично-дорожной сети города Нефтеюганска показали отсутствие участков улиц и дорог, характеризующихся существенными изменениями режима движения значительного числа транспортных средств и как следствие формированием заторовых ситуаций в зависимости от временного периода. Исходя из данного факта, мероприятия по применению реверсивного движения на территории г. Нефтеюганска в рамках настоящей КСОДД не предлагается.

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

Существующая система обслуживания населения маршрутным пассажирским транспортом общего пользования на территории г. Нефтеюганска в настоящее время в целом удовлетворяет спросу жителей муниципального образования и гостей города на транспортные услуги.

Однако анализ состояния подвижного состава парка пассажирского транспорта общего пользования выявил необходимость проведения ремонта и/или замены ряда транспортных средств. Для снижения негативного воздействия общественного транспорта на окружающую среду в условиях увеличения уровня автомобилизации необходим переход подвижного состава на альтернативные виды топлива. В настоящее время разработана Государственная программа «Внедрение газомоторной техники с разделением на отдельные подпрограммы по автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения», в рамках которой запланировано экономическое стимулирование приоритетного использования транспортной техники с повышенными

экологическими показателями.

Как показали натурные обследования, на территории исследуемого муниципального образования необходимо проведение комплекса мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта. В таблице 31 представлен перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов на территории г. Нефтеюганска в нормативное состояние.

Таблица 31 – Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние

№	Наименование мероприятия	Количество остановочных пунктов
1	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	59
2	Строительство посадочной площадки	26
3	Строительство остановочной площадки	12
4	Установка автобусного павильона	10
5	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	2
6	Устройство линий уличного искусственного освещения	19
7	Устройство тротуаров (пешеходных дорожек) на подходах к ОП	17
<p>Примечания</p> <p>1 Параметры посадочных и остановочных площадок принимаются согласно документу Региональные нормативы градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».</p> <p>2 При проектировании линий электроосвещения необходимо обеспечить нормы освещенности согласно ГОСТ 33176-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования».</p> <p>3 При проведении мероприятий по обустройству остановочных пунктов следует соблюдать требования по их доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения.</p>		

Следует произвести оборудование остановочных комплексов современными схемами движения транспортных средств с размещением

их на расположенных вблизи/на территории остановочных пунктов торговых павильонах. Требуется оснащение остановочных пунктов информационными электронными табло, информирующими пассажиров о времени прибытия маршрутных транспортных средств общего пользования. Необходимо обустройство конечных остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта служебными туалетами для экипажей маршрутных транспортных средств общего пользования.

Для удобства пассажиров маршрутного транспорта общего пользования требуется приобретение и размещение в транспортных средствах цифровых светящихся табло с использованием технологии предоставления информации – «бегущая строка».

В связи с застройкой ряда новых территорий, согласно соответствующим Проектам планировки территории, требуется продление/изменение ряда маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования и организация новых остановочных пунктов. Также для обеспечения нормативной степени пешеходной доступности остановок общественного транспорта согласно Генеральному плану г. Нефтеюганска, также предлагается строительство ряда остановочных пунктов. Таким образом планируется организация следующих остановочных пунктов (общее число новых остановочных пунктов 56):

- 4 ОП на проектируемой магистральной улице районного значения, соединяющей ул. Набережную с ул. Мамонтовской;
- 1 ОП на пересечении ул. Набережной и ул. Романа Кузоваткина;
- 1 ОП на Проезде 5П, от ул. Сургутской до ул. Транспортной;
- 1 ОП на ул. Транспортной, от Проезда 5П до ул. имени Алексея Варакина;
- 1 ОП на ул. Школьной, от ул. Транспортной до ул. имени Алексея Варакина в микрорайоне 11;
- 1 ОП ул. Транспортной, от ул. имени Алексея Варакина до ул. Школьной в микрорайоне 11;

- 2 ОП на ул. имени Алексея Варакина в микрорайоне 11;
- 1 ОП на ул. Школьной, от ул. Транспортной до ул. имени Алексея Варакина в микрорайоне 11;
- 1 ОП на ул. Центральной, от Школьного переулка до ул. Есенина в микрорайоне 11;
- 1 ОП на ул. Центральной, от ул. Парковой до Переулка Близнецов;
- 2 ОП на Проезде 6П, от Проезда 8П до проектируемой автомобильной дороги вдоль протоки Юганская Обь до западной промышленной зоны;
- 1 ОП на ул. Нефтяников, от ул. Ленина до ул. Усть-Балыкской;
- 2 ОП на ул. Александра Филимонова, от ул. Нефтяников до ул. Парковой;
- 1 ОП на Объездной дороге, от ул. Сургутской до ул. Ленина в микрорайоне Пионерская 2;
- 1 ОП на Объездной дороге, от ул. Ленина до ул. Усть-Балыкской;
- 7 ОП на территории проектируемого микрорайона в юго-восточной части города;
- 1 ОП на проектируемой дороге от ул. Романа Кузоваткина до ул. Мамонтовской в микрорайоне 15;
- 1 ОП на ул. Романа Кузоваткина от ул. Набережной до ул. Энтузиастов;
- 1 ОП на ул. Романа Кузоваткина, от ул. Энтузиастов до ул. Нефтяников;
- 1 ОП на ул. Набережной, от ул. Александра Филимонова до ул. Ленина в микрорайоне 17;
- 1 ОП на ул. Усть-Балыкской, от ул. Парковой до ул. Нефтяников;
- 1 ОП на ул. имени Алексея Варакина, участок, соединяющий ул. имени Алексея Варакина и 5-й проезд в микрорайоне 6;
- 1 ОП на ул. Транспортной, от Проезда 5П до ул. Школьной в микрорайоне Пионерская 10;
- 1 ОП на ул. Школьной;
- 1 ОП на ул. имени Алексея Варакина, от проектируемого участка

ул. имени Алексея Варакина до ул. Сургутской;

- 1 ОП на ул. Центральной, от Альпийского переулка до Кругового переулка;

- 4 ОП на проектируемой магистральной улице районного значения от ул. Транспортной до автомобильной дороги местного значения в створе ул. Энергетиков;

- 1 ОП на Объездной дороге, от ул. Сургутской до ул. Ленина в микрорайоне Пионерская 2;

- 1 ОП на пересечении ул. Ленина и Объездной дороги;

- 1 ОП на ул. Нефтяников, от ул. Усть-Балыкской до ул. Александра Филимонова;

- 1 ОП на ул. Усть-Балыкской, от ул. Нефтяников до ул. Парковой;

- 10 ОП на территории района севернее Аэропорта.

Также следует ужесточить контроль за выполнением договорных условий перевозчиков: соблюдение расписания, своевременный ремонт транспортных средств.

Строящиеся остановки общественного транспорта необходимо оборудовать в соответствии с требованиями соответствующих нормативных документов.

Мероприятие по оборудованию маршрутных транспортных средств пандусами для инвалидов описано в подразделе 4.19 «Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов».

Список мероприятий по организации движения транспортных средств и планируемые сроки их реализации приведены в таблице 32.

Таблица 32 – Сводный перечень мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Мощность
1	Обустройство существующих остановочных пунктов		
1.1	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	ед.	59

Продолжение таблицы 32

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Мощность
1.2	Строительство посадочной площадки	ед.	26
1.3	Строительство остановочной площадки	ед.	12
1.4	Установка автобусного павильона	ед.	10
1.5	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	ед.	2
1.6	Устройство линий уличного искусственного освещения	ед.	19
1.7	Устройство тротуаров (пешеходных дорожек) на подходах к ОП	ед.	17
1.8	Размещение электронных информационных табло для оповещения о прогнозе прибытия общественного транспорта	ед.	147
1.9	Оборудование схемами движения МТОП	ед.	147
2	Строительство новых остановочных пунктов		
2.1	Строительство новых остановочных пунктов на улицах, по которым проходят действующие маршруты городского пассажирского транспорта и в зоне перспективной жилой застройки	ед.	56
3	Оборудование маршрутных транспортных средств общего пользования		
3.1	Оборудование электронными информационными табло	ед.	30
3.2	Оборудование схемами движения МТОП	ед.	30
4	Формирование единой современной системы маркетинга общественного транспорта		
4.1	Создание единого корпоративного стиля	-	-
4.2	Создание единой системы навигации по маршрутам и внешнего вида остановочных пунктов	-	-
4.3	Проведение маркетинговых кампаний по повышению привлекательности поездки в общественном транспорте	-	-

4.9 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков

Транзитный транспорт, проходящий по дорогам и улицам муниципального образования, является дополнительной нагрузкой для УДС, причем, эта нагрузка может быть 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;
- увеличение уровня шума;
- увеличение объемов загрязняющих выбросов.

Транзитные транспортные потоки по территории исследуемого муниципального образования проходят по следующим участкам улично-дорожной сети: автодорога регионального значения Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск; ул. Сургутская, Объездная дорога, ул. Мамонтовская.

В таблице 33 приведены мероприятия, позволяющие снизить перепробеги транзитных транспортных средств, проходящих по территории города, а также снизить нагрузку на опорную часть улично-дорожной сети г. Нефтеюганска.

Таблица 33 – Перечень мероприятий по организации пропуска транзитных транспортных потоков

№ п/п	Название	Протяженность, км	Ширина, м.
1	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мамонтовская (съезд с развязки) вдоль промышленной зоны	1,2	14
2	Строительство магистральной улицы районного значения от проектируемого обхода города в районе аэропорта	4,0	7

Данные мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств для удобства визуального восприятия строящихся дорог, как единой транспортной системы, представлены на рисунке 25 (подраздел 4.10 «Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств»).

Отдельно необходимо отметить мероприятие, предусмотренное Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы на 2018–2021 гг.» (ред. от 20.12.2017) – строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общего пользования Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск.

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

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы города при помощи ограничительных мер и создания специализированных грузовых терминалов, на территории которых будут проводиться логистические операции, связанные с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением и дальнейшей транспортировкой различных партий грузов. Такой подход позволяет повысить безопасность движения, увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, дольше сохранять необходимое нормативное состояние дорожного полотна, а также снизить негативное влияние грузовых транспортных средств на экологию и здоровье население и сохранить культурно-исторический облик города.

Как показали натурные обследования интенсивности и состава транспортных потоков на территории г. Нефтеюганска, существующая схема организации грузоперевозок близка к оптимальной и позволяет грузовым транспортным средствам реализовать корреспонденции по периферии города, не заезжая в центральную часть города и жилые районы.

Согласно Генеральному плану, предлагается вынос грузового причала из центральной части населенного пункта в западную промышленную зону, так как существующее расположение не удовлетворяет архитектурно-

планировочным решениям. На месте, куда будет вынесен грузовой причал, предлагается организация специализированного грузового терминала.

В таблице 34 описаны мероприятия по строительству автодорог, дающие возможность повысить связность и доступность объектов притяжения грузовых потоков для грузовых транспортных средств. Помимо этого, предлагается ввести запрет движения грузового транспорта по ул. Мамонтовской, так как она частично находится в жилой застройке и вдоль нее отсутствуют места генерации и притяжения грузовых потоков. Для того, чтобы данное мероприятие не нарушало сложившихся транспортных связей между промышленными объектами и рынками сбыта и чтобы не увеличивать перепробеги транспортных средств (что может существенно сказаться на себестоимости перевозимой ими продукции), на 2020–2021 запланировано строительство магистральной улицы общегородского значения регулируемого движения (от Объездной дороги до Федеральной трассы (за микрорайоном 8А)), что облегчит задачу логистики транспортных сообщений внутри города и города с внешними объектами притяжения и генерации грузопотоков.

Таблица 34 – Мероприятия по организации пропуска грузовых ТП

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Ширина, м
1	Строительство магистральной дороги регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска	7,0	7,0
2	Строительство магистральной улицы общегородского значения регулируемого движения (от улицы Объездная до Федеральной трассы (за микрорайоном 8А))	3,9	14,0
3	Введение запрета въезда грузовых транспортных средств по ул. Мамонтовская	-	-

Данные мероприятия (совместно с мероприятиями по строительству автодорог из подразделов «4.3 Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема)» и «4.9 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков») отражены на рисунке 25.

Мероприятий по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируется.

