



ИНТЕЛТРАНС

Г Р У П П А К О М П А Н И Й

ООО «Научно-производственный центр «Интеллектуальные транспортные системы»
ИНН 6317074732 КПП 631701001

УТВЕРЖДЕН

Генеральный директор,
д.т.н., профессор

Глава администрации муниципального
образования Майнское городское по-
селение
Ульяновской области

_____ Михеева Т. И.
23.08.2024 г.

_____/_____/_____
«__» _____ 2024 г.

ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ПРОЕКТУ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Майнское городское поселение
Ульяновской области

ТОМ 1
ТОМОВ 3

СОГЛАСОВАНО

ОГИБДД МО МВД России Майнский Ульяновской
области

_____/_____/_____.

_____/_____/_____.

_____/_____/_____.



Самара, 2024 лист ОТВЕТОВ И СОГЛАСОВАНИЙ РАССМАТРИВАЮЩИХ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ

№ п/п	Дата согласования	Наименование согласующего органа или организации	Заключение согласующего органа или организации	Должность, фамилия, имя и отчество согласующего	Подпись, печать

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Научный руководитель,
 доктор техн. наук, профессор

Т.И. Михеева
 25.04.2024

Научный консультант,
 канд. техн. наук, доцент

С.В. Михеев
 25.04.2024

Исполнители:

Ведущий разработчик,
 аспирант Самарского университета по направлению 09.06.01 Информатика
 и вычислительная техника,
 бакалавр по направлению подготовки
 23.03.01 Технология транспортных процессов

Е.В. Чекина
 25.04.2024

Разработчик

О.В. Дмитроченко
 25.04.2024

А.А. Алиханян
 25.04.2024

Нормоконтролёр

С.А. Алексеев
 25.04.2024



ОБЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТА

№ тома	Наименование	Примечание
Том 1	Пояснительная записка ПОДД	
Том 2	Книга. Сводные ведомости ТСОДД	
Том 3	Книга. Проекты ОДД	



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ	10
- ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 16.11.2012 № 402 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ КЛАССИФИКАЦИИ РАБОТ ПО КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ, РЕМОНТУ И СОДЕРЖАНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»;	10
- ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 23.10.1993 № 1090 (РЕД. ОТ 31.12.2020) «О ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» (ВМЕСТЕ С "ОСНОВНЫМИ ПОЛОЖЕНИЯМИ ПО ДОПУСКУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ") (С ИЗМ. И ДОП., ВСТУП. В СИЛУ С 01.03.2021);	10
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	12
1. АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	12
1.1. Характеристика территории, в отношении которой разрабатывается ПОДД (ситуационный план)	12
1.2. Характеристика участков дорог, включая их геометрические параметры, технико-эксплуатационное состояние, результаты натурных обследований	16
1.3. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД	17
1.4. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД	17
1.5. Организация движения ТС общего пользования	18
1.5.1. Организация движения грузовых ТС	23
1.5.2. Организация движения пешеходов	23
1.5.3. Анализ размещения и состояния существующих ТСОДД	25
1.5.4. Причинно-следственный анализ возникновения ДТП	25
2. ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ ПО БДД В ЦЕЛЯХ ЛИКВИДАЦИИ И ПРОФИЛАКТИКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ МК ДТП.....	28
2.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы	28
2.1.1. Организация скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничений на скоростной режим движения	28
2.1.2. Организация движения маршрутных транспортных средств, обустройство остановочных пунктов маршрутных транспортных средств	29
2.1.3. Организация движения грузовых транспортных средств	31
2.1.4. Организация пропуска транзитных транспортных средств	32
2.1.5. Организация одностороннего и реверсивного движения	32
2.2. Обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий, в том числе по устройству местных уширений проезжей части, дополнительных полос для движения, заездных карманов, обустройство въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги, поперечным профилям участков дорог, размещение искусственных сооружений.....	32
2.2.1. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	33
2.2.2. Местоположение и обустройство пешеходных переходов	36
2.2.3. Обеспечение беспрепятственного передвижения инвалидов	37
2.3. Организация движения велосипедистов с дислокацией соответствующих объектов инфраструктуры (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места для стоянки велосипедов).....	38
2.4. Размещение и обустройство парковок (парковочных мест)	38
2.5. Организация работы светофорных объектов	38
2.5.1. Оптимизация светофорного регулирования	38
2.5.2. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	39
2.6. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	39
2.7. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств	39
3. РАСЧЕТ ОБЪЕМОВ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ.....	41
4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	44
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	45
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	46
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	47



Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

ПРИЛОЖЕНИЕ 1	48
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	51
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	57
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	70
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	73
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	78
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	82



ВВЕДЕНИЕ

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» предусматривает, что проект организации дорожного движения (далее – ПОДД) разрабатываются в целях определения постоянных схем движения транспортных средств и (или) пешеходов в отношении существующих, реконструируемых или строящихся дорог или их участков; в отношении сети дорог и (или) их участков на территории одного или территориях нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу.

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» разработка ПОДД базируется на принципах, учитывающих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на рассматриваемой территории; на анализе характеристик существующей дорожно-транспортной ситуации. Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения, как региона, так и отдельно взятого муниципального образования.

Анализ результатов обследования, включающего все виды транспорта, позволил разработать и откалибровать транспортную модель существующего состояния развития транспортной инфраструктуры.

ПОДД разработаны на период эксплуатации сети дорог муниципального образования «Майнское городское поселение» Майнского района Ульяновской области на основании муниципального контракта №0168300000424000042 от 08.07.2024 г., заключенного между Муниципальным казённым учреждением «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» Майнского района Ульяновской области и Обществом с ограниченной ответственностью «Научно-производственный центр «Интеллектуальные транспортные системы».

В Приложении к муниципальному контракту представлено задание на разработку проектной документации.

Заказчик – **муниципальное казённое учреждение «Административно-хозяйственное управление»** муниципального образования «Майнское городское поселение» Майнского района Ульяновской области, в лице **директора Александрова Александра Александровича**.

Цель разработки проекта организации дорожного движения и паспортизации дорог – оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, повышение пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов.

Целью разработки и изготовления ПОДД по автомобильным дорогам общего пользования местного значения является разработка актуализируемой геоинформационной мультимедиа-дальней транспортной математической макромодели сети дорог с дислокацией объектов транспортной инфраструктуры на интерактивной электронной карте, что включает в себя:

– Разработку комплекса первоочередных мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения, комплексному развитию транспортной инфраструктуры и транспортному обслуживанию населения в границах Муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» Ульяновской области, включая рекомендации по планированию первоочередных мероприятий с разработкой проекта организации дорожного движения.

– Корректировку интерактивной электронной карты в среде интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS» (свободно распространяется на основании временной или бессрочной лицензии), в том числе создание электронных паспортов улично-дорожной сети Муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» Ульяновской области, включающих информацию о протяженности дорог, ширине дорожного полотна.

– Комплексную визуализацию объектов на интерактивной электронной карте с учетом координат, размеров, дислокации, характеристик объектов с формированием сводных ведомостей каждого типа объектов с учетом их статусов (существуют, планируются, демонтировать, временные).

Все работы выполнены на основании следующих документов:

- Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 16 ноября 2012 г. № 402 «Об утверждении классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог» Зарегистрирован в Минюсте РФ 24 мая 2013 г. Регистрационный № 28505;
- Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»;
- Распоряжение Минтранса РФ от 24.06.2002 № ОС-557-р. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах;
- Распоряжение Правительства РФ от 4 ноября 2017 г. N2438-р;
- Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р;
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
- ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Методы контроля;

- ГОСТ Р 50970-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила приемки;
- ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования;
- ГОСТ Р 51582-2000 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные «Пункт контроля международных автомобильных перевозок» и «Пост дорожно-патрульной службы». Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы



испытаний;

- ГОСТ Р 52289–2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;
- ГОСТ Р 52290–2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52398–2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
- ГОСТ Р 52399–2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52575–2021 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования;
- ГОСТ Р 52577–2006 Дороги автомобильные общего пользования. Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52605–2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 52607–2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52765–2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ Р 52766–2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;
- ГОСТ Р 52767–2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров;
- ГОСТ Р 8.000–2015 Государственная система обеспечения единства измерений. Основные положения;
- ГОСТ 33127–2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация;
- ГОСТ 32846–2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ 32944–2014* Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования;
- ГОСТ 32965–2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока;
- ГОСТ 33151–2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения;
- СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02–85* (с Изменениями N 1, 2);
- СП 42.13330.2016 ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО. Планировка и застройка городских и сельских поселений
- СП 396.1325800.2018 Свод правил. Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования (утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 1 августа 2018 г. № 474/пр.);
- ВСН 45–68 Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах;
- ОДМ 218.4.005–2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах;
- ОДМ 218.4.039–2018 Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог;
- ОДМ 218.6.019–2016 «Рекомендации по организации движения и ограждения мест производства дорожных работ»;
- ОДМ Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах. Утверждено распоряжением Минтранса России от 19.06.2003 г. № ОС-555-р;
- ОСТ 218.1.002–2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования;
- иные нормативные правовые акты, нормативные технические документы, устанавливающие обязательные требования к разработке.

НАУЧНАЯ НОВИЗНА ПРЕДЛАГАЕМЫХ В ПОДД РЕШЕНИЙ

Многоуровневая, сложноорганизованная ITS GIS представляет собой гибридную систему, состоящую из множества разнородных систем, сложным образом взаимодействующих друг с другом – управляющих, классифицирующих, прогнозирующих, экспертных, принимающих решения или поддерживающих эти процессы, объединенных для достижения единой цели.

«ITS GIS» – это интеллектуальная транспортная геоинформационная система с многослойной интерактивной электронной картой города, обеспечивающая работу с различными геообъектами городской инфраструктуры (дома, дороги, дорожные знаки, светофоры, разметки, световые опоры, закрепленные территории, остановки общественного транспорта, транспортные маршруты и др.), специализированными геообъектами (ДТП, места концентрации ДТП, места работ, ведущихся на улично-дорожной сети, длина и ширина дороги и др.).



Рисунок. Структура интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS

Территориальная удаленность пользователей ITSGIS, заинтересованность в разных ее составляющих, использование собственных хранилищ данных определяют распределенную архитектуру решения ITSGIS, в которой взаимодействие осуществляется посредством сети Интернет при помощи центрального сервера. Доступ заинтересованных лиц к данным ограничен их сферами влияния. Для реализации такого взаимодействия разработана геоинформационная платформа, построенная на трехзвенной архитектуре, в состав которой входят:

- система управления базами данных (далее БД) с поддержкой геопространственных объектов;
- сервер приложений ГИС ITSGIS;
- клиентские приложения ГИС ITSGIS.

Управление сложными объектами, какими являются транспортные потоки, функционирование которых предназначено для ответственных целей и происходит при влиянии внешней среды, является весьма непростой проблемой. Повышение эффективности принимаемых решений в условиях неопределенности информации о критических ситуациях, дефицита времени является ответственным моментом в обеспечении безопасности функционирования сложных объектов, т. е. безопасности дорожного движения. Анализ функционирования интеллектуальных транспортных систем показывает, что концепция их развития заключается в изучении функций существующих систем управления движением и перевозками, в оценке степени влияния различных подсистем на развитие транспортной инфраструктуры, в создании архитектуры системы управления транспортной инфраструктурой и согласовании стандартов для развития ИТС, как интегрированных систем.