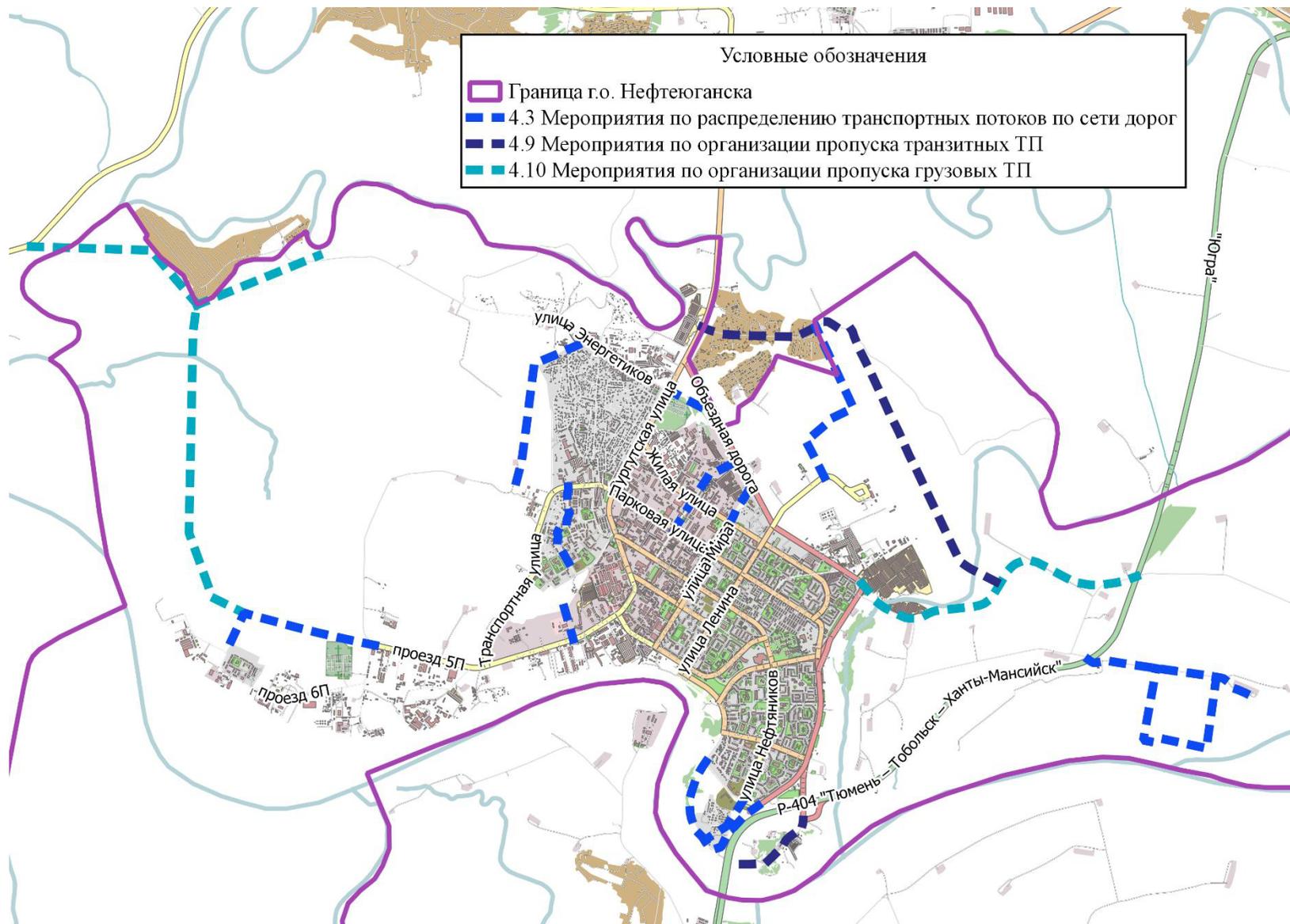


Рисунок 25 – Мероприятия по строительству новых участков улично-дорожной сети г. Нефтеюганска

4.11 Мероприятия по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

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

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

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

В городе Нефтеюганске ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные

территории в г. Нефтеюганске в рамках настоящей КСОДД не планируется.

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

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

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц согласно нормативам [1] и анализе расположения мест притяжения, повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков.

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

потоков.

Основными способами обеспечения контроля соблюдения скоростного режима водителями ТС являются:

- использование средств фотовидеофиксации нарушений;
- изменение геометрических параметров участков УДС и монтаж искусственных ограничивающих элементов в целях принудительного снижения скорости.

Мероприятия по первому способу будут рассмотрены ниже в разделе 4.23 «Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеオフィкации нарушений правил дорожного движения».

Следующим важным направлением реализации мероприятий в целях контроля скоростного режима является монтаж искусственных неровностей.

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.

В результате анализа дорожных условий выявлена необходимость монтажа ИН в целях повышения безопасности дорожного движения на следующих участках улично-дорожной сети г. Нефтеюганска:

- ул. Парковая (ПК 1+205);

- ул. Парковая (ПК 1+297).

Анализ статистики аварийности, видов и причин возникновения дорожно-транспортных происшествий показывает, что скоростной режим соблюдается на территории г. Нефтеюганска, поэтому проведения дополнительных мероприятий по снижению скорости и по контролю за соблюдением требований дорожных знаков не предусматривается.

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

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

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств выявлен недостаток парковочных мест как для постоянного (таблица 35), так и для временного хранения ТС.

Таблица 35 – Требуемое число машино-мест с разбивкой по микрорайонам

№ п/п	Наименование микрорайона	Требуемое число машино-мест
1	1 микрорайон	1050
2	2 микрорайон	467
3	3 микрорайон	487
4	4 микрорайон	308
5	5 микрорайон	299
6	6 микрорайон	421
7	8 микрорайон	790
8	10 микрорайон	983
9	12 микрорайон	1123
10	13 микрорайон	979
11	14 микрорайон	284
12	16 микрорайон	577
Всего:		7768

Однако, как отмечалось в пункте 1.7.3 «Анализ мест стоянки и остановки транспортных средств» часть дефицита в одних микрорайонах города может быть устранена за счет профицита в других, поэтому общее требуемое число машино-мест равняется 5491 м/м.

В соответствии с Генеральным планом предлагается строительство гаражных кооперативов для индивидуального транспорта общей мощностью 21335 машино-мест.

Также на этапе анализа выявлена потребность в местах для временного хранения транспортных средств у объектов притяжения транспортных потоков. Исходя из выявленного дефицита парковочного пространства, предлагается устройство паркинга у мест рекреации, торговли и объектов приложения труда для временного хранения ТС (таблица 36).

Таблица 36 – Требуемое число машино-мест для временного паркинга

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Требуемое число машино-мест
1	2	3	4
1	Нефтеюганское городское муниципальное казенное учреждение коммунального хозяйства Служба единого заказчика	ул. Строителей, 4	10
2	Департамент жилищно-коммунального хозяйства администрации города Нефтеюганска		

Продолжение таблицы 36

1	2	3	4
3	Открытое акционерное общество Расчетно-кассовый центр жилищно-коммунального хозяйства города Нефтеюганска		
4	Отдел Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Нефтеюганску (ОМВД России по г. Нефтеюганску)	8а мкр, 56	28
5	Нефтеюганский межмуниципальный Отдел вневедомственной охраны - филиал федерального государственного казенного учреждения Управления вневедомственной охраны войск национальной гвардии Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу -Югре (Нефтеюганск)	7 мкр, 55	1
6	ТД «Ксюша»	16 мкр, здание 11	54
7	ТЦ «Южный»	14 мкр, 60	138
8	ТЦ «Континент»	ул. Парковая, 5/1	155
9	ТЦ «Купец»	10 мкр, 19	101
10	ТЦ «Оранж Молл»	ул. Нефтяников, 87	203
11	Центральный рынок	ул. Сургутская, 1/19	1355
12	ТЦ Норд-Юган	Мамонтовская, 11	281
13	ТЦ Шторм	ул. Сургутская, 1/12	52
14	магазин «Монетка»	1 мкр, 12 а	16
15	Магнит косметик	1 мкр, 18	13
16	магазин Магнит	1 мкр, 19	19
17	ООО КПП Магазин №2 «Кедр»	3 мкр, 19	6
18	магазин Магнит	6 мкр, 57	4
19	ООО «Элемент Трейд-Тюмень»	7 мкр, 54	34
20	Маргарита	8а мкр, 7а	11
21	ТД Интерьер	9а мкр, 32	73
22	Магнит	10 мкр, 21а	14
23	Магазин Катюша	10 мкр, 6	10
24	Пятерочка	10 мкр, 4а	25
25	Магазин «Мастер сам», Отдел Автозапчасти	11 мкр, 18	3
26	Магазин «Москва»	ул. Сургатская, 5	12
27	Магазин Яна	11 мкр, 72	11
28	Магазин «Восход»	12 мкр, 1	26
29	магазин «ЮТПС-Север»	12 мкр, 28	25
30	Магазин «Магнит»	12 мкр, 61	31
31	ТЦ «Меридиан»	12 мкр, 62	36
32	Магазин «Эдем»	13 мкр, 69	9
33	ООО «ЮганскТорг-Сервис» ТК «Привоз»	ул. Сургутская, стр.8/3-1; 8/3-2; 8/3-3; 8/3-4	350
34	ТЦ Европа	2 мкр, стр. 33	40
35	ТД «Бум»	ул. Мира, 9/1	180

Продолжение таблицы 36

1	2	3	4
36	Муниципальное учреждение культуры Культурно-досуговый комплекс	2 мкр, 34	13
37	Общество с ограниченной ответственностью Рассвет		
38	Дирекция в г. Нефтеюганск Филиала Западно-Сибирский ПАО Банк ФК Открытие	ул. Набережная, 1	72
39	Акционерное общество Транснефть-Сибирь Нефтеюганское управление магистральных нефтепроводов		
40	Государственное учреждение-Управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Нефтеюганске ХМАО-Югры		
41	Общество с ограниченной ответственностью КанБайкал	ул. Киевская, 2	222
42	Открытое акционерное общество Югорская территориальная энергетическая компания- Нефтеюганск	ул. Киевская, 4	
43	Общество с ограниченной ответственностью Мамонтовский КРС	ул. Киевская, 4	
44	Открытое акционерное общество Югансктранстеплосервис	ул. Жилая, 8	10
45	Общество с ограниченной ответственностью ЮНГ-Нефтехимсервис	проезд 5П, 22	6
46	Общество с ограниченной ответственностью НФ РН-Бурение	ул. Ленина, 26	1193
47	Общество с ограниченной ответственностью РН-Юганскнефтегаз		
48	Нефтеюганский филиал закрытое акционерное общество Сибирская сервисная компания	промзона	35
49	Филиал Общества с ограниченной ответственностью Красноярск-Стройинжиниринг в г. Нефтеюганск	ул. Парковая, 13	
50	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие ЩИТ		
51	Нефтеюганский филиал корпорации Шлюмберже Лоджелко Инк.	ул. Нефтяников, 18	100
52	Общество с ограниченной ответственностью Везеорд	16а мкр, 50	15
53	Открытое акционерное общество Нефтеюганск Газ	ул. Сургутская, 17	116
54	Филиал ЗАО Сибирская Сервисная Компания Управление цементирования скважин	ул. Жилая, 18А/14	20
55	Общество с ограниченной ответственностью НефтеГазТрансСтрой	Юго-Западная промзона, массив 01	7
56	Открытое акционерное общество Юганскводоканал	7 мкр, 57	25
57	Общество с ограниченной ответственностью Сервисная компания ПетроАльянс	ул. Нефтяников, 18	4
58	Общество с ограниченной ответственностью СГК-Бурение	ул. Нефтяников, 30	16

Продолжение таблицы 36

1	2	3	4
59	Общество с ограниченной ответственностью Интеллект дриллинг сервисиз	ул. Нефтяников, 28/12	
60	Нефтеюганский филиал общества с ограниченной ответственностью Подводтрубопроводстрой	ул. Нефтяников, 6	2
61	Общество с ограниченной ответственностью Югансктрубопроводстрой		
62	Общество с ограниченной ответственностью Свет Энергия		
63	Общество с ограниченной ответственностью Уральская Сервисная Компания	ул. Нефтяников, 6а	
64	Общество с ограниченной ответственностью Технология- Сервис	ул. Радужная, 12	7
65	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Центр национальных культур	11 мкр, 62	18
66	Автономное учреждение профессионального образования ХМАО-Югры Нефтеюганский политехнический колледж	116 мкр, 19	1
67	Бюджетное учреждение Нефтеюганская окружная клиническая больница имени В.И. Яцкив	7 мкр, 13	152
68	Открытое акционерное общество ЮТэйр-Вертолетные услуги	ул. Ленина, 18/1	81
69	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие РН-Охрана-Югра	Промышленная зона Юго-Западная, массив, 01	116
70	Общество с ограниченной ответственностью Нефтеюганский научно-исследовательский и проектный институт	ул. Сургутская, 4А/2	20
71	Открытое акционерное общество Нефтеюганск-Сервис	ул. Набережная, 20	8
72	Общество с ограниченной ответственностью Сервис центр ЭПУ	проезд 5П, 3/1	24
73	Общество с ограниченной ответственностью Сибирский	14 мкр, 48	1
74	Общество с ограниченной ответственностью Комфорт Уют Безопасность	14 мкр, 48	
75	Филиал Макрорегион Западная Сибирь ООО ИК СИБИНТЕК в г. Нефтеюганске	ул. Нефтяников, 5	69
Всего:			5679

Стоит отметить, что для обеспечения благоприятных условий для использования транспортной инфраструктурой города гражданами из числа маломобильных групп населения необходимо предусмотреть некоторое количество машино-мест временного хранения транспортных средств у мест притяжения для инвалидов. Согласно нормативным требованиям [6] число машино-мест для инвалидов должно составлять не менее 10 % (но не менее 1

м/м) от общего числа парковочных емкостей для данного объекта притяжения транспортных потоков. Подробнее информация о парковках для инвалидов представлена в подразделе 4. 19 «Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов».