В рамках научной инновационной составляющей разработки проекта организации дорожного движения муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» были реализованы следующие задачи:

- Разработана теоретическая база решения задачи структурно-параметрического синтеза интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS комплексного управления и развития дорожно-транспортной инфраструктуры урбанизированной территории, на основе которой построен комплекс геоинформационных составляющих ITSGIS с интерактивным отображением геообъектов на электронной карте.
- Разработана интегрированная модель системы управления транспортной инфраструктурой, обеспечивающая комплексное решение вопросов структурно-функциональной организации транспортной инфраструктуры с учетом разнородности ее компонентов (транспортных потоков, УДС, технических средств организации дорожного движения, автозаправочных станций, дорожно-транспортных происшествий и др.).
- Предложен новый подход к моделированию динамической структуры исследуемых объектов, опирающийся на зональное описание динамических абстракций в специализированных паттернах с использованием нейросетевых и мультиагентных технологий.

Синергетический эффект при проектировании ITSGIS проявляется в форме организационно обусловленного перехода от имманентности к синергии за счет расширенной системной и функциональной интеграции. Это позволит обеспечить широкий охват потенциальных Заказчиков, за счет гибкого ценообразования и обеспечения оплаты только необходимых плагинов ITSGIS. Заказчик имеет возможность докупить дополнительный плагин в любой момент при масштабировании бизнеса или отказаться от использования какого-либо плагина, что также позволит более гибко управлять бюджетом и затратами на оптимизацию управления транспортной инфраструктурой, планирование и прогнозирование.

Пояснение о проведенной работе, краткая характеристика дорожно-транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения.

До начала проведения работ получены все имеющиеся базы данных по автомобильным дорогам за прошлые года и осуществлен перенос данных в базу дорожных данных программного обеспечения интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS».

Разработка ПОДД выполнялась по результатам обследования, инструментальных измерений и на основе полученных геовидеоданных. Работы выполнены с помощью специализированного программного и аппаратного обеспечения, разработанного ООО «Научно-производственный центр «Интеллектуальные транспортные системы», осуществляющего сбор, обработку, хранение, планирование и анализ информации о дорожно-транспортной инфраструктуре. Обработка и анализ данных выполнен в системе автоматизированного проектирования



WayMark, все данные имеют комплексную пространственную привязку в медийной базе данных интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS» с отображением объектов транспортной инфраструктуры на карте.

В процессе обследования улично-дорожной сети выполнено измерение протяженности автодорог с уточнением начальной и конечной точек с привязкой к местности и определением географических координат. По результатам обследования на карте отображено покрытие автодорог: асфальтобетонное, щебеночное, грунтовое. С помощью спутниковой навигационной системы, системы видеонаблюдения и электронной карты муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» записана непрерывная модель обследуемых улиц (геовидеомаршрут движения автотранспортного средства на электронной карте). Записана дислокация объектов транспортной инфраструктуры.

Разработка ПОДД на территории муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» базируется на принципах, учитывающих вышеуказанные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на исследуемой территории, и направлена на обеспечение комплексности при решении проблем организации движения транспортных и пешеходных потоков с комплексной визуализацией решённых задач на интерактивной электронной карте на различных тематических слоях интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS».

Анализ результатов обследования, включающего все виды транспорта, а также существующего социально-экономического развития города позволил разработать и откалибровать транспортную модель существующего состояния развития транспортной инфраструктуры.

В процессе работы проведены следующие мероприятия:

1. Выполнены сбор и систематизация исходных данных для разработки проекта организации дорожного движения муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение»;
2. Проведено натурное транспортное обследование транспортных и пешеходных потоков в ключевых узлах на автомобильных дорогах и УДС муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение»;
3. Выполнен анализ полученных данных об автомобильных дорогах и УДС, транспортных потоках с целью выявления проблем и недостатков в развитии транспортного комплекса муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение»;
4. Проведен анализ полученных данных о существующей системе пассажирского транспорта на территории муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение»;
5. Проект организации дорожного движения муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» выполнен в среде интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS с визуализацией, дислокацией объектов транспортной инфраструктуры (существующих, планируемых) на интерактивной электронной карте высокого разрешения в зависимости от размеров рассматриваемой территории.

Создаваемый ПОДД в среде интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS» представляет собой платформу для автоматизации процессов управления объектами транспортной инфраструктуры, предполагающее как локальное, так и облачное развертывание с поддержкой работы на мобильных устройствах. Данное решение позволяет автоматизировать процессы различных направлений, описанных выше:

- сбор информации и инвентаризация объектов,
- дислокация объектов на электронную карту,
- паспортизация объектов с визуализацией семантических составляющих параметров объектов,
- моделирование работы как отдельно взятого объекта (дорожного знака, светофора, транспортного средства и т.д.), так и их совокупности с учётом зональности (от отдельно взятого перекрестка до населенного пункта, области, края),
- прогнозирование развития транспортной инфраструктуры в целом или одного из ее параметров (безопасность, интенсивность транспортных потоков, пропускная способность и т.п.).

Базовая транспортная модель муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» стала основой при разработке моделей прогнозных лет транспортной системы.

Результатом выполнения работ является выявление основных проблем в области ОДД в муниципальном образовании «Майнское городское поселение» и определение первоочередных мероприятий, направленных на устранение этих проблем:

- необходимость установки дорожных знаков, светофоров, нанесение дорожной разметки, реставрирование остановок общественного транспорта;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- развитие транспортных технологий и информационного обеспечения.



ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Приложение № 1
к муниципальному контракту
№01013000406230000830001 от 20.09.2023 г.

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ
на выполнение работ**

**по разработке проекта организации дорожного движения,
на автомобильные дороги местного значения в муниципальном образовании «Майнское городское поселение» Ульяновской области**

Объект выполнения работ:

Разработка проектов организации дорожного движения и паспортизации дорог на улично-дорожной сети Муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» Ульяновской области (далее – ПОДД) согласно перечня дорог в Приложении №2.

Основание для разработки ПОДД (далее – документация по ОДД):

- Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 № 443-ФЗ;
- Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ "О техническом регулировании";
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";
- Приказ Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 г. № 274 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения";
 - Приказ Минтранса России от 18.04.2019г. № 114 "Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения";
 - Приказ Минтранса России от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
 - Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021);
 - Распоряжение Правительства РФ от 04.11.2017г. № 2438-р «Об утверждении перечня документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации»;
- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- ГОСТ Р 21.101-2020 «Система проектной документации для строительства. Основные требования к проектной и рабочей документации»;
- ГОСТ 21.701-2013 «Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации автомобильных дорог»;
- ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»;
- ГОСТ Р 52399-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»;
- ГОСТ 32846-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
- ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
 - ГОСТ 32963-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Расстояние видимости. Методы измерений»;
 - ГОСТ 33027-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению средств наружной рекламы»;
 - ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»;
 - ГОСТ 33382-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация»;
- ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
- ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;
- ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
- ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
 - ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог»;
- ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования»;
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»;
- ГОСТ Р 50970-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;
 - ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения;
 - ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
 - ГОСТ Р 59328-2021 «Аэрофотосъемка топографическая. Технические требования»;
- Порядок разработки и утверждения проектов организации движения на автомобильных дорогах, утвержденный письмом МВД РФ от 02.08.2006 N 13/6-3853, Росавтодора от 07.08.2006 N 01-29/5313;
- СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги»;



- Технический регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог" (ТР ТС 014/2011);
- ОДМ 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог»;
- ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»;
 - ОДМ 218.2.032-2013 «Методические рекомендации по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
 - СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*».
- Правила дорожного движения РФ (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090).

Основные цели и задачи разработки документации по ОДД:

- обеспечение безопасности участников движения;
- введение необходимых режимов движения в соответствии с категорией дороги, ее конструктивными элементами, искусственными сооружениями и другими факторами;
- своевременное информирование участников движения о дорожных условиях, расположении населенных пунктов, маршрутах проезда транзитных автомобилей через крупные населенные пункты;
- обеспечение правильного использования водителями транспортных средств ширины проезжей части дороги и т.д.

Исходная информация, предоставляемая Заказчиком: Информация о начале и конце участков проектирования предоставляется Заказчиком после заключения Контракта по запросу Исполнителя.

- начальные и конечные точки участков проектирования;
- общая протяженность дорог;
- перечень автомобильных дорог с указанием типа дорожного покрытия;
- наличие разделительных полос, велосипедных дорожек;
- расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов;
- перечень детских учреждений, находящихся вдоль проезжей части;
- назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест);
- общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте;
- данные о дорожно-транспортных происшествиях в динамике за период трех лет;
- информация о предполагаемых (часто используемых) местах массовых мероприятий;
- режимы работы светофорных объектов;
- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования;
- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- функциональное зонирование территории с указанием типа дорог;
- планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД;
- технические параметры дорог с истинной визуализацией параметров на электронной карте и формированием их в базе данных;
- размещение и наименование ТСОДД;
- комплексные схемы ОДД на всех дорогах, транспортных узлах с указанием истинной длины, ширины, количества полос, уширений;
- и другая информация при необходимости.

При отсутствии такой информации у Заказчика, данные собираются Исполнителем самостоятельно при содействии Заказчика.

После предоставления информации о начале и конце участков проектирования необходимо:

- Письменное согласование начальных и конечных точек участков проектирования.
- Выезд на замер дорог с представителями Заказчика и Исполнителя.

До начала полевых работ Муниципальному заказчику Исполнителем предоставляются данные по оборудованию (свидетельства о поверке), с помощью которых будут производиться инженерные полевые изыскания (фото- и видео-фиксация инженерных сооружений и технических средств организации дорожного движения).



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

1. АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Характеристика территории, в отношении которой разрабатывается ПОДД (ситуационный план)

Муниципальное образование «Майнское городское поселение», входящее в состав муниципального образования «Майнский район», образовано на основании Закона Ульяновской области № 043-30 от 13 июля 2004 года и включает в свой состав административный центр рабочий посёлок Майна, село Абрамовка, село Аксаково, село Березовка, село Большое Жеребятниково, село Вязовка, село Кадыкова, деревню Карцовка, село Комаровка, село Репьевка Колхозная, деревню Тамбы. Граница Майнского городского поселения проходит на севере по административной границе Тагайского сельского поселения, на востоке – по административной границе Выровского сельского поселения, на юге – по административной границе Игнатовского городского поселения и по административной границе Гимовского сельского поселения, на западе – по административной границе Анненковского сельского поселения. Административный центр поселения – рабочий посёлок Майна, является и административным центром района. Расстояние от административного центра района до областного центра города Ульяновска 55 км. Население – 7500 человек. Майна, рабочий посёлок (бывший станционный посёлок Симбирского уезда). Основан в 1898 г. как пристанционный посёлок на новой линии Инза–Симбирск МосковскоКазанской железной дороги. Название получил по реке Майне, от Болгарского – «Байнах». В июле 1924г. Майна стала центром волости. В 1957г. Майна преобразована в рабочий посёлок. Общая площадь городского поселения в административных границах составляет 51417 га. Численность населения – 10590 человек. Плотность населения – 20,6 человек на 1 кв. км. На территории городского поселения имеется 1 населенный пункт городского типа и 10 сельских населённых пунктов. Майнское городское поселение расположено в центральной части муниципального образования «Майнский район». Его экономико-географическое положение очень благоприятно для связи с областным центром г. Ульяновском и поселениями Майнского района.

По территории поселения проходит железнодорожная линия со станциями Майна и Выры. Поселение пересекает асфальтированная дорога регионального значения Тагай–МайнаЗагоскино с выходом на автомагистрали Ульяновск–Сызрань и Саранск–Ульяновск. Современный уровень инженерного обеспечения территории сравнительно низок, особенно по водоснабжению, канализации и теплоснабжению сельских населённых пунктов.

• Климат. Территория поселения характеризуется умеренно-континентальным климатом с тёплым летом и умеренно-холодной зимой. Среднегодовые температуры воздуха изменяются по территории незначительно: от 4,0° С до 4,2° С выше нуля. Самым тёплым месяцем является июль со среднемесячной температурой +19,5° С, наиболее холодный месяц – январь со среднемесячной температурой минус 11,8° С. По количеству атмосферных осадков район относится к зоне с недостаточным увлажнением. Среднегодовое количество осадков составляет 310–460 мм, в том числе в летний период 242–313 мм. Средняя высота снежного покрова 15–25 см. Продолжительность вегетационного периода 130–140 дней. Средние скорости ветра сравнительно небольшие: в летние месяцы 3,5–4,1 м/с; зимой – 4,1–5,2 м/с. Максимальная скорость ветра достигает 26 м/с. Господствующие направления ветра: юго-восточные, южные, юго-западные и западные в зимний период, и увеличение повторяемости ветров северных румбов летом. • Рельеф. Территория поселения входит в состав Приволжской возвышенности, слагается почти исключительно породами мезозоя и кайнозоя. Рельеф территории характеризуется возвышенной, волнистой, местами всхолмленной равниной, расчленённой мелкими реками, оврагами и балками на разные по величине водоразделы. По территории поселения протекают реки: Берёзовка, Вязовка, Майна, Елшанка, Сельдь, Майдан. Южнее села Абрамовка находится исток реки Сельдь. Длина реки 64 км. На её родниках сооружено 4 пруда общей площадью зеркала воды 7,3 га. Родники выклиниваются в подошвах левого и правого водораздельных склонов долины реки. Каскад «Абрамовских родничков» – чудесный уголок природы. В днищах балок и оврагов имеются многочисленные выходы родников, питающих реки.

Почва. Почвенный покров городского поселения представлен в основном чернозёмами выщелоченными и типичными среднесуглинистыми, суглинистыми. Значительные площади заняты дерново-подзолистыми и серыми лесными почвами. Плодородие пашни – 71 балл Наблюдается ухудшение показателей почвенного плодородия. Снизилось содержание гумуса, фосфора и калия. Возросла кислотность почв. • Растительность. Флору Майнского городского поселения, как и для всего Майнского района, в настоящее время составляют: мягколиственные деревья – это береза, липа, осина; среди хвойных пород преобладает сосна; среди твердолиственных преобладает дуб. Так же травянистые растения (среди которых много редких видов – ковыль, фиалки, адонис), кустарники, полукустарники, мохообразные, лишайники. Следует отметить большое обилие грибов – белых, груздей, подосиновиков и подберезовиков. • Инженерно-геологические условия. В геологическом строении территории поселения, как и на всей территории района принимают участие отложения четвертичного, палеогенового и мезозойского возраста, выходящие непосредственно на поверхность. Основные массивы верхнего плато сложены палеогеном, а нижнее плато сложено верхним и нижним мелом. Более древние отложения здесь не рассматриваются, поскольку они залегают на значительной глубине и не оказывают влияния на инженерно-строительные решения. Гидрологические условия территории в целом характеризуются наличием подземных вод в четвертичных отложениях и в пористых породах верхне-мелового возраста. Верхнемеловые отложения маастрихтского яруса слагают подошву вскрытого разреза и представлены глинами, мелями с прослоями мергелей мелоподобных. Мощность отложений не превышает 3–10 м. Перекрывающие маастрихтские отложения напластования сызранского яруса нижнего отдела палеогеновой системы представлены переслаиваниями горизонтов песков и глин; их мощность не превышает 4,7 м. Мощность нижнепалеогеновых отложений достигает 80–90 м (переслаивание опок, песчаников, песков и глин). На водораздельных склонах и поверхностях отложения сызранского яруса часто выходят на дневную поверхность. Среднегодовое колебание уровня грунтовых вод составляет ±1,5 м. По химическому составу вода гидрокарбонатно-натриевая, гидрокарбонатно-кальциевая, пресная, слабощелочная.

По руслу р. Сельдь залегают суглинки и глины серые, зеленовато-серые до черновато-серых со щебнем опоки, наблюдается обожренность отложений. Наиболее многодебитные родники каптированы и используются для водоснабжения р.п. Майна. Из отрицательных физико-гидрогеологических явлений развито оврагообразование и частичное подтопление отдельных участков грунтовыми водами. • Минерально-сырьевые ресурсы. Муниципальное образование «Майнское городское поселение» располагает достаточно развитой минерально-сырьевой базой.

Месторождения, мощность полезной толщи и запасы полезных ископаемых приведены в таблице



Таблица Месторождения, мощность полезной толщи и запасы полезных ископаемых в Майнском городском поселении

Номер на карте	Название месторождения (проявления)	Мощность полезной толщи (средняя), м	Площадь, га	Запасы, тыс. т	Примечания
1	2	3	4	5	6
Песчаники					
25 м	Вязовское	3,0-7,4	138,7	3052,5	Перспективное
27 м	Берёзовское	7,5	60,0	–	Прочее
Опоки					
19 м	Вязовское	4,0-10,0	значительная	19 м	19 м Под смешанным лесом (прочее)
Мел					
28 м	Вязовское	21,9	–	2399,0	Госрезерв
11 м	Комаровское	24,0	5,0	–	Перспективное
Глины и суглинки для грубой керамики					
23 м	Берёзовское	6,0	20,0	720,0	Прочее
Фосфориты					
10 м	Кадыковское	0,5	–	–	Бесперспективно

Анализ запасов минерально-сырьевой базы показывает, что в настоящее время минерально-сырьевые ресурсы используются недостаточно и находятся в госрезерве или перспективе. • **Ландшафтно-рекреационные ресурсы.** Майнское городское поселение – очень привлекательная территория с точки зрения туризма. В 2х км от села Абрамовка находится удивительное место «Абрамовские Роднички», привлекающее сюда туристов и рыбаков. А в 3х км – дом художника В.В. Киселева, друга и ученика Пластова. В живописном местечке в 12 км от р.п. Майна расположено село Аксаково – родовое поместье дворян Аксаковых. В селе открыт культурноэкологический центр. Наличие свободных территорий в данной зоне предопределяет возможность дальнейшего строительства здесь новых объектов массового отдыха, отвечающих современным требованиям населения области, таких как дом отдыха, санаторий и др.

В настоящее время земли особо охраняемых природных территорий не определены и должны быть установлены органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в соответствии с федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации и нормативными правовыми актами органов местного самоуправления. Границы охранных зон должны быть обозначены специальными информационными знаками. На особо охраняемых природных территориях установить ограничение хозяйственной и рекреационной деятельности в соответствии с установленным для них особым правовым режимом. Привлекательность природы и богатое наследие исторических и архитектурных памятников поселения являются притягательными условиями для ценителей старины и любителей природы. Всё это даёт возможность для организации туристических маршрутов, с обустройством маршрутов кемпингами, стоянками и объектами питания, которые могут принадлежать индивидуальным предпринимателям (частный бизнес).

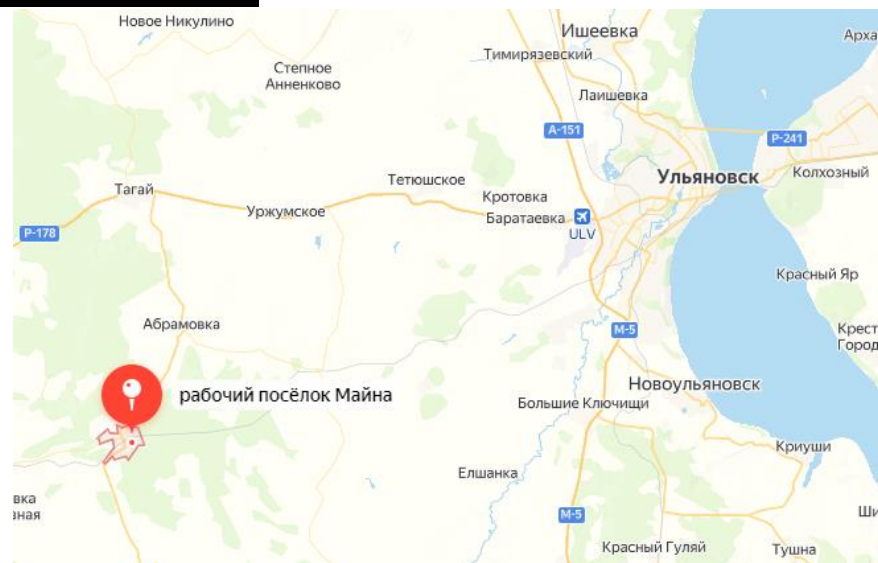


Рисунок Расположение Майнского городского поселения на карте Ульяновской области

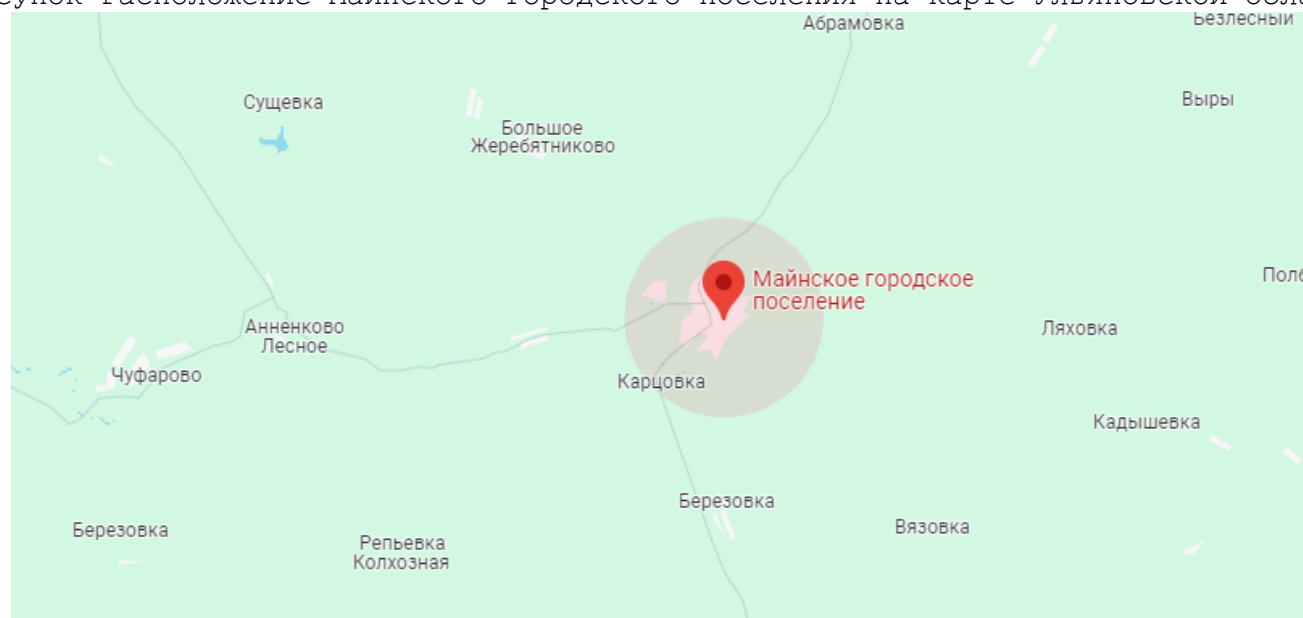


Рисунок Расположение Майнского городского поселения



Состав городского поселения

№	Населённый пункт	Тип населённого пункта
1	Абрамовка	село
2	Аксаково	село
3	Березовка	село
4	Большое Жеребятниково	село
5	Вязовка	село
6	Кадыковка	село
7	Карцовка	деревня
8	Комаровка	село
9	Майна	пгт, административный центр
10	Рельёвка Колхозная	село
11	Тамбы	деревня

Численность населения						
1959 ^[10]	1970 ^[11]	1979 ^[12]	1989 ^[13]	2002 ^[14]	2007	2009 ^[15]
5127	↗6701	↗6924	↗8216	↘7974	↘7457	↘7422
2010 ^[16]	2012 ^[17]	2013 ^[18]	2014 ^[19]	2015 ^[20]	2016 ^[21]	2017 ^[22]
↘7109	↘6943	↘6864	↘6761	↘6629	↘6465	↘6300
2018 ^[23]	2019 ^[24]	2020 ^[25]	2021 ^[1]			
↘6223	↘6081	↘5970	↗6666			

Пассажиры рп Майна обслуживают железнодорожный и автобусный вокзалы. Действует два маршрута городского автобуса:

- маршрут № 1 – «ул. Северная – Больница»,
- маршрут № 2 – «Больница – Посёлок СХТ».)