В соответствии с планами проектировки территории ряда существующих и застраиваемых районов, предлагаются ряд мероприятий по организации парковочного пространства.

Микрорайон 8А

В северной части микрорайона 8А располагается гаражный массив. Вместимость гаражно-строительного кооператива – более 300 автомобилей, что создает ограничения по расположению гаражей относительно жилой застройки. Размер санитарного разрыва, регламентированного действующей нормативной документацией – 50 м. В настоящее время он не выдержан, существующие гаражи оказывают негативное влияние на жилые объекты микрорайона.

Для приведения сложившейся ситуации к требованиям нормативных документов (СП 42.13330.2011, СанПин 2.2.1/2.1.11200-03, Региональные нормативы градостроительного проектирования ХМАО-Югры) проектом планировки территории предлагается сокращение числа гаражей до 300 единиц и, соответственно, увеличение размера санитарнозащитной зоны до 35 метров.

В качестве альтернативы сносимым гаражам, для размещения транспортных средств жителей проектируемых домов, проектом планировки территории микрорайона 8А предлагается строительство паркинга в юго-восточной части микрорайона. Вместимость проектируемого паркинга – до 300 машиномест.

Микрорайон 11В

В связи с застройкой территории в микрорайоне 11В предлагается расширение парковочного пространства по схеме, описанной в таблице 37.

Таблица 37 – Расчетные показатели по проектируемому микрорайону 11В

№ п/п	Наименование	Единица измерения	Кол-во
1	Количество парковочных мест на открытых стоянках для жилой части	м/м	525
2	Количество парковочных мест на открытых стоянках для встроенных помещений	м/м	70
3	Количество парковочных мест на открытых стоянках (гостевых)	м/м	120

Примечание – Принятое проектом количество парковок для автотранспорта полностью обеспечивает потребность в соответствии с требованиями действующих градостроительных нормативов г. Нефтеюганска

Микрорайон 15

Для обеспечения единого парковочного пространства и развития улично-дорожной сети в микрорайоне 15 планируются организация открытых автостоянок для временного хранения индивидуального автотранспорта:

- на территории планируемых основных проездов общим числом – 68 м/м;
- парковочные карманы вдоль реконструируемой магистральной улицы районного значения – ул. Нефтяников общим числом – 20 машиномест.

Микрорайон 17

В границах территории проектируемого участка в северо-восточной части микрорайона 17 предусматривается строительство трех автостоянок закрытого типа на 715 машиномест.

В границах территории проектируемого участка в северо-западной части микрорайона 17 предусматривается строительство автостоянки закрытого типа на 200 машиномест.

В юго-восточной части 17 микрорайона предполагается строительство подземного гаража ПА 3 на 700 м/м.

Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная Объездной

дорогой и проездом Озерный)

На данной территории Проектом планировки территории предусмотрена организация парковочных мест на участках при общественных зданиях и при магазинах согласно нормам СП 42.13330.2011. Существующие гаражные комплексы, имеющие общегородское значение, сохраняются. Кроме того, в ГСК Металлист и ГСК Металлист-86 будет произведена замена одиночных металлических гаражей на капитальные, общая вместимость которых в итоге составит приблизительно 500 м/м.

Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная ул. Ленина, Объездной дорогой, район аэропорта)

На данной проектируемой территории данного района также планируется размещение следующих объектов:

- двух открытых автостоянок для временного хранения легковых автомобилей на 82 и на 402 машиноместа;
- открытой автостоянки для хранения грузового автотранспорта.

В таблице 38 приведен список мероприятий по организации парковочного пространства для описанных выше районов г. Нефтеюганска.

Таблица 38 – Мероприятия по формированию парковочного пространства согласно соответствующим ППТ

№ п/п	Микрорайон	Планируемое число машиномест, м/м	Тип парковочного пространства	Тип хранения
1	Микрорайон 8А	300	Наземная парковка	Постоянная
2	Микрорайон 11В	525	Наземная парковка	Постоянная
		190	Наземная парковка	Временная
3	Микрорайон 15	68	Наземная парковка	Постоянная
		20	Наземная парковка	Временная
4	Микрорайон 17	700	Подземный гараж ПА 3	Постоянная
		484	Наземная парковка	Временная

Продолжение таблицы 38

№ п/п	Микрорайон	Планируемое число машино-мест, м/м	Тип парковочного пространства	Тип хранения
5	Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная ул. Ленина, Объездной дорогой, район аэропорта)	484	Наземная парковка	Временная
Всего:		893	Наземная парковка	Постоянная
		694		Временная
		700	Подземный гараж ПА 3	Постоянная

Таким образом, в результате описанных мероприятий будет ликвидирован дефицит машино-мест в части постоянных и временных парковок, также данные мероприятия позволят создать резерв парковочного пространства для прогнозируемого расширения парка транспортных средств на территории г. Нефтеюганска. Обобщенный перечень мероприятий по формированию единого парковочного пространства в г. Нефтеюганске приведен в таблице 39.

Таблица 39 – Мероприятия по формированию единого парковочного пространства г. Нефтеюганска

№ п/п	Мероприятие	Обоснование	Число машино-мест	Тип хранения
1	Строительство наземной парковки	Проекты планировки территорий микрорайонов г. Нефтеюганска	893	Для постоянного хранения
2	Строительство подземного гаража ПА 3	Проекты планировки территорий микрорайонов г. Нефтеюганска	700	Для постоянного хранения
3	Строительство гаражных кооперативов	Генеральный план г. Нефтеюганска	21335	Для постоянного хранения

Продолжение таблицы 39

№ п/п	Мероприятие	Обоснование	Число машино-мест	Тип хранения
4	Строительство наземной парковки	Проекты планировки территорий микрорайонов г. Нефтеюганска	694	Для временного хранения
5	Организация парковки у объектов притяжения ТП и мест приложения труда	Выявленный на этапе анализа дефицит парковочного пространства	5679	Для временного хранения

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

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время суток вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос [7].

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения

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

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

В процессе транспортных обследований на территории г. Нефтеюганска выявлен ряд параллельно расположенных (дублирующих друг друга) улиц, однако данные транспортные артерии обладают пропускной способностью, достаточной для реализации существующего и прогнозируемого объема автомобильных корреспонденций; по данным статистики аварийности, среди основных причин дорожно-транспортных происшествий отсутствует выезд на встречную полосу; проблемы с парковочным пространством планируется решать посредством организации парковок вне дорожного полотна и установки знаков запрета остановки и стоянки вдоль тротуаров, поэтому введение одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках на территории города в рамках настоящей КСОДД не планируется.

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

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

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

На основании результатов анализа условий дорожного движения выявлена необходимость введения регулирования на следующих пересечениях и участках в г. Нефтеюганске:

- пересечение ул. Энергетиков с ул. Сургутской;
- пересечение ул. Транспортная с Проездом 5П;
- участок ул. Владимира Петухова на наземном нерегулируемом пешеходном переходе у МБОУ «Лицей»;
- участок ул. Нефтяников на наземном нерегулируемом пешеходном переходе у ТЦ Orange Mall;
- участок ул. Нефтяников на наземном нерегулируемом пешеходном переходе у ТД «Ксюша».

На рисунке 54 показаны существующие и проектируемые светофорные объекты

Полный перечень мероприятий по введению светофорного регулирования на УДС г. Нефтеюганска приведен в таблице 40 и отображен на рисунке 26.

Таблица 40 – Мероприятия по введению светофорного регулирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Мощность
1	Установка светофорных объектов типа Т.1	на 5 участках
2	Установка светофорных объектов типа П.1	на 5 участках

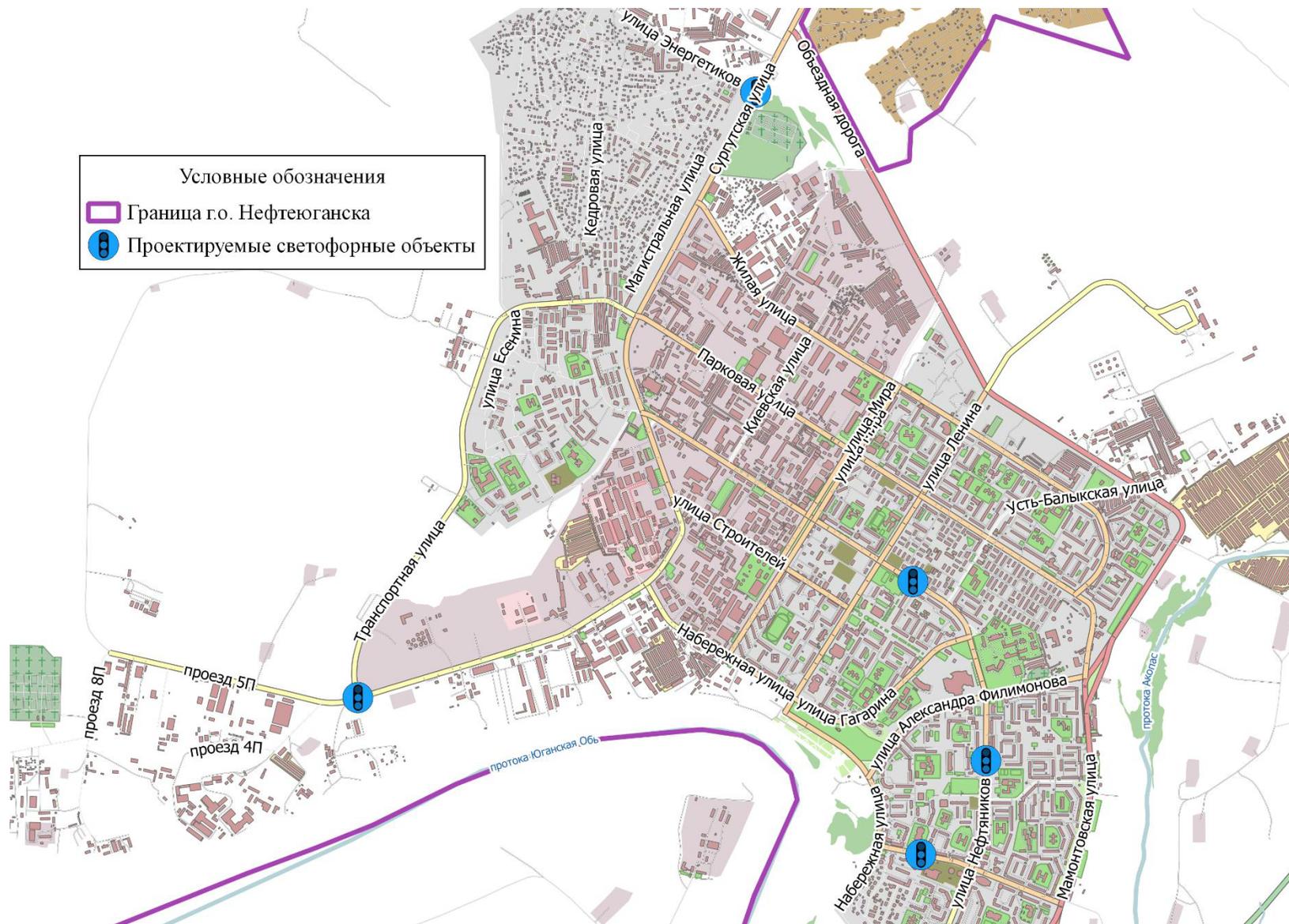


Рисунок 26 – Проектируемые светофорные объекты

4.16 Мероприятия по режимам работы светофорного регулирования

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

- жесткое регулирование (постоянное по времени независимо от интенсивности движения) вводится при постоянных и прогнозируемых интенсивностях транспортных потоков;

- адаптивное регулирование (программы зависят от интенсивности движения, используются транспортные детекторы) вводится при изменчивой и малопрогнозируемой интенсивности транспортных потоков в течение дня.