В современном поселке городского типа Майна действуют предприятия:

- ООО «Майнская швейная фабрика»;
- Майнский сыродельный завод, ООО в составе холдинга «АМП Дамол / Молторг, ООО»;
- Ж/д станция Майна.

Муниципальные общеобразовательные учреждения:

Дом культуры, современный спортивный комплекс, работают 3 детских сада, детский дом, центральная районная больница, аптека, 2 библиотеки, 1 общеобразовательная и музыкальная школы, центр детского творчества, торговый центр, промышленные предприятия, в зеленом сквере возведен памятник 565 землякам, погибшим в Великой Отечественной войне. В районе издаётся газета «Ленинец» (с 1930 года)

Согласно Перечню автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, относящихся к собственности Ульяновской области, по территории муниципального образования проходят нижеследующие автомобильные дороги:

- Майна – Аксаково. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-010
- Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка. Идентификатор 73 ОП РЗ К-1429



- Майна - Воецкое - совхоз им. Гимова. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-003
- Майна - Тамбы. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-012
- Стемасс - Чуфарово. Идентификатор 73 207 ОП МЗ Н-007
- Карцевка - Репьевка Колхозная. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-002
- Аксаково - Сущевка. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-004
- Вязовка - Кадышевка - Ляховка. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-001
- Репьевка - Космынка - Кадышевка. Идентификатор 73 220 ОП МЗ Н-023

Состояние автодорог оценивается как удовлетворительное. Дороги, соединяющие рабочий поселок Майна с большинством населенных пунктов района, имеют твердое покрытие, однако, велик процент несоответствия автомобильных дорог современным нормативным требованиям.

Улично-дорожная сеть представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи территории поселка. При анализе сети улиц и дорог выявлены главная улица и основные улицы в жилой застройке, объединяющие жилые образования, общественный центр, зону общественного отдыха, производственную зону и обеспечивающие кратчайшие пешеходные и транспортные связи между ними.

Транспортная инфраструктура.

Эксплуатационная длина автомобильных дорог общего пользования в границах городского поселения составляет 71км. Все населенные пункты поселения имеют транспортную доступность. По территории поселения проходит железнодорожная линия Инза-Ульяновск-Уфа со станцией в р.п. Майна. Поселение пересекает асфальтированная дорога регионального значения Тагай-Майна-Загоскино с выходом на автомагистраль Ульяновск-Сызрань. Услуги по пассажирским и грузовым перевозкам оказывает ОГУ «Майнское АТП» и организуются частными предприятиями и индивидуальными предпринимателями с охватом около 80 % населённых пунктов поселения. Села и деревни соединены с административным центром поселком Майна автодорогами местного значения с твёрдым покрытием. Состояние дорог удовлетворительное, более 50% (37,3 км) дорог поселения не имеют твердого покрытия. В поселении действует муниципальное предприятие, осуществляющее строительство, обслуживание и ремонт дорог (ДРСУ). Услуги по пассажирским перевозкам осуществляются маршрутными такси, автобусами и легковым транспортом частных предприятий и индивидуальных предпринимателей. В р.п. Майна имеется автовокзал. В настоящее время проезжие части улиц зачастую не соответствуют уровню загрузки их автодвижением и требуют расширения проезжих частей улиц.

Улично-дорожная сеть.

Улично-дорожная сеть населённых пунктов запроектирована с учётом сохранения существующих направлений. Грунтовые дороги предусмотрено заасфальтировать. Покрытие проездов, площадок и тротуаров предусмотрены также с твёрдым покрытием. Сеть автомобильных дорог местного значения (между населёнными пунктами) сохраняется с учётом их ремонта, усовершенствования их дорожных покрытий и обустройства, что в дальнейшем решит проблемы аварийного состояния автодорог и позволит организовать оказание услуг во всех населённых пунктах поселения. Схемой территориального планирования определены основные задачи по совершенствованию транспортной системы района: • строительство связей, дублирующих наиболее перегруженные направления; • организация транспортных связей в районах нового строительства; • вывод транзитного транспорта из населённых мест; • капитальный ремонт дорог с усовершенствованным покрытием; • строительство дорог с усовершенствованным покрытием в границах населённых пунктов; • ремонт и строительство мостов, путепроводов и развязок. В перспективе предусмотрено строительство автодороги областного значения Вешкайма-Майна-ст.Выры-Ульяновск вдоль существующей железной дороги.

1.2. Характеристика участков дорог, включая их геометрические параметры, технико-эксплуатационное состояние, результаты натурных обследований

Оценка и анализ показателей качества содержания дорог выполнены в процессе сбора, изучения, заполнения базы данных ITSGIS, с последующим анализом исходных данных об объектах транспортной инфраструктуры; выполнены с помощью специализированной мобильной лаборатории, содержащей спутниковую навигационную систему, систему видеонаблюдения и электронную карту Майнского городского поселения. Видеосъемка обследуемой дороги осуществлялась цифровыми видеокамерами высокого разрешения 1920x1080 пикселей и частотой кадров 30 кадров в секунду с последующей возможностью панорамного просмотра результатов видеосъемки. Видеосъемка синхронизировалась с GPS/ГЛОНАСС координатами и электронной картой.

В ведении Администрации муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» отсутствуют автомобильные дороги I-II категорий, в соответствии с этим проведение мониторинга дорожного движения не требуется.

Автомобильные дороги Майнского городского поселения категории III, IV имеют твердое и асфальтобетонное покрытие. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании «Майнское городское поселение» Ульяновская область, для которых разрабатывается ПОДД, приведен в приложении 1.

Измерение протяженности автомобильных дорог

Измерение протяженности автомобильных дорог производилось с уточнением начальной и конечной точек с привязкой к местности и определением географических координат. С помощью спутниковой навигационной системы, системы видеонаблюдения и электронной карты муниципального казённого учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» записывалась непрерывная модель обследуемых улиц (геовидеомаршрут движения автотранспортного средства на электронной карте). Записывалась конфигурация объектов транспортной инфраструктуры: объектов сервиса, перекрестков со сложной конфигурацией.

Обследование автомобильных дорог

В настоящее время полевые исследования являются самыми распространенными видами получения исходных данных о характеристиках транспортных процессов. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применяются стационарные, передвижные или временные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксирует параметры транспортных потоков различными способами.



На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о транспортных потоках: ручной; полуавтоматический; автоматический.

Ручной способ: сбор данных производится непосредственно учётчиками транспорта, которые стоят на устраиваемых постах (стационарных или временных) в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности транспортных потоков с различных направлений и размеры дорожных участков. Недостатками такого способа сбора данных является высокая трудоемкость, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизна.

Полуавтоматический способ: сбор информации осуществляется с помощью специального видеоборудования, которое позволяет производить съемку на обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную. При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте. При реализации данного метода требуются дополнительные трудозатраты на обсчет полученной в полевых условиях информации, при условии значительного сокращения трудоёмкости за счёт исключения, по сравнению с ручным способом, звена учётчиков транспорта.

Автоматический способ: сбор данных по характеристикам транспортных потоков и транспортной сети заключается в сборе данных с детекторов учёта транспорта в ITSGIS. Существует множество детекторов, которые разделяются на типы по принципу их действия: инфракрасные, объемные, индукционные, радиолокационные и т. д. Главное преимущество в использовании детекторов учёта 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.

Обследование автомобильных дорог с определением качества дорог, характеристик, местоположения и технического состояния элементов инженерного обустройства, дорожной обстановки: дорожные знаки, светофоры, пешеходные ограждения, искусственные дорожные неровности, пересечения с ж/д путями.

Все данные по измерениям, местоположениям, параметрам и характеристикам занесены в соответствующие таблицы базы данных программного обеспечения геоинформационной системы «ITSGIS». Геовидеомаршрут системы «ITSGIS» обеспечивает подтверждение характеристик и технического состояния элементов дороги, обустройства и искусственных сооружений. Методология проведения работы в целом заключается в применении методов системного и ситуационного анализа, сбора, обобщения и систематизации данных, натуральных наблюдений и транспортных обследований, методы аналогии и эвристические методы (экспертной оценки), использования стандартных математических методов и прикладных компьютерных программ, применяемых при решении задач в статистической постановке, методы оценки транспортной подвижности путем выявления латентных потребностей в передвижениях с комплексной дислокацией объектов транспортной инфраструктуры на интерактивной электронной карте в среде «ITSGIS».

1.3. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД

Выполнен сбор, анализ и оценка существующей информации об организации движения, выполнена комплексная визуализация объектов транспортной инфраструктуры на тематических слоях интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS, комплексно с дислокацией технических средств организации дорожного движения, автомобильных дорог, тротуаров, велопарковок. Результаты представлены в пункте 1.4 Пояснительной записки и в т. 2 Ведомостей объектов транспортной инфраструктуры.

В рамках подготовки разработки ПОДД выполнена оценка существующей организации движения, обзор документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории муниципального образования «Майнское городское поселение».

На первом этапе происходило создание тематических слоев интерактивной электронной карты с автоматическим вычислением площади полигональных объектов (дороги, парковки, остановки и т.д.), с автоматической геопривязкой объектов к координатам:

- **базовые элементы дорожной сети:** растительность, землепользование, гидрография, подписи гидрографии, железные дороги, мосты, дороги, подписи дорог, внутриквартальные дороги, тротуары, пешеходные дорожки, строения, изображения – космические снимки;
- **элементы дорог:** паспорт дороги, тип дорожного покрытия, вид автодороги, бордюрный камень, дорожные ремонты, железнодорожные переезды, заездные карманы, посадочные площадки, парковки;
- **технические средства организации дорожного движения:** дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, опоры, освещение, пешеходные и транспортные ограждения, искусственные дорожные неровности, камеры видеонаблюдения;
- **маршруты:** маршруты движения общественного транспорта, геовидеомаршруты, велодорожки, велопарковки, школьные маршруты;
- **геообъекты дорог:** остановки общественного транспорта, реклама, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, автостанции;
- **безопасность дорожного движения:** интенсивность транспортных потоков, дорожно-транспортные происшествия;
- **граф транспортной сети:** участок транспортной сети (перекресток, перегон и т.д.), узел графа, дуга графа.