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

Параметры управления должны учитывать, как суточное изменение интенсивности, так и ее колебания в один и тот же период времени (случайное прибытие транспортных средств к перекрестку). Это возможно

при использовании адаптивного управления, имеющего обратную связь с транспортным потоком. Она реализуется с помощью детекторов транспорта, расположенных в зоне перекрестка и обеспечивающих непрерывную информацию о параметрах потока [8].

В рамках 2 этапа данной КСОДД были рассмотрены режимы работы светофорного регулирования на следующих пересечениях:

- ул. Ленина с ул. Нефтяников;
- ул. Набережной с ул. Сургутской;
- Объездная дорога с ул. Усть-Балыкской.

Для оптимизации режима работы светофорных объектов, расположенных на пересечениях улиц с высокой интенсивностью движения транспорта и пешеходов, предлагаются следующие мероприятия:

- сбор исходных данных для микромоделирования: подробная информация об улично-дорожной сети (ширина и количество полос движения); число перекрестков для координированного управления и расстояния между ними; интенсивность транспортных потоков, прибывающих к каждому перекрестку, и их распределение по направлениям; потоки насыщения для прямого и пересекающего направлений; расчетная скорость для каждого перегона; интенсивность пешеходов на пересечениях проезжих частей; состав транспортного потока;

- создание сети дорог с базовой организацией дорожного движения;
- задание исходного режима регулирования на регулируемых перекрестках;

- определение транспортных и пешеходных потоков, распределение их по направлениям;

- оптимизация работы светофоров на каждом перекрестке и их корректировка с учетом координации движения – определение сдвигов;

- оценка эффективности внедрения системы с помощью различных показателей.

Итоговый перечень мероприятий по изменению режимов работы

светофорного регулирования представлен в таблице 41.

Таблица 41 – Мероприятия по изменению режимов работы светофорного регулирования

№ п/п	Мероприятие
1	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении ул. Ленина с ул. Нефтяников
2	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении ул. Ленина с ул. Сургутской
3	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении Объездной дороги с ул. Усть-Балыкской
4	Проведение натурных обследований и изменение режима работы светофорного регулирования на пересечениях улиц с высокой интенсивностью движения транспорта и пешеходов

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

В целях соблюдения требований нормативно-правовых актов в области обеспечения БДД требуется установка дорожных металлических ограждений барьерного типа на участке ул. Парковой от 1+962 до ул. Сургутской, так как расстояние между кромкой проезжей части и опорами уличного искусственного освещения составляет менее 4 м.

Организация запрета обгона транспортных средств посредством установки дорожных знаков 3.20, дублирующих горизонтальную дорожную разметку 1.1, требуется на следующих участках УДС:

- ул. Романа Кузоваткина от ул. Нефтяников до ул. Набережной (8 ед.);
- ул. Нефтяников от ул. Владимира Петухова до ул. Аржанова (10 ед.);
- ул. Нефтяников от ул. Усть-Балыкская до ул. Гагарина (2 ед.);
- ул. Нефтяников от ул. Усть-Балыкская до ул. Ленина (6 ед.);
- ул. Мамонтовская от ул. Владимира Петухова до ул. Молодежная

(8 ед.).

Разрешение движения только в прямом направлении посредством установки дорожных знаков 4.1.1 требуется на следующих участках УДС:

- ул. Гагарина (заезд на парковку КЦ «Обь» и дома № 2);
- ул. Нефтяников (заезд к СК «Олимп и дому № 24);
- ул. Нефтяников (заезд на парковку МБОУ СОШ № 9);
- ул. Нефтяников (заезд в микрорайон 3 между домами № 13 и 14);
- ул. Мамонтовская (заезд к магазину «Тройка»).

Организация запрета левого поворота посредством установки дорожных знаков 4.1.2 требуется на следующих участках УДС:

- ул. Петухова (выезд из микрорайона 16а от ТЦ «Европейский»);
- ул. Нефтяников (выезд от парковки МБОУ СОШ № 9);
- ул. Нефтяников (выезд в микрорайона 3 между домами № 63 и 30).

Нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.18 для указания направлений движения по каждой полосе необходимо на пересечении ул. Петухова с ул. Набережной и ул. Молодежной с ул. Набережной.

В качестве эксперимента предлагается нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.26 для запрета въезда при образовании затора на пересечениях ул. Набережной с ул. Александра Филимонова и ул. Набережной с ул. Владимира Петухова, где также будут установлены камеры фото- и видеofиксации нарушений правил проезда перекрестка.

Увеличение протяженности полосы для поворота налево требуется на пересечении ул. Гагарина и ул. Ленина.

Перечень мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями приведен в таблице 42.

Таблица 42 – Перечень мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности

№ п/п	Наименование мероприятия	Ед. изм-я	Мощность
1	Установка дорожных металлических ограждений барьерного типа на участке ул. Парковой от 1+962 до ул. Сургутской	пог. м	1 400
2	Организация запрета обгона транспортных средств (установка дорожных знаков 3.20)	ед.	26
3	Разрешение движения только в прямом направлении (установка дорожных знаков 4.1.1)	ед.	7
4	Организация запрета левого поворота (установка дорожных знаков 4.1.2)	ед.	3
5	Указание направлений движения по каждой полосе (нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.18 на пересечении ул. Петухова с ул. Набережной и ул. Молодежной с ул. Набережной)	м ²	3
6	Организация запрета выезда на перекресток при образовании затора (нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.26 на пересечениях ул. Набережной с ул. Александра Филимонова и ул. Набережной с ул. Владимира Петухова)	м ²	40
7	Увеличение протяженности полосы для поворота налево на пересечении ул. Гагарина и ул. Ленина	м ²	10

4.18 Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

Пешеходные корреспонденции являются одним из основных и наиболее распространенных видов передвижения. Любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является

единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

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

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС муниципального образования;

- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;

- устройство пешеходных переходов;

- повышение видимости переходов посредством оборудования;

- оборудование пешеходных переходов островками безопасности и другие мероприятия по обеспечению безопасности пешеходного движения;

- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

Согласно ГОСТ Р 52289-2004 наземные пешеходные переходы со светофорным регулированием должны быть обустроены ограничивающими пешеходными ограждениями перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода.

Для повышения безопасности 11 регулируемых пешеходных переходов необходимо оснастить пешеходными ограждениями перильного типа в соответствии с ГОСТ Р52289-2004:

- ул. Сургутская (2+730);

- ул. Сургутская (2+772);

- ул. Сургутская (3+153);

- ул. Сургутская (3+794);

- ул. Жилая (2+004);
- ул. Набережная (1+043);
- ул. Набережная от. 10 до т. 9);
- ул. Гагарина (1+156);
- ул. Гагарина (0+266);
- ул. Нефтяников (3+543);
- ул. Аржанова (0+016).

Общая протяженность проектируемых ограждений перильного типа составит 4,4 км.

Для дополнительного привлечения внимания на 3 следующих пешеходных переходах необходимо установить дублирующие дорожные знаки 5.19 «Пешеходный переход» на щитах со световозвращающей пленкой желто-зеленого цвета над проезжей частью в соответствии с п. 6.4.1 ГОСТ Р 50597-2017 и п. 7.2.18 ГОСТ Р 52289-2004:

- ул. Владимира Петухова (0+011);
- ул. Владимира Петухова (0+0525);
- ул. Владимира Петухова (0+560).

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на увеличение безопасности движения пешеходов, так и на общее улучшение условий движения пешеходов (таблица 43 и 44).

Таблица 43 – Перечень и параметры мероприятий по строительству тротуаров

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Категория улицы/дороги	Ширина пешеходной части тротуаров, м	Протяженность, м	
				слева	справа
1	ул. Ленина	УТП	2,25	0	136
2	а/д Новый аэропорт	УТП	2,25	3120	1654
3	Объездная дорога	УРД	3	3727	3727
4	Проезд 5П	УТП/УРД	3	3102	3188
5	Проезд 6П	УТП	2,25	2652	2272
6	Проезд 8П	УТП	2,25	962	962
7	ул. Аржанова	УЖ	1,5	90	47

Продолжение таблицы 43

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Категория улицы/дороги	Ширина пешеходной части тротуаров, м	Протяженность, м	
				слева	справа
8	ул. В. Петухова	УРД	3	90	138
9	ул. Жилая	УТП	2,25	568	0
10	ул. Киевская	УТП	2,25	432	165
11	ул. Мамонтовская	УРД	3	1904	3921
12	ул. Мира	УРД	3	331	275
13	ул. Александра Филимонова	УТП	2,25	258	268
14	ул. Набережная	УРД/УТП	3	0	139
15	ул. Парковая	УРД	3	1460	1684
16	ул. Романа Кузоваткина	УТП	2,25	661	500
17	ул. Строителей	УТП	2,25	436	266
18	ул. Сургутская	УТПУРД	3	3692	2962
19	ул. Транспортная	УРД	3	2376	2147
20	ул. Усть-Балыкская	УТП	2,25	800	846
21	ул. Энергетиков	УТП	2,25	1226	1199
Всего:				54383	

Таблица 44 – Перечень и параметры мероприятий по устройству линий уличного искусственного освещения

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Категория улицы/дороги	Протяженность, м	
			слева	справа
1	ул. Ленина	УТП	189	1679
2	а/д Новый аэропорт	УТП	1949	2765
3	Объездная дорога	УРД	2486	3729
4	Проезд 5П	УТП/УРД	3188	3188
5	Проезд 6П	УТП	2652	2052
6	Проезд 8П	УТП	962	962
7	ул. Аржанова	УЖ	41	633
8	ул. В. Петухова	УРД	134	1070
9	ул. Жилая	УТП	3388	1106
10	ул. Киевская	УТП	432	208
11	ул. Мамонтовская	УРД	1541	3474
12	ул. Мира	УРД	1588	894
13	ул. Александра Филимонова	УТП	487	1473

Продолжение таблицы 44

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Категория улицы/дороги	Протяженность, м	
			слева	справа
14	ул. Набережная	УРД/УТП	913	1195
15	ул. Нефтяников	УТП/УРД	0	654
16	ул. Парковая	УРД	2670	3096
17	ул. Романа Кузоваткина	УТП	661	515
18	ул. Строителей	УТП	219	1172
19	ул. Сургутская	УТП/УРД	4198	1601
20	ул. Транспортная	УРД	1605	2257
21	ул. Усть-Балыкская	УТП	1404	863
22	ул. Энергетиков	УТП	1226	15
Всего:			66 534	

Данный перечень включает в себя устройство линий уличного искусственного освещения у следующих наземных пешеходных переходов:

- Проезд 6П (1+829);
- Проезд 6П (0+718);
- Проезд 6П (0+300);
- Проезд 8П (0+282);
- Проезд 5П (0+936);
- Проезд 5П (0+498);
- Проезд 5П (0+130);
- Проезд 5П (0+120);
- Проезд 5П (0+801);
- Проезд 5П (0+033);
- ул. Жилая (0+220);
- ул. Жилая (0+523);
- ул. Мира (1+759 со стороны Промышленной зоны);
- ул. Мира (1+569 со стороны Промышленной зоны);
- ул. Мира (1+347 со стороны Промышленной зоны);
- ул. Мира (1+309 со стороны Промышленной зоны);
- ул. Мира (1+098 со стороны Промышленной зоны);

- ул. Мира (0+915 со стороны Промышленной зоны);
- ул. Мира (0+876 со стороны Промышленной зоны).

Согласно Проектам планировки территорий, предлагается строительство ряда дорог и внутридворовых проездов (отмеченных в подразделе 4.1 «Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности» настоящего отчета), с проектированием пешеходной части. Необходимо учесть, что вновь строящиеся тротуары и пешеходные дорожки должны быть оборудованы линиями электроосвещения. Протяженность предлагаемых тротуаров (пешеходных дорожек) и линий электроосвещения по микрорайонам приведена в таблице 45.

Таблица 45 – Перечень и параметры мероприятий по строительству тротуаров и устройству линий уличного искусственного освещения по микрорайонам

№ п/п	Название микрорайона	Ширина пешеходной части тротуаров, м	Протяженность, м
1	УРД	3	1 745
2	УТП	2,25	3 090
3	УЖ	1,5	4 210
4	УПр	2,25	970
5	(Пр) основные	1	15 677
6	(Пр) второстепенные	0,75	600
Всего:			26 292

При проведении мероприятий по строительству тротуаров необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011).

Пересечения и участки улиц, требующие перевода пешеходных переходов из нерегулируемых в регулируемые, описаны в подразделе 4.15 «Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования».

В таблице 46 представлена общий перечень мероприятий по развитию

пешеходного движения на территории г. Нефтеюганска.

Таблица 46 – Перечень мероприятий по развитию пешеходного движения

№ п/п	Мероприятие	Единицы измерения	Параметры
1	Обустройство пешеходных переходов:	-	-
1.1	ограждениями перильного типа	м	4 400
1.2	дублирующими знаками 5.19 на выносных консолях	шт	3
2	Строительство тротуаров	м*м	0,75*600
		м*м	1*15 677
		м*м	1,5*4 347
		м*м	2,25*23 443
		м*м	3*36 608
3	Устройство линий электроосвещения на улицах и дорогах	м	92 826

4.19 Мероприятия по обеспечению 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 инвалидов 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».

Одним из основных направлений мероприятий по обеспечению инвалидам равных с другими гражданами возможностей является создание дорожно-транспортной инфраструктуры, учитывающей особенности корреспонденций маломобильных групп населения.

Анализ исходных данных, полученных в результате натурных обследований улично-дорожной сети муниципального образования, выявил необходимость проведения ряда мероприятий:

- установка на пешеходных светофорах звуковых устройств информирования для ориентации инвалидов по зрению (на территории города расположены 97 регулируемых пешеходных переходов);
- оснащение тактильными плитками подходов к местам притяжения

инвалидов (таблица 47) для ориентации слабовидящих, а также оборудование входов в данные объекты пандусами для инвалидов-колясочников и для детских колясок;

- оборудование специальными низкими короткими пандусами на пересечениях тротуаров и проезжих частей у пешеходных переходов (всего в городе расположено 198 пешеходных переходов);

- выделение парковочных мест временного хранения транспортных средств для инвалидов (таблица 48 и таблица 49);

- оборудование тактильной плиткой магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения и магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходные для удобства пешеходных корреспонденций инвалидов по зрению (таблица 50 и таблица 51).

Таблица 47 – Места притяжения инвалидов

№ п/п	Наименование объекта	Адрес
1	Нефтеюганский филиал Банка ВБРР	2 мкр, 24
2	Департамент финансов администрации города Нефтеюганска	2 мкр, 25
3	Администрация города Нефтеюганска	
4	Нефтеюганское городское муниципальное казенное учреждение коммунального хозяйства Служба единого заказчика	ул. Строителей, 4
5	Департамент жилищно-коммунального хозяйства администрации города Нефтеюганска	
6	Открытое акционерное общество Расчетно-кассовый центр жилищно-коммунального хозяйства города Нефтеюганска	
7	Муниципальное казенное учреждение Управление учета и отчетности образовательных учреждений	1 мкр, 30
8	Департамент образования и молодежной политики администрации города Нефтеюганска	
9	Муниципальное бюджетное учреждение Центр молодежных инициатив	3 мкр, 22
10	Муниципальное казенное учреждение Управление по обеспечению деятельности органов местного самоуправления города Нефтеюганска	
11	Департамент имущественных и земельных отношений администрации города Нефтеюганска	5 мкр, 6

Продолжение таблицы 47

№ п/п	Наименование объекта	Адрес
12	Федеральное казенное учреждение 20 отряд федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре (договорной)	ул. Транспортная, 4
13	Муниципальное казенное учреждение Единая дежурно – диспетчерская служба города Нефтеюганска	ул. Мира, 1/1
14	Федеральное государственное казенное учреждение 6 отряд федеральной противопожарной службы по Ханты-Мансийскому автономному округу-Югре	9а мкр, 34а
15	Отдел Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Нефтеюганску (ОМВД России по г. Нефтеюганску)	8а мкр, 56
16	Нефтеюганский межмуниципальный Отдел вневедомственной охраны - филиал федерального государственного казенного учреждения Управления вневедомственной охраны войск национальной гвардии Российской федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу -Югре (Нефтеюганск)	7 мкр, 55
17	ТЦ «Росторг»	9 мкр, 11а
18	ТД «Ксюша»	16 мкр, здание 11
19	ТЦ «Южный»	14 мкр, 60
20	ТЦ «Континент»	ул. Парковая, 5/1
21	ТЦ «Купец»	10 мкр, 19
22	ТЦ «Оранж Молл»	ул. Нефтяников, 87
23	Центральный рынок	ул. Сургутская, 1/19
24	ТЦ Норд-Юган	Мамонтовская, 11
25	ТЦ Шторм	ул. Сургутская, 1/12
26	магазин «Монетка»	1 мкр, 12 а
27	Магнит косметик	1 мкр, 18
28	магазин Магнит	1 мкр, 19
29	ООО КПП Магазин №2 «Кедр»	3 мкр, 19
30	магазин Магнит	6 мкр, 57
31	ООО «Элемент Трейд-Тюмень»	7 мкр, 54
32	Зодиак	8а мкр, 18
33	Маргарита	8а мкр, 7а
34	Магазин Самара2	8а мкр, 18/2
35	ТД Интерьер	9а мкр, 32

Продолжение таблицы 47

№ п/п	Наименование объекта	Адрес
36	Магнит	10 мкр, 21а
37	Нефтеюганское городское муниципальное автономное учреждение культуры Историко-художественный музейный комплекс	10 мкр, 14
38	Общество с ограниченной ответственностью Обь-Юган	10 мкр, 15
39	ТЦ Привоз	10 мкр, 15
40	Магазин Катюша	10 мкр, 6
41	Пятерочка	10 мкр, 4а
42	Магазин «Мастер сам», Отдел Автозапчасти	11 мкр, 18
43	Магазин «Москва»	ул. Сургатская, 5
44	Магазин Яна	11 мкр, 72
45	Магазин «Елена»	11а мкр, ул. Березовая, 30
46	Магазин «Восход»	12 мкр, 1
47	магазин «ЮТПС-Север»	12 мкр, 28
48	Магазин «Магнит»	12 мкр, 61
49	ТЦ «Меридиан»	12 мкр, 62
50	Магазин «Каприз»	13 мкр, 5
51	Магазин «Эдем»	13 мкр, 69
52	ТЦ «Витязь»	14 мкр, 47
53	ООО «ЮганскТорг-Сервис» ТК «Привоз»	ул. Сургутская, стр.8/3-1; 8/3-2; 8/3-3; 8/3-4
54	ТЦ Европа	2 мкр, стр. 33
57	ТД «Бум»	ул. Мира, 9/1
58	Муниципальное учреждение культуры Культурно-досуговый комплекс	2 мкр, 34
59	Муниципальное учреждение Многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг.	Ул. Сургутская, 3
60	Публичное акционерное общество Западно-Сибирский коммерческий банк (ПАО Запсибкомбанк)	16 мкр, 41
61	Государственное учреждение-Управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Нефтеюганске ХМАО-Югры	ул. Нефтяников, 16
62	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Городская библиотека	2а мкр, 8
63	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Театр кукол Волшебная флейта	9 мкр, 39
64	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Центр национальных культур	11 мкр, 62
65	Автономное учреждение профессионального образования ХМАО-Югры Нефтеюганский политехнический колледж	11б мкр, 19

Продолжение таблицы 47

№ п/п	Наименование объекта	Адрес
66	Нефтеюганский индустриальный колледж (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования Югорский государственный университет	ул. Строителей, 15
67	БУ Нефтеюганская городская стоматологическая поликлиника	16а мкр, 34
68	Бюджетное учреждение Нефтеюганская окружная клиническая больница имени В.И. Яцкив	7 мкр, 13
69	бюджетное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Комплексный центр социального обслуживания населения Защита	12 мкр, 24
70	Муниципальное бюджетное учреждение центр физической культуры и спорта Жемчужина Югры	2а мкр, 4

Таблица 48 – Требуемое число машино-мест для инвалидов у существующих объектов притяжения транспортных потоков

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Требуемое число машино-мест для инвалидов
1	2	3	4
1	Нефтеюганское городское муниципальное казенное учреждение коммунального хозяйства Служба единого заказчика	ул. Строителей, 4	1
2	Департамент жилищно-коммунального хозяйства администрации города Нефтеюганска		
3	Открытое акционерное общество Расчетно-кассовый центр жилищно-коммунального хозяйства города Нефтеюганска		
4	Отдел Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Нефтеюганску (ОМВД России по г. Нефтеюганску)	8а мкр, 56	3
5	Нефтеюганский межмуниципальный Отдел вневедомственной охраны -филиал федерального государственного казенного учреждения Управления вневедомственной охраны войск национальной гвардии Российской федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу -Югре (Нефтеюганск)	7 мкр, 55	1
6	ТД «Ксюша»	16 мкр, здание 11	6
7	ТЦ «Южный»	14 мкр, 60	14
8	ТЦ «Континент»	ул. Парковая, 5/1	16
9	ТЦ «Купец»	10 мкр, 19	11
10	ТЦ «Оранж Молл»	ул. Нефтяников, 87	21
11	Центральный рынок	ул. Сургутская, 1/19	136
12	ТЦ Норд-Юган	Мамонтовская, 11	29

Продолжение таблицы 48

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Требуемое число машино-мест для инвалидов
13	ТЦ Шторм	ул. Сургутская, 1/12	6
14	магазин «Монетка»	1 мкр, 12 а	2
15	Магнит косметик	1 мкр, 18	2
16	магазин Магнит	1 мкр, 19	2
17	ООО КПП Магазин №2 «Кедр»	3 мкр, 19	1
18	магазин Магнит	6 мкр, 57	1
19	ООО «Элемент Трейд-Тюмень»	7 мкр, 54	4
20	Маргарита	8а мкр, 7а	2
21	ТД Интерьер	9а мкр, 32	8
22	Магнит	10 мкр, 21а	2
23	Магазин Катюша	10 мкр, 6	1
24	Пятерочка	10 мкр, 4а	3
25	Магазин «Мастер сам», Отдел Автозапчасти	11 мкр, 18	1
26	Магазин «Москва»	ул. Сургатская, 5	2
27	Магазин Яна	11 мкр, 72	2
28	Магазин «Восход»	12 мкр, 1	3
29	магазин «ЮТПС-Север»	12 мкр, 28	3
30	Магазин «Магнит»	12 мкр, 61	4
31	ТЦ «Меридиан»	12 мкр, 62	4
32	Магазин «Эдем»	13 мкр, 69	1
33	ООО «ЮганскТорг-Сервис» ТК «Привоз»	ул. Сургутская, стр.8/3-1; 8/3-2; 8/3-3; 8/3-4	35
34	ТЦ Европа	2 мкр, стр. 33	4
35	ТД «Бум»	ул. Мира, 9/1	18
36	Муниципальное учреждение культуры Культурно-досуговый комплекс	2 мкр, 34	2
37	Общество с ограниченной ответственностью Рассвет		
38	Дирекция в г. Нефтеюганск Филиала Западно-Сибирский ПАО Банк ФК Открытие	ул. Набережная, 1	8
39	Акционерное общество Транснефть-Сибирь Нефтеюганское управление магистральных нефтепроводов		
40	Государственное учреждение-Управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Нефтеюганске ХМАО-Югры		
41	Общество с ограниченной ответственностью КанБайкал	ул. Киевская, 2	23
42	Открытое акционерное общество Югорская территориальная энергетическая компания- Нефтеюганск	ул. Киевская, 4	23
43	Общество с ограниченной ответственностью Мамонтовский КРС	ул. Киевская, 4	1

Продолжение таблицы 48

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Требуемое число машино-мест для инвалидов
44	Открытое акционерное общество Югансктранстеплосервис	ул. Жилая, 8	1
45	Общество с ограниченной ответственностью ЮНГ-Нефтехимсервис	проезд 5П, 22	1
46	Общество с ограниченной ответственностью НФ РН-Бурение	ул. Ленина, 26	120
47	Общество с ограниченной ответственностью РН-Юганскнефтегаз		
48	Нефтеюганский филиал закрытое акционерное общество Сибирская сервисная компания	промзона	4
49	Филиал Общества с ограниченной ответственностью Красноярск-Стройинжиниринг в г. Нефтеюганск	ул. Парковая, 13	
50	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие ЩИТ		
51	Нефтеюганский филиал корпорации Шлюмберже Лоджелко Инк.	Ул. Нефтяников, 18	10
52	Общество с ограниченной ответственностью Везеорд	16а мкр, 50	2
53	Открытое акционерное общество Нефтеюганск Газ	ул. Сургутская, 17	12
54	Филиал ЗАО Сибирская Сервисная Компания Управление цементирование скважин	ул. Жилая, 18А/14	2
55	Общество с ограниченной ответственностью НефтеГазТрансСтрой	Юго-Западная промзона, массив 01	1
56	Открытое акционерное общество Юганскводоканал	7 мкр, 57	3
57	Общество с ограниченной ответственностью Сервисная компания ПетроАльянс	ул. Нефтяников, 18	1
58	Общество с ограниченной ответственностью СГК-Бурение	ул. Нефтяников, 30	2
59	Общество с ограниченной ответственностью Интеллект дриллинг сервисиз	ул. Нефтяников, 28/12	
60	Нефтеюганский филиал общества с ограниченной ответственностью Подводтрубопроводстрой	ул. Нефтяников, 6	1
61	Общество с ограниченной ответственностью Югансктрубопроводстрой		
62	Общество с ограниченной ответственностью Свет Энергия		
63	Общество с ограниченной ответственностью Уральская Сервисная Компания	Нефтяников, 6а	
64	Общество с ограниченной ответственностью Технология-Сервис	ул. Радужная, 12	1
65	Муниципальное бюджетное учреждение культуры Центр национальных культур	11 мкр, 62	2