1.4. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД

Выполнен сбор, анализ и оценка существующей информации об ОДД, выполнена комплексная визуализация объектов транспортной инфраструктуры на тематических слоях интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS, комплексно с дислокацией технических средств организации дорожного движения, автомобильных дорог, тротуаров, велопарковок. Результаты представлены в т. 2 Ведомостей объектов транспортной инфраструктуры.

В рамках подготовки разработки ПОДД выполнена оценка существующей организации движения, обзор документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории муниципального образования «Майнское городское поселение».

На первом этапе происходило создание тематических слоев интерактивной электронной карты с автоматическим вычислением площади полигональных объектов (дороги, парковки, остановки и т.д.), с автоматической геопривязкой объектов к координатам:

- **базовые элементы дорожной сети:** растительность, землепользование, гидрография, подписи гидрографии, железные дороги, мосты, дороги, подписи дорог, внутриквартальные дороги, тротуары, пешеходные дорожки, строения, изображения – космические снимки;
- **элементы дорог:** паспорт дороги, тип дорожного покрытия, вид автодороги, бордюрный камень, дорожные ремонты, железнодорожные переезды, заездные карманы, посадочные



площадки, парковки;

- **технические средства организации дорожного движения:** дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, опоры, освещение, пешеходные и транспортные ограждения, искусственные дорожные неровности, камеры видеонаблюдения;
- **маршруты:** маршруты движения общественного транспорта, геовидеомаршруты, велодорожки, велопарковки, школьные маршруты;
- **геообъекты дорог:** остановки общественного транспорта, реклама, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, автостанции;
- **безопасность дорожного движения:** интенсивность транспортных потоков, дорожно-транспортные происшествия;
- **граф транспортной сети:** участок транспортной сети (перекресток, перегон и т.д.), узел графа, дуга графа.

Автодороги, в отношении которых осуществляется разработка ПОДД, относятся к IV, V категориям автодорог, имеют асфальтовое, щебеночное, грунтовое покрытие. Состояние существующих ТСОДД оценивается как хорошее и удовлетворительное, что подтверждают результаты обследований. Результаты натурных обследований по автодорогам, для которых разрабатывается ПОДД, приведены ниже. Техничко-эксплуатационное состояние автодорог оценивается как удовлетворительное.

1.5. Организация движения ТС общего пользования

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения муниципального образования «Майнское городское поселение», без которого невозможно нормальное функционирование населения. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Общественный транспорт

На территории Майнского городского поселения осуществляется ежедневное автобусное сообщение с областным центром.

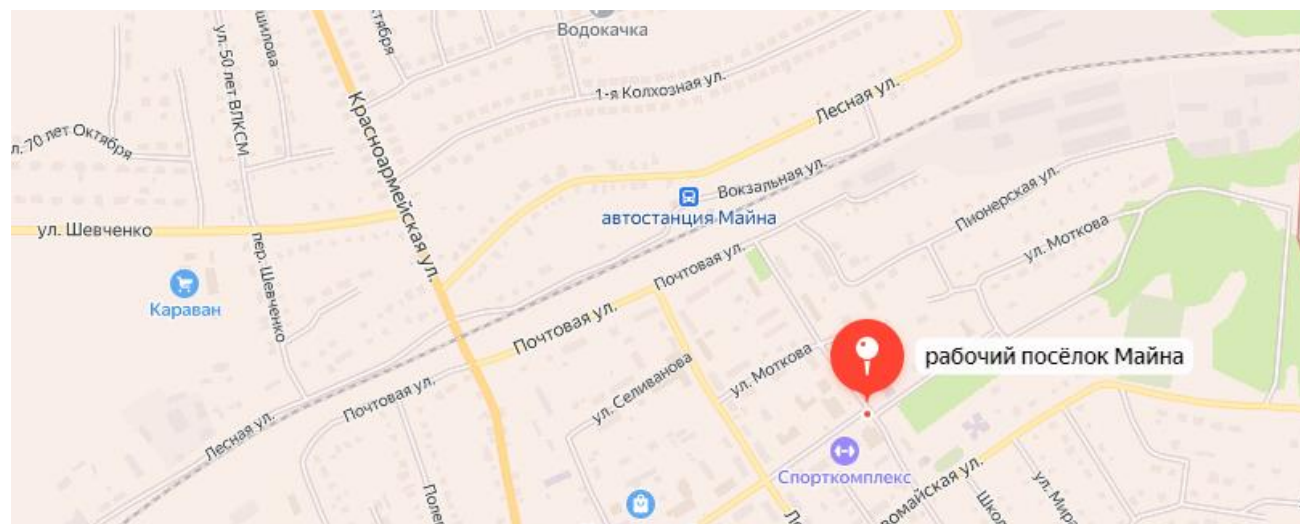


Рисунок Расположение автостанции Майна

Перевозки пассажиров осуществляются:

Майнское АТП АО

Денисов О.Г.

Унянин

Маршрут следования:

Майна – Абрамовка – Копышовка – Тагай поворот – Сиуч, поворот – Уржумское – Юшанское – Тетюшское, поворот – Ульяновск

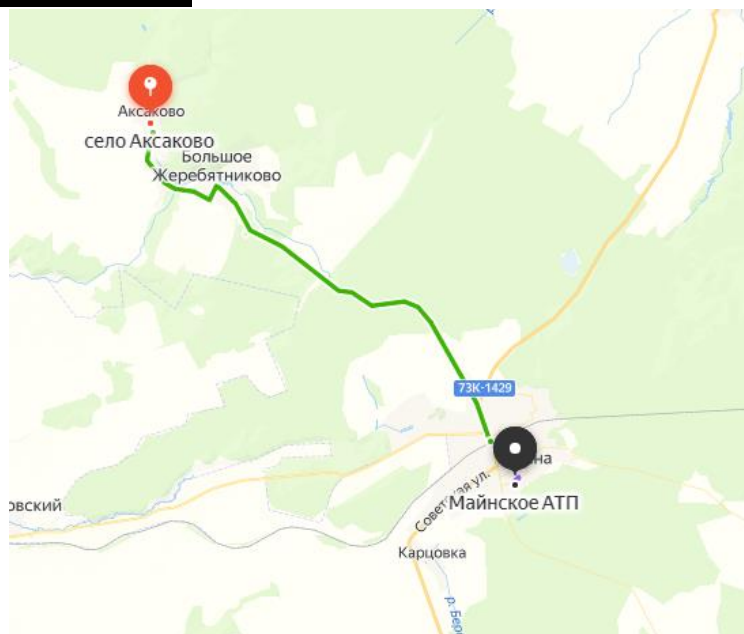


Рисунок маршрут общественного транспорта с.Аксаково – Майна Автобус 335

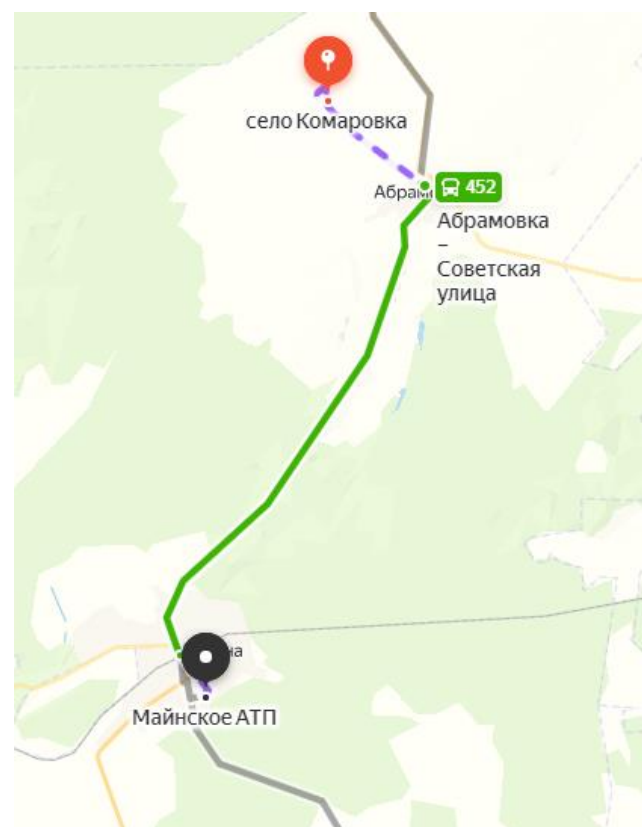


Рисунок маршрут общественного транспорта с.Комаровка – Майна Автобус 452, 242, 304, 502, 533, маршрутка 616

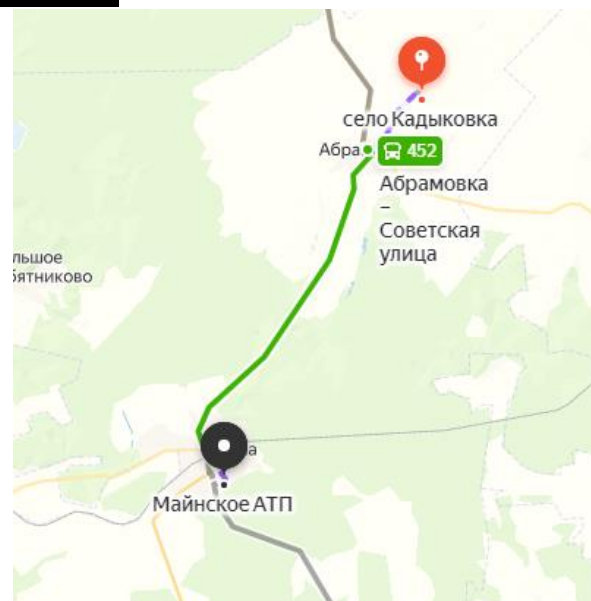


Рисунок маршрут общественного транспорта с.Кадыковка – Майна Автобус 452, 242, 304, 502, 533, маршрутка 616

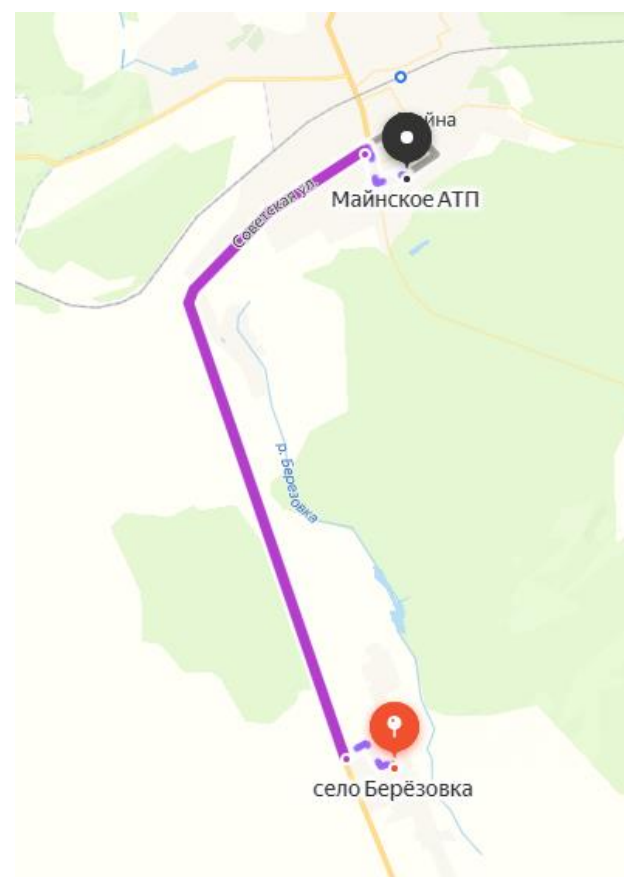


Рисунок маршрут общественного транспорта с.Берёзовка – Майна Автобус 223, 224, маршрутка 616