Продолжение таблицы 48

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Требуемое число машино-мест для инвалидов
66	Автономное учреждение профессионального образования ХМАО-Югры Нефтеюганский политехнический колледж	116 мкр, 19	1
67	Бюджетное учреждение Нефтеюганская окружная клиническая больница имени В.И. Яцкив	7 мкр, 13	16
68	Открытое акционерное общество Ютэйр-Вертолетные услуги	ул. Ленина, 18/1	9
69	Общество с ограниченной ответственностью Частное охранное предприятие РН-Охрана-Югра	Промышленная зона Юго-Западная, массив, 01	12
70	Общество с ограниченной ответственностью Нефтеюганский научно-исследовательский и проектный институт	ул. Сургутская, 4А/2	2
71	Открытое акционерное общество Нефтеюганск-Сервис	ул. Набережная, 20	1
72	Общество с ограниченной ответственностью Сервис центр ЭПУ	проезд 5П, 3/1	3
73	Общество с ограниченной ответственностью Сибирский	14 мкр, 48	1
74	Общество с ограниченной ответственностью Комфорт Уют Безопасность	14 мкр, 48	
75	Филиал Макрорегион Западная Сибирь ООО ИК СИБИНТЕК в г. Нефтеюганске	ул. Нефтяников, 5	7
Всего			597

Таблица 49 – Требуемое число машино-мест для инвалидов на вновь строящихся наземных парковках

№ п/п	Микрорайон	Планируемое число машино-мест для инвалидов, м/м
1	Микрорайон 11В	19
2	Микрорайон 15	2
3	Микрорайон 17	49
4	Северо-восточная часть города Нефтеюганска (ограниченная ул. Ленина, Объездной дорогой, район аэропорта)	49
Всего:		119

Таблица 50 – Оборудование тактильной плитки существующих тротуаров

№ п/п	Наименование дороги/улицы	Протяженность, м	
		слева	справа
1	ул. Ленина	2128	1605
2	а/д Новый аэропорт	4	1470
3	Объездная дорога	2	2
6	Проезд 5П	86	–
7	Проезд 6П	–	380
8	Проезд 8П	–	–
10	ул. В. Петухова	980	932
11	ул. Жилая	2820	3554
12	ул. Киевская	–	267
13	ул. Мамонтовская	2017	–
14	ул. Мира	1429	1485
15	ул. Александра Филимонова	1248	1238
16	ул. Набережная	2301	1987
17	ул. Набережная от т.10*до т.9	378	39
18	ул. Нефтяников	3674	2859
19	ул. Парковая	2869	2645
20	ул. Романа Кузоваткина	–	161
21	ул. Романа Кузоваткина от т.12*до т.10*	26	631
22	ул. Строителей	736	906
23	ул. Сургутская	666	1396
24	ул. Транспортная	–	229
25	ул. Усть-Балыкская	987	941
26	ул. Энергетиков	–	27
27	ул. имени Алексея Варакина	1318	–
Всего:		46423	

Таблица 51 – Оборудование тактильной плитки проектируемых тротуаров

№ п/п	Наименование улицы/дороги	Протяженность, м	
		слева	справа
1	2	3	4
1	ул. Ленина	0	136
2	а/д Новый аэропорт	3120	1654
3	Объездная дорога	3727	3727

Продолжение таблицы 51

1	2	3	4
4	Проезд 5П	3102	3188
5	Проезд 6П	2652	2272
6	Проезд 8П	962	962
7	ул. Аржанова	90	47
8	ул. В. Петухова	90	138
9	ул. Жилая	568	0
10	ул. Киевская	432	165
11	ул. Мамонтовская	1904	3921
12	ул. Мира	331	275
13	ул. Александра Филимонова	258	268
14	ул. Набережная	0	139
15	ул. Парковая	1460	1684
16	ул. Романа Кузоваткина	661	500
17	ул. Строителей	436	266
18	ул. Сургутская	3692	2962
19	ул. Транспортная	2376	2147
20	ул. Усть-Балыкская	800	846
21	ул. Энергетиков	1226	1199
Всего:		54383	

Также необходимо при проведении мероприятий по строительству тротуаров, описанных в подразделе «4.18 Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования», необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011).

При проведении мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта и замене/переоборудовании подвижного состава необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011), а также требования приказа Минтранса РФ от 1 декабря 2015 года N 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности

для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи». На остановках общественного транспорта предлагается установить систему «Говорящий город».

Перечень всех мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов представлен в таблице 52.

Таблица 52 – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Мероприятие	Мощность мероприятия
1	Организация парковочного пространства для инвалидов	Соответствующая разметка для 716 м/м; Установка 79 дорожных знаков 8.17 «Инвалиды» Установка 79 дорожных знаков 6.4 «Парковка (Парковочное место)»
2	Оборудование тактильной плиткой тротуаров магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения и магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходные	На существующих тротуарах 46423 м тактильной плитки на проектируемых тротуарах 54383 м тактильной плитки
3	Оборудование пешеходных переходов тактильной плиткой	1584 м тактильной плитки
4	Оборудование тактильной плиткой входов в объекты притяжения инвалидов	280 м тактильной плитки
5	Оборудование перекрестков низкими короткими пандусами	152 пандуса
6	Оборудование входов в объекты притяжения пандусами для колясок	70 пандусов
7	Установка на пешеходных светофорах звуковых устройств информирования	194 СО

Продолжение таблицы 52

№ п/п	Мероприятие	Мощность мероприятия
8	Установка системы «Говорящий город»	203 ОП
9	Оборудование маршрутных транспортных средств пандусами для инвалидов	25

4.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации дорожного движения, в том числе инновационных. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения 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 районах образовательных 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 «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеофиксации.

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

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

По данным ГИБДД при УВД г. Нефтеюганска, все ОО на территории рассматриваемого муниципального образования имеют Паспорта дорожной безопасности.

УДС вблизи ОО полностью оснащена ТС ОДД.

Таким образом, мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям не требуется.

4.21 Мероприятия по организации велосипедного движения

В структуре развития транспортных сообщений внутри густозаселенных и промышленно развитых городов особое внимание необходимо уделить велосипедному транспорту, который может быть использован как для корреспонденций, носящих бытовой (к объектам притяжения) и рекреационный характер, так и для передвижения к местам приложения труда.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что сделает город более удобным и комфортным для жизни, а также снизит вероятность возникновения ДТП с участием велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура включает в себя:

- велополосы и велодорожки;
- велопарковки у мест притяжения и приложения труда;
- технические средства ОДД (дорожные знаки, разметка и др.).

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения на небольшие расстояния и хорошей альтернативой моторизированному транспорту ввиду того, что не требует значительных экономических затрат, благотворно воздействует на здоровье населения и не оказывает негативного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедных дорожек позволяет решить следующие задачи:

- снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием велосипедистов, так как велосипедисты смогут перемещаться в отдельном от пешеходов и автомобильных транспортных средств потоке;
- повысить мобильность населения муниципального образования, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта.

Как показало проведенное социологическое исследование значительная часть жителей города Нефтеюганска согласны использовать велосипед наряду с автомобильным транспортом при условии создания необходимой велотранспортной инфраструктуры. Так же стоит учесть, что в настоящий момент активно развивается маломоторный транспорт, такой как: гироскутеры, сиг-вэи, электросамокаты. На текущий момент движение данных видов транспорта осуществляется совместно с пешеходным потоком. Однако такой способ организации движения является небезопасным и неудобным, как для пешеходов, так и для владельцев маломоторных транспортных средств. К тому же водители данных ТС зачастую неопытны. Все это влечет за собой получение травм гражданами и нарастание социальной напряженности. Создаваемая велотранспортная инфраструктура так же подойдет и для передвижения посредством маломоторных ТС. Анализ параметров автодорог и тротуаров выявил возможность устройства велосипедных дорожек на части улично-дорожной сети г. Нефтеюганска. Двухполосные

односторонние велодорожки (по одной полосе в каждое из двух направлений движения) предлагаются вдоль основных транспортных артерий исследуемого муниципального образования. В зависимости от конкретных условий велодорожки могут быть спроектированы как по одну сторону от проезжей части, так и по обе стороны (по одной полосе с каждой стороны).

Каркас велотранспортной инфраструктуры в г. Нефтеюганске предлагается создать вдоль следующих улиц и дорог: Объездной, Сургутской, Транспортной, 5 Проезда, Набережной, Романа Кузоваткина, Мамонтовской, Владимира Петухова, Нефтяников, Центральная, Алексея Варакина, Ленина, Александра Филимонова, проектируемых магистральной улицы районного значения, соединяющей ул. Набережная с ул. Мамонтовской и проектируемой магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Нефтяников от ул. Романа Кузоваткина до проектируемого участка ул. Набережной.

Таким образом, общая протяженность предлагаемых велодорожек составит 19,6 км. Ширина проектируемых велодорожек составит 1,5 м и 0,75-1,0 м в стесненных условиях движения.

Для временного хранения велосипедного транспорта необходимо предусмотреть велопарковки у следующих крупных мест притяжения и объектов приложения труда, находящихся на пути прохождения проектируемых велодорожек:

- Нефтеюганский филиал ООО «Альянс-Энерджи»;
- ООО «СервисУралМонтаж»;
- ООО «Плазма»;
- ОАО «Юганскводоканал»;
- ООО «Технология Сервис»;
- АО «Транснефть-Сибирь» Нефтеюганское управление магистральных нефтепроводов;
- ЗАО «Северная географическая экспедиция»;
- ООО «Новые технологии»;
- ООО «Интеллект дриллинг сервисиз»;

- ООО «СГК-Бурение»;
- ООО «ЮганскНефтеПродукт»;
- ИП «Казанцев Александр Николаевич»;
- ТЦ «Южный»;
- ООО «ЮганскТорг-Сервис»;
- ТК «Привоз»;
- ООО «НефтеПродуктСервис»;
- ООО производственно-коммерческая фирма «Энергосфера».

На остальных улицах и дорогах города невысокие интенсивности движения транспортного потока и пешеходов позволяют осуществлять велосипедное движение в смешанном потоке, т.е. совместно с автомобильным и пешеходным движением. Также стоит отметить, что на части улично-дорожной сети в связи со стесненными условиями, устройство велодорожек или велополос не представляется возможным.

Трассировка проектируемых велосипедных дорожек и схема расположения мест создания велопарковок в г. Нефтеюганске приведены на рисунке 27.

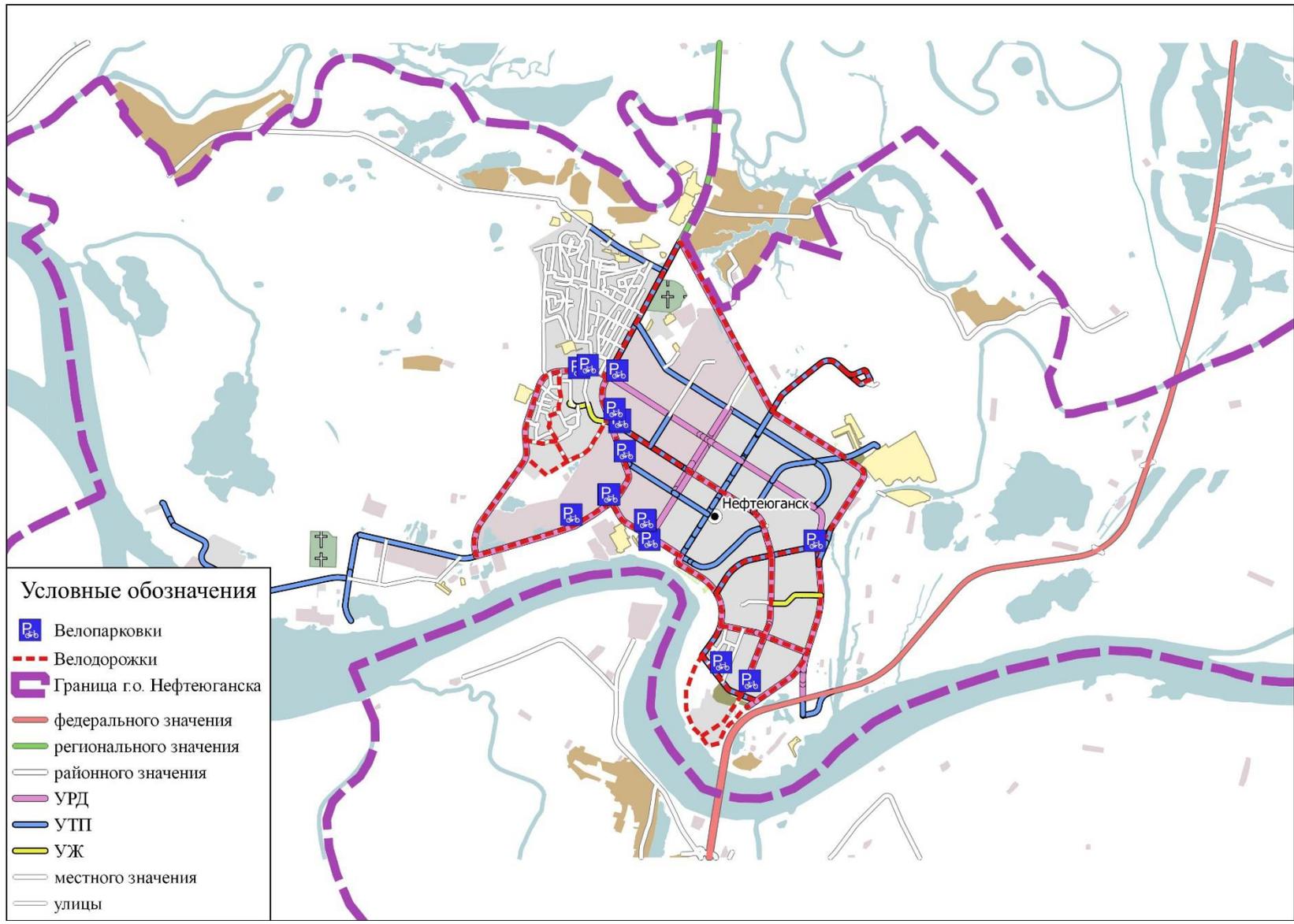


Рисунок 27 – Проектируемые велодорожки и велопарковки

4.22 Мероприятия по развитию 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 улично-дорожной сети, так и организация переходно-скоростных полос, устройство уширений на подъездах к пересечениям, канализирование движения.

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

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

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

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

Мероприятия по строительству улиц и автодорог на территории исследуемого муниципального образования, отмеченные в других подразделах настоящего отчета о КСОДД, способствуют развитию улично-дорожной сети г. Нефтеюганска и повышают эффективность ее функционирования за счет повышения транспортной доступности территорий внутри города и увеличения возможных связей центральной части с периферией и важными межрегиональными транспортными артериями.

Перечень предлагаемых в рамках данной КСОДД мероприятий по развитию сети дорог и локально-реконструкционных мероприятий приведен в таблице 53.

Таблица 53 – Мероприятия по развитию сети дорог и локально-реконструкционные мероприятия

№ п/п	Мероприятие	Местоположение
1	Строительство транспортной развязки в разных уровнях	Пересечение автомобильной дороги федерального значения Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск с магистральной дорогой регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска
2	Строительство транспортной развязки в одном уровне	Пересечение ул. Парковой с ул. Сургутской

Продолжение таблицы 53

№ п/п	Мероприятие	Местоположение
3	Строительство транспортной развязки в одном уровне	Пересечение ул. Мира с дорогой вдоль берега протоки (продолжение ул. Набережная)
4	Реконструкция транспортной развязки в одном уровне	Пересечение ул. Мамонтовская с ул. Александра Филимонова
5	Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях	Пересечение Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск с ул. Мамонтовской
6	Организация локальных уширений в зоне перекрестка для разнесения маневров поворота	<ul style="list-style-type: none"> ул. Парковая – ул. Сургутская (с двух сторон) ул. Парковая – ул. Ленина (со стороны 6 мкр.) ул. Нефтяников – ул. Ленина (со стороны 6 мкр.) ул. Сургутская – ул. Набережная (со стороны рынка и строения № 22) ул. Мамонтовская – ул. Аржанова (с двух сторон) ул. Транспортная – Проезд 5П (со стороны Проезда 5П) ул. Нефтяников – ул. Аржанова (по ул. Аржанова с двух сторон) Объездная дорога – ул. Ленина (по Объездной дороге с двух сторон)

4.23 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 [9]:

- 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.

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на улично-дорожной сети исследуемого

муниципального образования выявлен ряд существующих и потенциально аварийно-опасных участков. В качестве мер по стабилизации дорожной обстановки предлагается установка стационарных автоматических комплексов фото- и видеофиксации нарушений на перегонах и подъездах к пересечениям, представленным в таблице 54 и отображенным на рисунке 28.

На остальных участках дорог и улиц не выявлено потребности в установке камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

Таблица 54 – Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД

№	Место установки	Комплекс для контроля нарушений правил проездов перекрестков	Комплекс для контроля нарушений правил проездов пешеходных переходов	Камеры			Итого (комплексы + камеры)
				С контролем скорости	Обзорные	Итого (камеры)	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ул. Набережная – ул. Молодежная	-	-	1	2	3	3
2	ул. Мира – ул. Строителей	1	-	-	3	3	4
3	ул. Сургутская – ул. Нефтяников	1	-	-	4	4	5
4	ул. Сургутская – ул. Парковая	1	-	-	2	2	3
5	ул. Нефтяников ул. Мира	1	-	-	4	4	5
6	ул. Нефтяников – ул. Молодежная	1	-	-	2	2	3
7	ул. Нефтяников – ул. Петухова	1	-	-	2	2	3
8	ул. Мира – ул. Парковая	1	-	-	4	4	5
9	ул. Мамонтовская (АЗС) выезд из города	1	-	1	2	3	4
10	ул. Аржанова – ул. Мамонтовская	1	-	1	2	3	4
11	ул. Киевская – ул. Парковая	1	-	2	2	4	5
12	ул. Усть-Балыкская – ул. Парковая	1	-	3	2	5	6
13	ул. Набережная – ул. Мира	1	-	-	2	2	3
14	ул. Мира (от ул. Нефтяников до ул. Парковая)	-	2	2	-	2	4

Продолжение таблицы 54

1	2	3	4	5	6	7	8
15	ул. Мира (от ул. Нефтяников до ул. Строителей)	-	-	2	-	2	2
16	ул. Аржанова (СОШ № 9)	-	1	-	-	-	1
17	ул. Аржанова (13 мкр. д. 65)	-	1	-	-	-	1
18	ул. Аржанова (магазин Стамбул)	-	1	-	-	-	1
19	ул. Петухова (13 мкр. д. 16)	-	1	-	-	-	1
20	ул. Петухова (13 мкр. д. 23)	-	1	-	-	-	1
21	ул. Петухова (магазин Самара)	-	1	-	-	-	1
22	ул. Нефтяников (магазин Каприз)	-	1	-	-	-	1
23	11 мк-н (СОШ № 7)	-	1	-	1	1	2
24	ул. Парковая (ССК)	-	1	-	-	-	1
25	ул. Парковая (РОВД)	-	1	-	-	-	1
26	ул. Парковая (магазин Керама)	-	1	-	-	-	1
27	ул. Парковая (магазин Комета)	-	1	-	-	-	1
28	ул. Парковая (9 мкр. д. 18)	-	1	-	-	-	1
29	ул. Парковая (Детская поликлиника № 2)	-	1	-	-	-	1
30	ул. Парковая (8 мкр. д. 7)	-	1	-	-	-	1
31	ул. Парковая (7 мкр. д.53)	-	1	-	-	-	1
32	ул. Парковая (ОМВД)	-	1	-	-	-	1
33	ул. Мира (Хлебозавод)	-	1	-	-	-	1

Продолжение таблицы 54

1	2	3	4	5	6	7	8
34	ул. Набережная (магазин Уют)	-	1	-	-	-	1
35	ул. Молодежная (16 мкр. д. 42)	-	1	-	-	-	1
36	ул. Молодежная (16 мкр. д. 28)	-	1	-	-	-	1
37	ул. Молодежная (2а мк-н бассейн)	-	1	-	-	-	1
38	ул. Молодежная (12 мкр. д. 23)	-	1	-	1	1	2
39	ул. Молодежная (12 мкр. д. 3)	-	1	-	-	-	1
40	ул. Набережная (в районе памятника)	-	-	-	3	3	3
41	10 мкр., дом 14 (ДК «Юность»)	-	-	-	1	1	1
42	1 мкр. ЗАГС	-	-	-	1	1	1
43	9 мкр. -20 дом	-	-	-	1	1	1
44	ул. Нефтяников – ул. Аржанова	1	-	-	2	2	3
45	ул. Ленина – ул. Набережная	1	-	-	2	2	3
46	ул. Ленина – ул. Парковая	1	-	-	2	2	3
47	ул. Молодежная – ул. Мамонтовская	-	-	-	2	2	2
48	8а мкр. Акопас	1	-	1	1	2	3
49	ул. Обьездная ул. Ленина	1	-	-	2	2	3
50	ул. Обьездная – ул. Усть-Балыкская	1	-	-	3	3	4

Продолжение таблицы 54

1	2	3	4	5	6	7	8
51	ул. Ленина – ул. Жилая	1	-	-	3	3	4
52	ул. Объездная от ул. Ленина до ул. Сургутская	-	-	2	-	2	2
53	ул. Объездная напротив д. 8а	-	-	2	-	2	2
54	ул. Набережная – ул. Владимира Петухова	1	1	-	-	-	2
Итого		20	27	18	59	76	122

4.24 Мероприятия по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

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

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

5 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения

Технико-экономические параметры и окончательная стоимость мероприятий определяются согласно сводному сметному расчету и технико-экономическому обоснованию при разработке проектно-сметной

документации.

Объемы инвестиций и их распределение носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению при корректировке (актуализации) комплексной схемы организации дорожного движения, исходя из возможностей бюджетов и степени реализации мероприятий.

Информация о объемах и источниках финансирования для реализации программы представлена в таблице 55.

Таблица 55 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
			Всего	3414279,26	3336793,50	4297296,24
			Федеральный бюджет	1500000,00	500000,00	0,00
			Региональный бюджет	29020,00	199626,00	602030,00
			Местный бюджет	1864709,26	2600397,50	3629401,50
			Внебюджетные источники	20550,00	36770,00	65864,74
1	2	3	4	5	6	7
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
1	Строительство магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	69000,00	88000,00	114800,00
2	Строительство магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходных в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	80000,00	96000,00	316240,00
3	Строительство магистральных улиц в жилой застройке в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	53000,00	75000,00	175120,00
4	Строительство улиц и дорог в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах) в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	21000,00	24000,00	42920,00
5	Строительство основных проездов в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	125000,00	310000,00	574240,00
6	Строительство второстепенных проездов в микрорайонах города	2019-2035	Местный бюджет	8400,00	11500,00	13700,00
2. Мероприятия по категорированию автомобильных дорог и улиц						
7	Реконструкция ул. Нефтяников от ул. Сургутской до ул. Романа Кузоваткина	2019-2023	Местный бюджет	15872,61	–	–
8	Реконструкция магистральной улицы районного значения от ул. Транспортной до ул. 8-й Проезд	2029-2035	Местный бюджет	–	–	224000,00
9	Реконструкция магистральной улицы районного значения от Проезда 5 до ул. 8-й проезд	2024-2028	Местный бюджет	–	79520,00	–

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
10	Реконструкция ул. Мамонтовской от ул. Романа Кузоваткина до Объездной дороги	2019-2023	Местный бюджет	190400,00	–	–
11	Реконструкция Объездной дороги от ул. Мамонтовской до ул. Усть-Балыкская	2019-2023	Местный бюджет	61600,00	–	–
12	Реконструкция ул. Ленина от Объездной дороги до аэропорта	2024-2028	Местный бюджет	–	84000,00	–
3. Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог (основная схема)						
13	Строительство магистральной улицы районного значения от ул. Транспортная до автомобильной дороги местного значения в створе ул. Энергетиков	2029-2035	Местный бюджет	–	–	252000,00
14	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мира от ул. Жилая до ул. Объездная	2019-2023	Местный бюджет	107500,00	–	–
15	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Энергетиков от ул. Сургутской до ул. Объездная	2019-2023	Местный бюджет	33600,00	–	–
16	Строительство участка магистральной улицы районного значения по ул. Киевская (от ул. Парковая до Объездной дороги)	2019-2023	Местный бюджет	35000,00	–	–
			Региональный бюджет	29000,00	17600,00	–
17	Строительство магистральной улицы районного значения, соединяющей ул. Набережная с ул. Мамонтовская	2019-2023	Местный бюджет	81600,00	–	–
18	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Нефтяников от ул. Романа Кузоваткина до проектируемого участка ул. Набережной	2019-2023	Местный бюджет	67200,00	–	–
19	Строительство ул. Центральной	2019-2023	Местный бюджет	84000,00	–	–
20	Строительство магистральной улицы районного значения от ул. Ленина до проектируемого обхода города	2029-2035	Местный бюджет	–	–	123200,00
21	Магистральная улица районного значения от ул. 5-й Проезд до ул. 6-й Проезд	2029-2035	Местный бюджет	–	–	112000,00