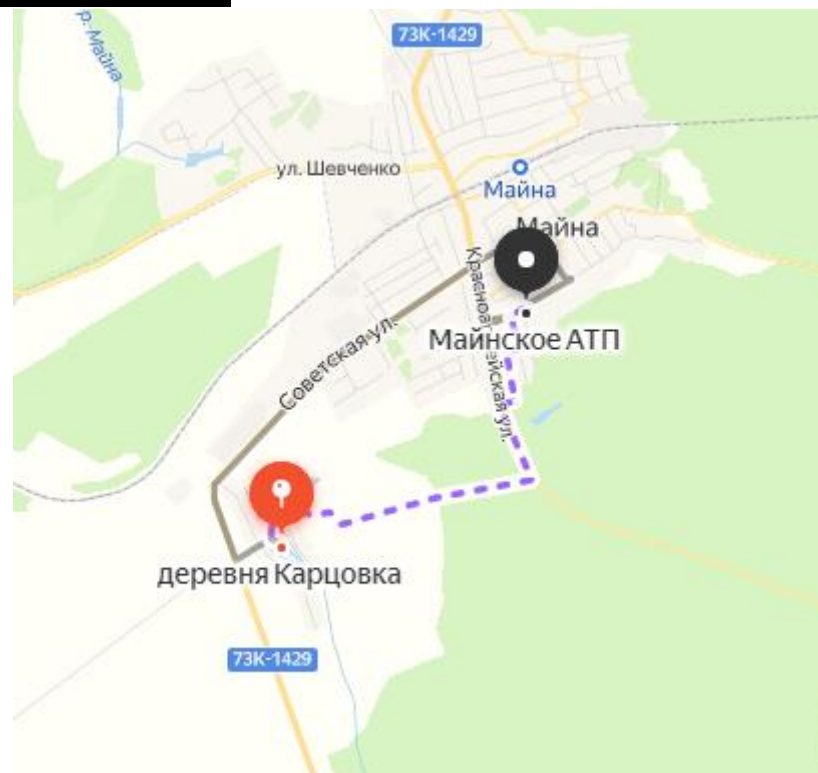


Рисунок маршрут общественного транспорта д.Карцовка – Майна Автобус 223, 224, 227, маршрутка 616.

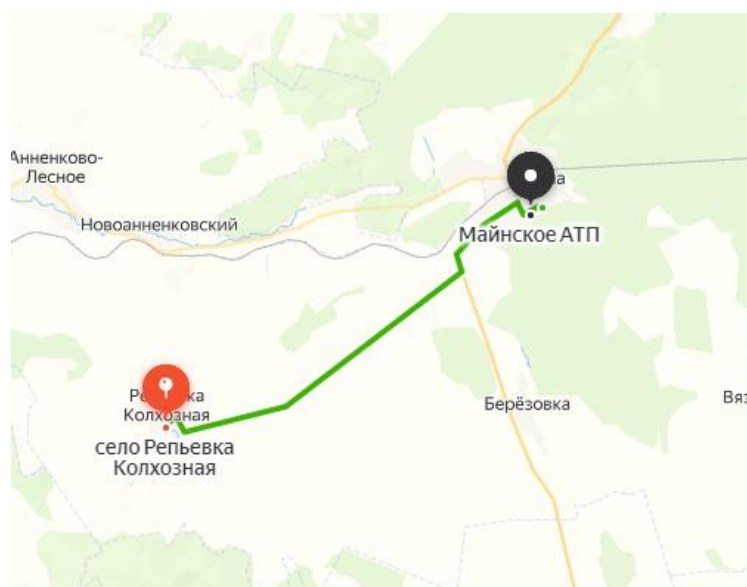


Рисунок маршрут общественного транспорта с.Репьевка Колхозная – Майна Автобус 227

Железнодорожный транспорт

Майна – железнодорожная станция Волго-Камского региона Куйбышевской железной дороги. Расположена в пгт Майна Ульяновской области. Находится на участке с тепловозной тягой ж-д линии «Инза – Чишмы». Начало эксплуатации – 1898 год [2].

В 1898 году около д. Карцовка была построена ветка Московско-Казанской железной дороги – от ст. Инза до ст. Симбирск [3], а рядом была открыта ж/д станция. Вскоре около станции вырос посёлок [4].

В июле 1918 года на станцию Майна прибыли отряды Г. Д. Гая, командарма М. Н. Тухачевского и члена РВС В. В. Куйбышева. Была произведена реорганизация отрядов в сводную Симбирскую дивизию. А 28 июля на станции Майна была создана 1-я сводная Симбирская дивизия Красной Армии, названная впоследствии «Железной» [5] [6].

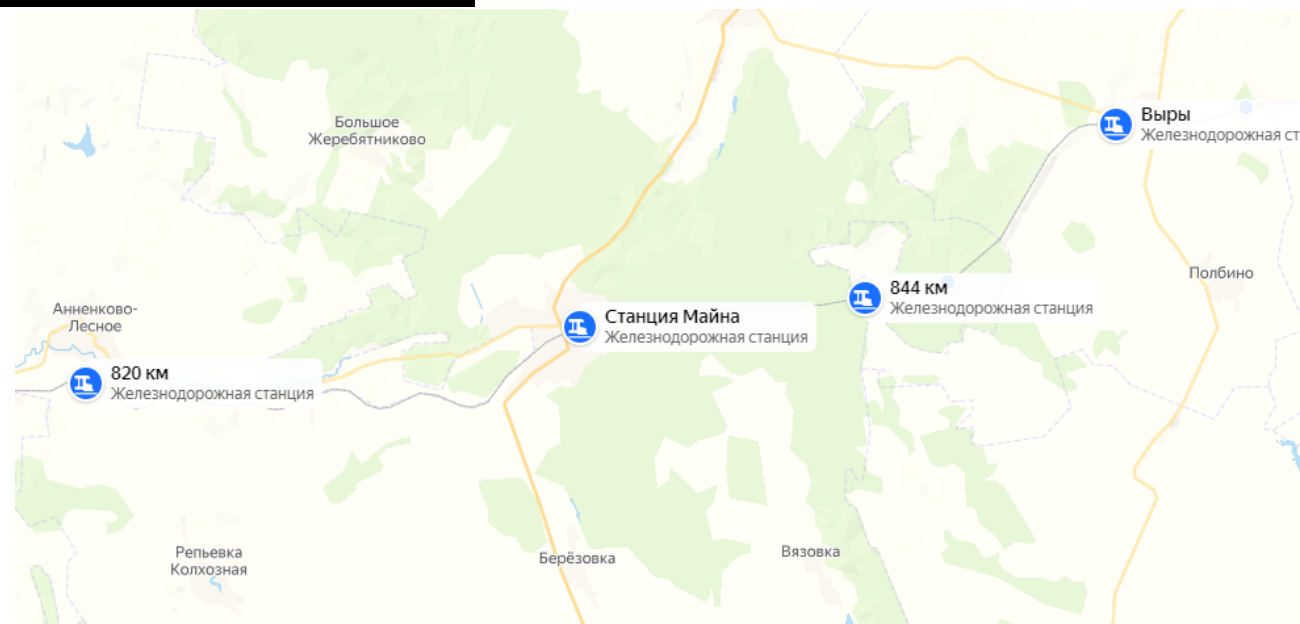


Рисунок Железнодорожные станции на территории Майнского городского поселения


На станции осуществляются:^[7]


- Продажа билетов на все пассажирские поезда. Приём и выдача багажа не производится.
- Приём и выдача грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках мест общего пользования станций.
- Приём и выдача грузов на подъездных путях (путях необщего пользования) и местах необщего пользования.


По состоянию на 2024 год через станцию Майна курсируют следующие поезда дальнего следования:

- 392У Москва – Челябинск
- 022Й Москва – Ульяновск
- 508С Новороссийск – Ижевск

– Перевозки пассажиров на электричках осуществляет Башкортостанская ППК.

 **Инза — Ульяновск-Центр.**
Электричка №6714

 **Майна — Ульяновск-Центр.**
Электричка №6706

 **Ульяновск-Центр. — Инза**
Электричка №6717/7275

Популярные направления

- [Майна — Вешкайма](#)
- [Майна — Инза](#)
- [Майна — Москва](#)
- [Майна — Глотовка](#)

Автомобильный транспорт

Майнское городское поселение доступно в отношении автомобильного транспорта, по территории поселения проходит сеть автомобильных дорог, в том числе региональных



дорог.

Автомобильные дороги связывают территорию муниципального образования «Майнское городское поселение» с соседними районами Республики Башкортостан. Дороги обеспечивают жизнедеятельность района, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам.

Улично-дорожная муниципальная территория «Майнское городское поселение» представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории поселений с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

Необходимо усовершенствовать существующее покрытие улиц в застройке в асфальтобетонное, а грунтовые дороги вне черты населенных пунктов в переходный тип покрытия.

В ходе развития УДС необходимо добиться эффективного технического решения для улиц и дорог, уровня их оборудования, обеспечивающего благоприятные условия движения ТС и пешеходов (однородность потока, обособление транспортного, пешеходного и велодвижения, оптимальную скорость и безопасность движения, упорядоченность парковочных пространств), а также комфортные условия инфраструктуры общественного транспорта для осуществления перевозок пассажиров (доступность систем пассажирского транспорта для различных социальных категорий населения, безопасность поездок). Развитие дорожной сети будет способствовать ускорению социально-экономического развития муниципального образования «Майнское городское поселение», поэтому совершенствование сети внутрирайонных автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для поселений.

1.5.1. Организация движения грузовых ТС

Автомобильным транспортом в Майнском городском поселении осуществляются внешние транспортно-экономические связи Майнского городского поселения по автодорогам общего пользования регионального значения Майна – Аксаково, Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка, Майна – Воецкое – совхоз им. Гимова, Стемасс – Чуфарово, Карцевка – Репьевка Колхозная, Аксаково – Сушевка, Вязовка – Кадышевка – Ляховка, Репьевка – Космынка – Кадышевка,

На территории муниципального образования «Майнское городское поселение» не установлена необходимость в реализации дополнительных мероприятий по организации пропуска грузовых ТС, включая грузовых автомобилей, занятых на перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Сложившаяся система организации движения грузовых ТС рассматриваемых категорий удовлетворяет имеющимся потребностям и требованиям.

1.5.2. Организация движения пешеходов

Пешеходное и велосипедное движение в муниципальном образовании «Майнское городское поселение» осуществляется по сложившейся инфраструктуре: тротуарам, пешеходным дорожкам и переходам, проезжим частям автодорог.

В настоящее время УДС муниципального образования «Майнское городское поселение» характеризуется недостаточным развитием уличных пространств и инфраструктуры для немоторизированных способов передвижения населения. В частности, многие улицы населенных пунктов не имеют обустроенных (обособленных) пешеходных дорожек и тротуаров.

В данных условиях пешеходы и велосипедисты нередко пользуются обычными дорогами без специально выделенного для них пространства, чем создают потенциальные конфликты «транспорт-пешеход» и «транспорт-велосипедист». Чаще всего тротуары обустраиваются у мест притяжения и у образовательных учреждений.

Обследование существующей организации дорожного движения для разработки ПОДД муниципального казенного учреждения «Административно-хозяйственное управление» муниципального образования «Майнское городское поселение» включило учет необходимых мер:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог достаточной ширины в соответствии с потоком людей и содержание их в исправном состоянии;
- устранение всяких помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок и т.п.);
- применение ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть;
- выделение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров;
- устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах (высокий борт, колесоотбойный брус);
- наглядное информирование пешеходов (указатели) об имеющихся пешеходных путях.