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
22	Строительство участка, соединяющего ул. Николая Мелик-Карамова и 5-й проезд	2019-2023	Местный бюджет	22400,00	–	–
23	Строительство магистральной улицы районного значения в новом планируемом микрорайоне в юго-восточной части города	2029-2035	Местный бюджет	–	–	324800,00
4. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения						
–	Создание и развитие ЦОДД	2024-2035	Местный бюджет	–	5000,00	4000,00
24	Реконструкция существующих светофорных объектов для обеспечения возможности их дальнейшей интеграции в АСУДД ИТС	2024-2035	Местный бюджет	–	30000,00	42000,00
25	Внедрение АСУДД	2024-2035	Местный бюджет	–	28000,00	36000,00
26	Разработка и интеграция аппаратной и программной частей ИТС	2024-2035	Местный бюджет	–	25000,00	33000,00
5. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации						
27	Установка специального видеоборудования на улично-дорожной сети города с последующей камеральной обработкой видеоматериала	2019-2035	Местный бюджет	5000,00	5500,00	6000,00
28	Корректировка КСОДД 1 раз в 5 лет	2019-2035	Местный бюджет	3000,00	3300,00	4000,00
29	Разработка ПОДД на дороги местного значения	2019-2023	Местный бюджет	4000,00	4400,00	5000,00
30	Корректировка ПОДД на дороги местного значения	2019-2035	Местный бюджет	3000,00	3300,00	3700,00
6. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения						
31	Развитие на официальном сайте г. Нефтеюганска раздела, посвященного транспорту и дорогам	2019-2035	Местный бюджет	200,00	240,00	260,00

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
32	Обновление мобильного приложения для пассажиров городского и пригородного общественного транспорта	2019-2035	Местный бюджет	–	–	–
7. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения						
7.1 Обустройство существующих остановочных пунктов						
33	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	2019-2023	Местный бюджет	708	–	–
34	Строительство посадочной площадки	2019-2023	Местный бюджет	364	–	–
35	Строительство остановочной площадки	2019-2023	Местный бюджет	480	–	–
36	Установка автобусного павильона	2019-2023	Местный бюджет	150	–	–
37	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	2019-2023	Местный бюджет	300	–	–
38	Устройство линий уличного искусственного освещения	2019-2023	Местный бюджет	3800	–	–
39	Устройство тротуаров (пешеходных дорожек) на подходах к ОП	2019-2023	Местный бюджет	4250	–	–
40	Размещение электронных информационных табло для оповещения о прогнозе прибытия общественного транспорта	2019-2023	Местный бюджет	2940	–	–
41	Оборудование схемами движения МТОП	2019-2023	Местный бюджет	735	–	–
7.2 Строительство новых остановочных пунктов						
42	Строительство новых остановочных пунктов на улицах, по которым проходят действующие маршруты городского пассажирского транспорта и в зоне перспективной жилой застройки	2019-2035	Местный бюджет	8450	16900	21970
7.3 Оборудование маршрутных транспортных средств общего пользования						
43	Оборудование электронными информационными табло	2019-2023	Местный бюджет	600,00	–	–
44	Оборудование схемами движения МТОП	2019-2023	Местный бюджет	150,00	–	–
7.4 Формирование единой современной системы маркетинга общественного транспорта						
45	Создание единого корпоративного стиля	2019-2035	Местный бюджет	3500,00	3000,00	2800,00

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
46	Создание единой системы навигации по маршрутам и внешнего вида остановочных пунктов	2019-2035	Местный бюджет	3000,00	2800,00	2700,00
47	Проведение маркетинговых кампаний по повышению привлекательности поездки в общественном транспорте	2019-2035	Местный бюджет	2300,00	2200,00	2100,00
8. Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков						
48	Строительство магистральной улицы районного значения в продолжение ул. Мамонтовская (съезд с развязки) вдоль промышленной зоны	2029-2035	Местный бюджет	–	–	134400,0
49	Строительство магистральной улицы районного значения от проектируемого обхода города в районе аэропорта	2029-2035	Местный бюджет	–	–	248000,0
9. 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						
50	Строительство магистральной дороги регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска	2029-2035	Региональный бюджет	–	182000,00	602000,0
51	Строительство магистральной улицы общегородского значения регулируемого движения (от улицы Объездная до Федеральной трассы (за микрорайоном 8А))	2019-2023	Местный бюджет	436800,00	–	–
52	Введение запрета въезда грузовых транспортных средств по ул. Мамонтовская	2019-2023	Местный бюджет	500,00	–	–
10. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах						
53	Устройство искусственных неровностей на улицах местного значения	2019-2023	Местный бюджет	380,00	–	–
11. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)						
54	Строительство наземной парковки для постоянного хранения	2019-2023	Местный бюджет	11189,29	–	–
55	Строительство подземного гаража ПА 3	2019-2023	Местный бюджет	5000,00	–	–
56	Строительство гаражных кооперативов	2019-2035	Местный бюджет	100000,00	340000,00	363799,50
57	Строительство наземной парковки для временного хранения	2019-2035	Местный бюджет	2418,29	–	–
58			Внебюджетные источники	3450,00	4100,00	5005,06

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
59	Организация парковки у объектов притяжения ТП и мест приложения труда	2019-2035	Местный бюджет	16928,03	–	–
60			Внебюджетные источники	16500,00	31900,00	60059,68
12. Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования						
61	Установка светофорных объектов типа Т.1	2019-2023	Местный бюджет	5000,00	–	–
62	Установка светофорных объектов типа П.1	2019-2023	Местный бюджет	4800,00	–	–
12. Мероприятия по режимам работы светофорных объектов						
63	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении ул. Ленина с ул. Нефтяников	2019-2023	Местный бюджет	100,00	–	–
64	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении ул. Ленина с ул. Сургутской	2019-2023	Местный бюджет	100,00	–	–
65	Изменение режима работы светофорного регулирования на пересечении Объездной дороги с ул. Усть-Балыкской	2019-2023	Местный бюджет	100,00	–	–
66	Проведение натурных обследований и изменение режима работы светофорного регулирования на пересечениях улиц с высокой интенсивностью движения транспорта и пешеходов	2019-2028	Местный бюджет	500,00	600,00	–
13. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями						
67	Установка дорожных металлических ограждений барьерного типа на участке ул. Парковой от 1+962 до ул. Сургутской	2019-2023	Местный бюджет	1540	–	–
68	Организация запрета обгона транспортных средств (установка дорожных знаков 3.20)	2019-2023	Местный бюджет	390	–	–
69	Разрешение движения только в прямом направлении (установка дорожных знаков 4.1.1)	2019-2023	Местный бюджет	105	–	–
70	Организация запрета левого поворота (установка дорожных знаков 4.1.2)	2019-2023	Местный бюджет	45	–	–

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
71	Указание направлений движения по каждой полосе (нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.18 на пересечении ул. Петухова с ул. Набережной и ул. Молодежной с ул. Набережной)	2019-2023	Местный бюджет	5	–	–
72	Организация запрета выезда на перекресток при образовании затора (нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.26 на пересечениях ул. Набережной с ул. Александра Филимонова и ул. Набережной с ул. Владимира Петухова)	2019-2023	Местный бюджет	45	–	–
73	Увеличение протяженности полосы для поворота налево на пересечении ул. Гагарина и ул. Ленина	2019-2023	Местный бюджет	9,00	–	–
14. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования						
74	Обустройство пешеходных переходов	2019-2023	Местный бюджет	8420,00	–	–
75	Строительство тротуаров	2019-2035	Местный бюджет	13941,00	136847,50	219648,00
76	Устройство линий электроосвещения на улицах и дорогах	2019-2035	Местный бюджет	47000,00	98000,00	226304,00
15. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов						
77	Организация парковочного пространства для инвалидов	2019-2023	Местный бюджет	9761,48	–	–
78	Оборудование тактильной плиткой тротуаров магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения и магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходные	2019-2023	Местный бюджет	16128,96	–	–
79	Оборудование пешеходных переходов тактильной плиткой	2019-2023	Местный бюджет	1425,6	–	–
80	Оборудование тактильной плиткой входов в объекты притяжения инвалидов	2019-2023	Местный бюджет	252	–	–
81	Оборудование перекрестков низкими короткими пандусами	2019-2023	Местный бюджет	760	–	–
82	Оборудование входов в объекты притяжения пандусами для колясок	2019-2023	Местный бюджет	280	–	–
83	Установка на пешеходных светофорах звуковых устройств информирования	2019-2023	Местный бюджет	2060	–	–

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
84	Установка системы «Говорящий город»	2019-2023	Местный бюджет	4000	–	–
85	Оборудование маршрутных транспортных средств пандусами для инвалидов	2019-2023	Местный бюджет	2800,00	–	–
16. Мероприятия по организации велосипедного движения						
86	Строительство велодорожек	2019-2035	Местный бюджет	400,00	600,00	700,00
			Региональный бюджет	20,00	26,00	30,00
87	Организация велопарковок	2019-2028	Внебюджетные источники	600,00	770,00	800,00
17. Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом						
88	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги федерального значения Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск с магистральной дорогой регулируемого движения – обход г. Нефтеюганска	2019-2028	Федеральный бюджет	1500000,00	500000,00	–
89	Строительство транспортной развязки в одном уровне на пересечении ул. Парковой с ул. Сургутской	2019-2028	Местный бюджет	–	5945,00	–
90	Строительство транспортной развязки в одном уровне на пересечении ул. Мира с дорогой вдоль берега протоки (продолжение ул. Набережная)	2019-2028	Местный бюджет	–	5945,00	–
91	Реконструкция транспортной развязки в одном уровне на пересечении ул. Мамонтовская с ул. Александра Филимонова	2019-2028	Местный бюджет	67846,00	–	–
92	Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск с ул. Мамонтовской	2019-2028	Местный бюджет	–	1114700,00	–
93	Организация локальных уширений в зоне перекрестка для разнесения маневров поворота	2019-2023	Местный бюджет	1120,00	–	–

Продолжение таблицы 55

1	2	3	4	5	6	7
18. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения						
94	Установка средств фото- и видеофиксации на дорогах местного значения	2019-2028	Местный бюджет	60,00	100,00	–

6 Формирование предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

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

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения настоящей КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории г. Нефтеюганска.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории города фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. Уставом г. Нефтеюганска к вопросам местного значения муниципального образования отнесена дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов, в границах муниципального района, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

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

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет четко распределить обязанности и ответственность субъектов

организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления г. Нефтеюганска в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Ханты-Мансийский автономный округ – Югра в сфере организации и безопасности дорожного движения, в том числе и в виде мобильного приложения.

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

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

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

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому «оптимистичному» варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения

г. Нефтеюганска. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в муниципальном образовании.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках третьего этапа КСОДД были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории г. Нефтеюганска.

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

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

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

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- повышение связанности автодорожной сети г. Нефтеюганска;
- улучшение экологической ситуации;
- организация велоинфраструктуры;
- развитие пешеходной инфраструктуры;
- ограничение движения грузовых автомобилей в центральных и жилых районах;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устранение дефицита парковочного пространства.

Выявленные в рамках настоящей КСОДД транспортные проблемы могут быть решены за счет реализации разработанной программы мероприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».
- 2 Добромиров В.Н., Олещенко Е.М., Войтко А.М. Анализ эффективности мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге в 2009-2012 годах // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 3.
- 3 Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года №598 О совершенствовании государственной политики в сфере здравоохранения.
- 4 ОДМ 218.6.017-2015. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по применению дорожных ограждений различного типа на автомобильных дорогах федерального значения". Издан на основании Распоряжения Росавтодора от 23.12.2015 N 2489-р.
- 5 Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. (ред. от 03.07.2016) № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-10121995-n-196-fz-o/>, свободный. – Загл. с экрана.
- 6 Федеральный закон "О социальной защите инвалидов в Российской Федерации" от 24.11.1995 N 181-ФЗ с изменениями от 29 июля 2018 года.
- 7 Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность движения [Текст]. – Москва, 2009. – 176 с.
- 8 Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения. М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. 279 с.
- 9 Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации – М., 2018.