В Майнском городском поселении присутствуют только наземные пешеходные переходы. Смысл их организации заключается в дислокации мест, где рекомендуется пешеходам пересекать проезжую часть, и состоит в том, чтобы исключить хаотическое движение пешеходов через проезжую часть и направить их в те места, где имеются удовлетворительные условия видимости. Немалую роль в безопасности дорожного движения играют, как существующие пешеходные переходы, так и места, где чаще всего пешеходы переходят проезжую часть. И зачастую отсутствуют пешеходные ограждения и тротуары вдоль улично-дорожной сети. В таких случаях проводят следующие мероприятия:

- установка знаков 5.19.1 (5.19.2) «Пешеходный переход» на флуоресцентной основе;
- обустройство пешеходного перехода совместно с искусственной неровностью;
- обустройство тротуаров;
- устройство пешеходного ограждения.

Мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения представлены в базе данных ITSGIS, отображаются на тематических слоях комплексной схемы организации дорожного движения. Предложены новые тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, к ним выставлены соответствующие дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», пешеходные ограждения. Все новые объекты транспортной инфраструктуры имеют статус: «Требуется».

Дорожные знаки имеют подпись зеленым цветом, тротуары, освещение, пешеходные ограждения имеют голубой оттенок в отображении условных обозначений при визуализации объектов на электронной карте. В настоящее время на территории Мелеузовском районе имеются улицы, на которых расположены пешеходные дорожки, перечень которых представлен



томе 2.

Выполнен анализ и дислокация существующих и требуемых ТСОДД на электронной карте в ITSGIS на исследуемых участках улично-дорожной сети. В базе данных ITSGIS занесены данные по ТСОДД с учетом статусов (существует – установлен, требуется, демонтировать).

Таблица. Сводные ведомости дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход»

Итого		8
Дорожных знаков всего установлено		4
Пешеходный переход	5.19.1	2
Пешеходный переход	5.19.2	2
Дорожных знаков всего требуется		2
Пешеходный переход	5.19.1	1
Пешеходный переход	5.19.2	1
Дорожных знаков всего демонтировать		2
Пешеходный переход	5.19.1	1
Пешеходный переход	5.19.2	1
Дорожных знаков всего временных		0

Передвижения пешеходов не на всех улицах сельсоветов отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы. Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют.

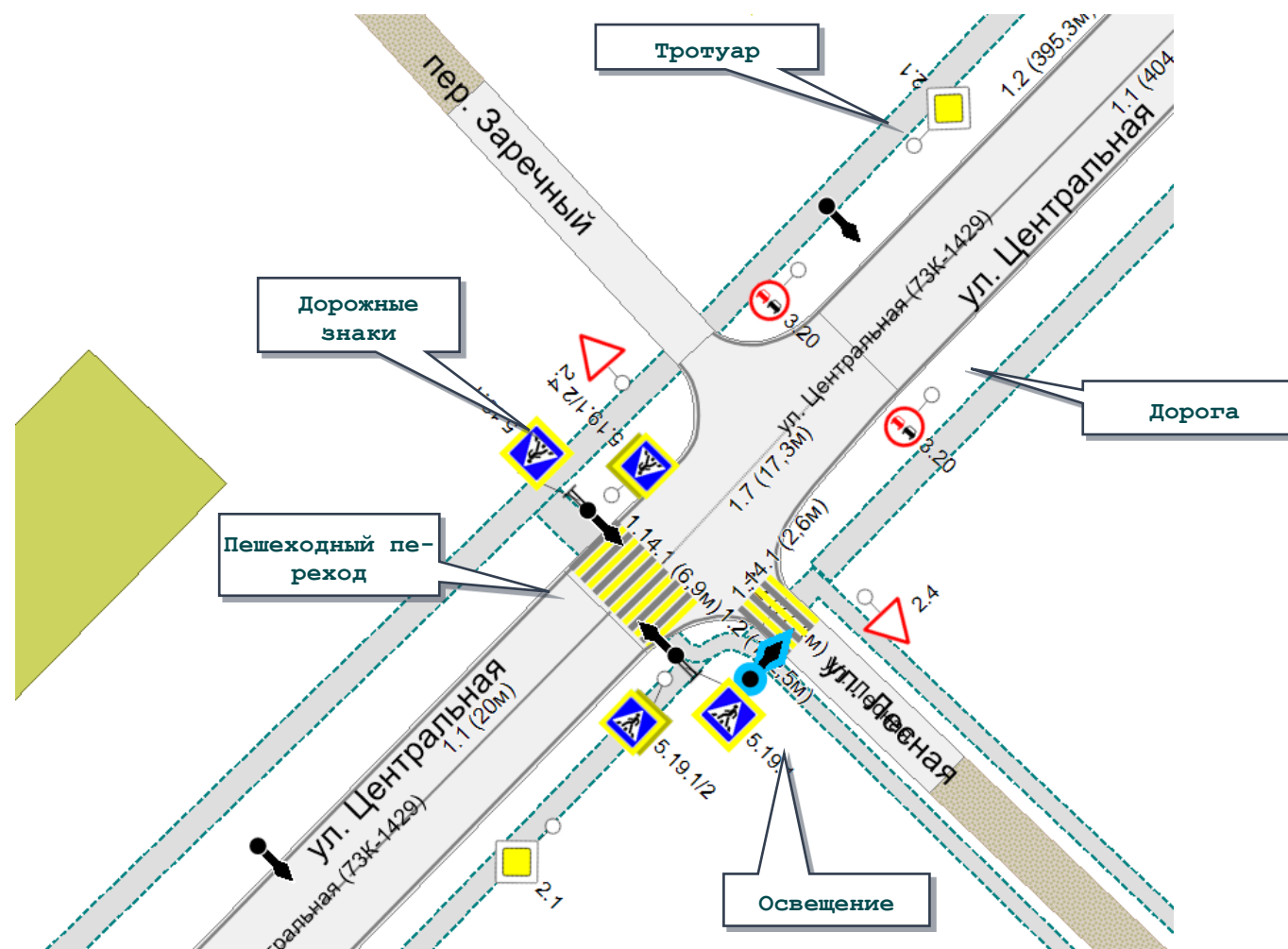


Рисунок. Дислокация тротуаров, пешеходной дорожки, дорожных знаков, разметки, освещения на комплексных тематических слоях на ул. Центральная с. Абрамовка

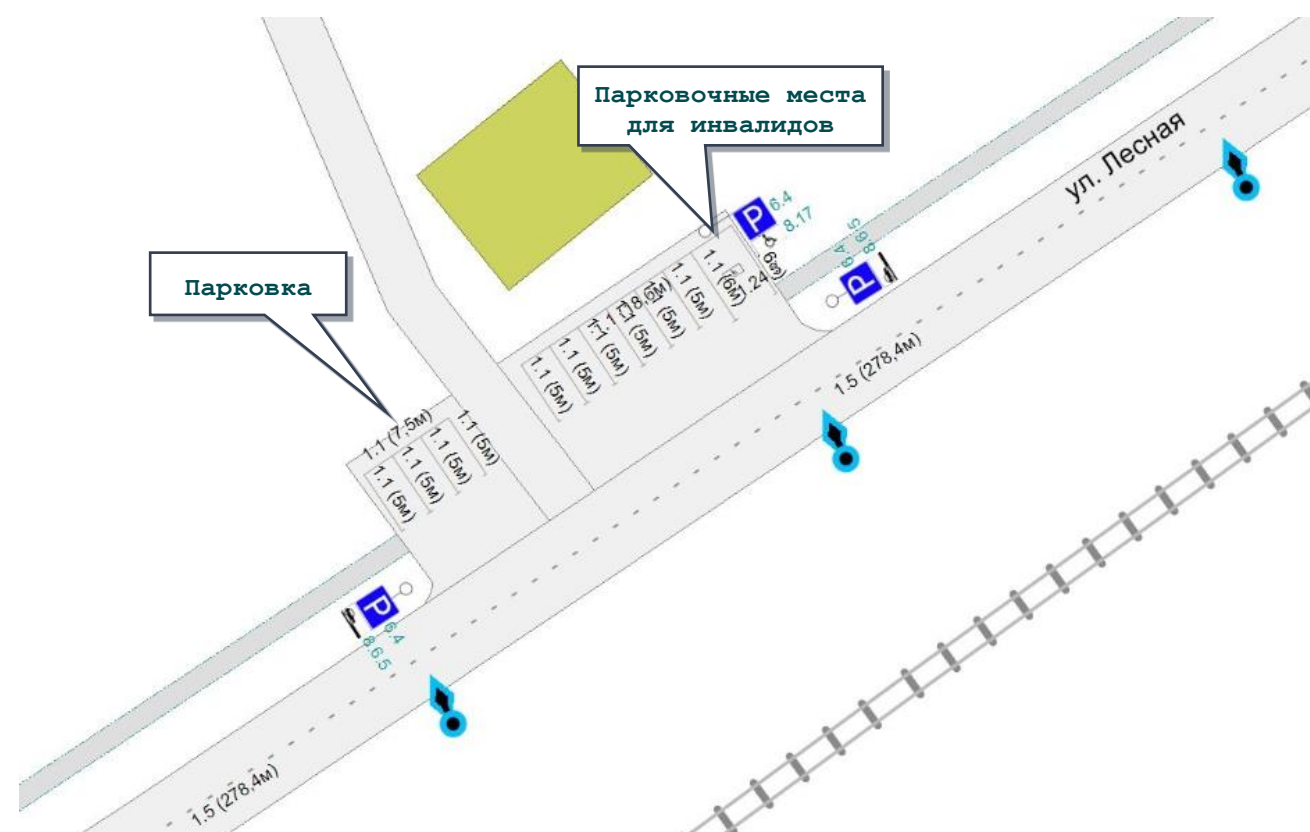


Рисунок. Расположение парковок с дислокацией, соответствующих дорожных знаков, разметки на ул. Лесная рп Майна.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс в ITSGIS, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях сельсоветов. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется на электронной карте, в базе данных.

Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований. На данном этапе собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Можно выделить лишь несколько оборудованных парковочных зон. Данный факт является одной из причин хаотичной парковки вдоль УДС в центральной части городского круга. У объектов притяжения наблюдается аналогичная ситуация и только у части основных объектов организованы отдельные парковочные площадки.

Выполнен сбор и анализ существующей информации о парковках, выполнена визуализация парковочных пространств на соответствующих тематических слоях интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS, комплексно с дислокацией технических средств организации дорожного движения. В базе данных ITSGIS занесены данные по парковкам с нанесением разметки и дислокацией дорожных знаков.

1.5.3. Анализ размещения и состояния существующих ТСОДД

Выполнен сбор и анализ существующей информации о дислокации, эксплуатационном состоянии, обслуживании технических средств организации дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии, большинство знаков выполнено на плёнке типа Б.

Выполнена визуализация ТСОДД на соответствующих тематических слоях электронной карты интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS, комплексно с дислокацией технических средств организации дорожного движения на перекрестках, перегонах, железнодорожных перегонах улично-дорожной сети.

Технические средства организации дорожного движения дислоцированы на карту с указанием статусов (установлен, требуется, демонтировать) с привязкой к координатам сельсоветов, с указанием качества эксплуатационного состояния каждого объекта ТСОДД.

Результаты представлены в разделе 3 Пояснительной записки и в томе 2 Ведомостей объектов транспортной инфраструктуры.

1.5.4. Причинно-следственный анализ возникновения ДТП

Транспорт является источником опасности не только для пассажиров, но и для населения. Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.



Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

На безопасность дорожного движения оказывает влияние множество факторов:

- объективные: конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, часы суток;
- субъективные: состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил.

Основой для оценки степени обеспеченности безопасности дорожного движения на территории Майнского городского поселения послужили статистические данные по ДТП и тяжести их последствий.

На основании статистических данных:

за 2021 год в Майнском городском поселении произошло 4 ДТП, 2 с лёгким вредом для здоровья, 1 с вредом средней тяжести и 1 с погибшими.

за 2022 год в Майнском городском поселении произошло 1 ДТП, в результате которого легко пострадал человек.

за 2023 год в Майнском городском поселении не отмечено ДТП.

В Приложении 6 приведен анализ ДТП по различным параметрам.

Для пешеходов и велосипедистов по мере возрастания плотности пересечений и примыканий к главной дороге риск ДТП возрастает в большей степени, чем для остальных участников дорожного движения. К основным факторам риска ДТП, связанным с обустройством перекрестков, относятся число пересекающихся дорог, доля транспортных средств, въезжающих со второстепенных дорог на главную, способ организации движения на перекрестке, скоростной режим, техническая оснащённость перекрестка и качество его содержания.

Закономерность ДТП усугубляется под влиянием внешних факторов. К факторам, связанным с внешней средой, увеличивающим потенциальный риск ДТП, относятся темное время суток, неблагоприятные погодные условия, опасное состояние дорожного покрытия, перегруженность дороги транспортными средствами, проведение дорожно-ремонтных работ. Влияние состояния дорожного покрытия на относительный риск ДТП следующее:

Состояние дорожного покрытия	Относительный риск ДТП
Сухое чистое	1
Влажное чистое	1,3
Грязное	1,5
Покрытое твердым снегом	2,5
Покрытое снегом и льдом	4,4

В темное время суток относительное число ДТП в 1,5-3,5 раза выше по сравнению со светлым временем.

Статистические данные подтверждают, что во время осадков число ДТП увеличивается. Выявлены закономерности, что неожиданные осадки после продолжительного сухого периода вызывают резкое увеличение риска ДТП, а затяжные осадки вызывают адаптацию водителей, в результате чего число ДТП постепенно уменьшается. На скользком дорожном покрытии, сразу после наступления гололеда, риск возникновения ДТП возрастает.

Неровности дорожного покрытия в сочетании с неблагоприятными погодными условиями способствуют увеличению риска ДТП. В таблицах и диаграммах приведены данные анализа ДТП за 2021-2023 г., включая время суток, погодные условия, состояние дорожного покрытия.

Движение в насыщенном транспортном потоке характеризуется повышенной нагрузкой на психику водителей, поскольку движение в таких условиях требует от водителя быстрой реакции, напряженного внимания, прогнозирования действий других водителей, а также ограничивает возможности для маневра. Возрастает число ошибок участников дорожного движения, конфликтных ситуаций, что приводит к росту числа ДТП.

Наличие на дороге участков, где проводятся дорожно-ремонтные работы, создает препятствие для плавного движения транспортного потока, ограничивает пропускную способность дороги. На таком участке может возникать перегруженность дороги, что приводит к увеличению риска ДТП.

Для предотвращения негативных последствий проведения дорожно-ремонтных работ рекомендуется:

- использование средств сигнализации для привлечения внимания водителей, особенно в темное время суток;
- информирование о проведении на дороге дорожно-ремонтных работ через средства массовой информации и сообщение об альтернативных маршрутах движения для разгрузки участка с ограниченной пропускной способностью;
- использование эффекта присутствия представителей ГИБДД МВД России на подъездах к опасным участкам.

Наиболее высокой степенью тяжести характеризуются ДТП, причиной которого является недостаточное сцепление колеса с дорожным покрытием, ограничение видимости.

Причиной столкновений является нарушение водителями правил проезда перекрестков, несоблюдение дистанции, превышение скорости, недостаточная видимость на кривых, а также низкое значение коэффициента сцепления, что является причиной увеличения остановочного пути.

Опрокидывания происходят из-за превышения скорости на кривых и неудовлетворительного состояния обочин, особенно при влажном их состоянии.

Наезды на пешеходов связаны с прохождением пешеходного перехода вблизи пунктов притяжения жителей, где наблюдается достаточно высокая интенсивность пешеходных потоков.

Существующая сеть автомобильных дорог по многим параметрам не соответствует всё возрастающим требованиям автомобильного движения. Поэтому, наряду с задачей всемерного сокращения транспортных издержек, как одно из главных, должна быть проведена работа по совершенствованию существующей сети автомобильных дорог, которая обеспечит



потребителям транспортных услуг гарантированный уровень удобства и рентабельности при осуществлении любых хозяйственных связей.

Результатами реализации ПОДД являются:

- Обеспечение реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения:
 - ✓ обустройство монолитной искусственной неровности на пешеходных переходах;
 - ✓ восстановление на улично-дорожной сети горизонтальной дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений;
- Обеспечение проведения мероприятий по ремонту и содержанию автомобильных дорог:
 - ✓ ремонт улично-дорожной сети и тротуаров;
 - ✓ экспертиза;
 - ✓ содержание улично-дорожной сети и тротуаров.

В целом ситуация по безопасности дорожного движения в Мелеузовском районе является благоприятной.

Таким образом, как показал анализ, причинами ДТП является множество одновременно действующих факторов дорожно-транспортной системы «Транспортный поток – Дорожные условия».



2. ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ ПО БДД В ЦЕЛЯХ ЛИКВИДАЦИИ И ПРОФИЛАКТИКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ МК ДТП

При планировании первоочередных мер в целях ликвидации МКДТП в рамках работ по ремонту и содержанию дорог и улиц в первую очередь предусматриваются следующие мероприятия:

- приведение ТСОДД в соответствие установленным нормам по правилам их размещения по ГОСТ Р 52289-2019 и эксплуатационному состоянию по ГОСТ Р 50597-2017;
- обустройство современными ТСОДД с улучшенными эксплуатационными характеристиками, в том числе замена дорожных знаков или разметки на аналогичные с более высокими характеристиками, замена существующих дорожных ограждений на ограждения с более высокой удерживающей способностью и т.п.;
- оборудование техническими средствами автоматической фотовидеофиксации в соответствии с требованиями ГОСТ Р 57144-2016 и ГОСТ Р 57145-2016;
- совершенствование организации дорожного движения путем внесения изменений в проекты организации дорожного движения предусматривающих установку соответствующих новых знаков, знаков приоритета, дублирующих знаков, знаков, запрещающих обгон транспортных средств и ограничивающих максимальную скорость движения, а также нанесение соответствующей новой разметки.

На всех парковках общего пользования, в том числе около объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур (жилых, общественных и производственных зданий, строений и сооружений, включая те, в которых расположены физкультурно-спортивные организации, организации культуры и другие организации), мест отдыха, выделяется не менее 10 процентов мест (но не менее одного места) для бесплатной парковки транспортных средств, управляемых инвалидами I, II групп, и транспортных средств, перевозящих таких инвалидов и (или) детей-инвалидов. (часть девятая в ред. Федерального закона от 18.07.2019 N 184-ФЗ);

С целью исключения наезда на стоящие ТС, организуются парковочные карманы с косым способом останова ТС. Парковки для любых транспортных средств размечают в виде косых парковочных мест (углы - от 30° до 60° к продольной оси проезда). В особо стесненных условиях для экономии парковочных площадей или повышения безопасности размещения транспортных средств допускается использование продольных парковочных мест. Поперечная постановка легкового транспорта на парковках допускается в исключительных случаях;

Введение запрещения останова и стоянки транспортных средств для увеличения пропускной способности улиц и дорог, для сокращения на них конфликтных ситуаций за счет снижения числа маневров транспортных средств. Запрещения вводят с помощью соответствующих дорожных знаков и разметки по ГОСТ Р 52290, ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289;

Замена старых знаков и размещение на щитах, изготовленных с использованием световозвращающей флуоресцентной пленки желто-зеленого цвета для улучшения их восприятия в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289, изображения предупреждающих и запрещающих знаков;

Для дополнительного информационного обеспечения участников движения рекомендуется применять дорожную разметку 1.24.1 и 1.24.2 для дублирования знаков 1.17 и 3.24 соответственно;

В населенных пунктах на дорогах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью. Знак 5.19.1 над проезжей частью размещают не ближе оси крайней правой полосы движения относительно края проезжей части;

Знаки 5.16 должны быть двусторонними. Перенос и установка в начале посадочной площадки по ходу движения автобуса и (или) троллейбуса. Автобусные остановки оборудуют дорожной разметкой по ГОСТ Р 51256, которую наносят по ГОСТ 23457;

Упорядочение движения транзитных потоков с помощью введения системы маршрутного ориентирования на автомобильных дорогах и в городских и сельских поселениях осуществляют для снижения нагрузки на улично-дорожную сеть за счет уменьшения перепробегов и числа необоснованных маневров транспортных средств. Маршрутное ориентирование осуществляют с помощью информационных знаков по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289.

2.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы

2.1.1. Организация скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничений на скоростной режим движения

В Майнском городском поселении существуют участки сельских территорий, движение на которых основано на Правилах дорожного движения и существующей или планируемой организации дорожного движения. Для физического устранения дорожных конфликтов ценным является улучшение инфраструктуры, предназначенной для управления скоростью и влияющей на поведение участников дорожного движения. В этой связи обстоятельствами введение дополнительных ограничений по скоростному режиму на отдельных участках или в различных зонах в Мелеузовском муниципальном районе без проведения мероприятий реконструкции УДС и ее соответствующего обустройства ТСОДД представляется нецелесообразным. Поэтому актуально предусмотреть использование малозатратных мер в условиях финансовых ограничений, позволяющих снижать риски аварийности на опасных участках.

Физическое регулирование скорости при реконструкции УДС в Майнском городском поселении должно включать в себя следующие меры:

- устройство искусственных неровностей;
- устройство возвышенного пешеходного перехода;
- устройство участков дороги (пешеходных переходов, зон остановок маршрутного транспорта) с разным типом и цветом дорожного покрытия;
- канализирование движения (разделение потоков автомобилей, резервирование избыточной ширины проезжей части, выделение пешеходных путей и др.);
- ограничение доступа ТС к пешеходным пространствам;
- введение зональных ограничений (организация пешеходных зон, жилых зон, школьных зон).

Ограничения скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках улично-дорожной сети или в различных зонах выполнено с визуализацией дислокации соответствующих дорожных знаков на тематических слоях электронной карты. Знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» применяются для запрещения движения всех



транспортных средств со скоростью, выше указанной на знаке при необходимости введения на участке улично-дорожной сети иной максимальной скорости, чем на предшествующем участке.

При ограничении скорости движения на опасных участках дороги (крутые повороты, необеспеченная видимость встречного автомобиля, сужение дороги и т.п.) зона действия знака должна соответствовать протяженности опасного участка.

Если на данном участке устанавливается максимальная скорость, отличающаяся от максимальной скорости движения на предшествующем участке на 20 км/ч и более, применяют ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24 на расстоянии 100-150 м друг от друга.

Знак 3.24 с табличкой 8.2.1 перед искусственной неровностью устанавливают совместно с знаком 5.20 на одной опоре. Значение скорости, указываемое на знаке, соответствует конструкции неровности. Дислокация дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» дублируется соответствующей дорожной разметкой.

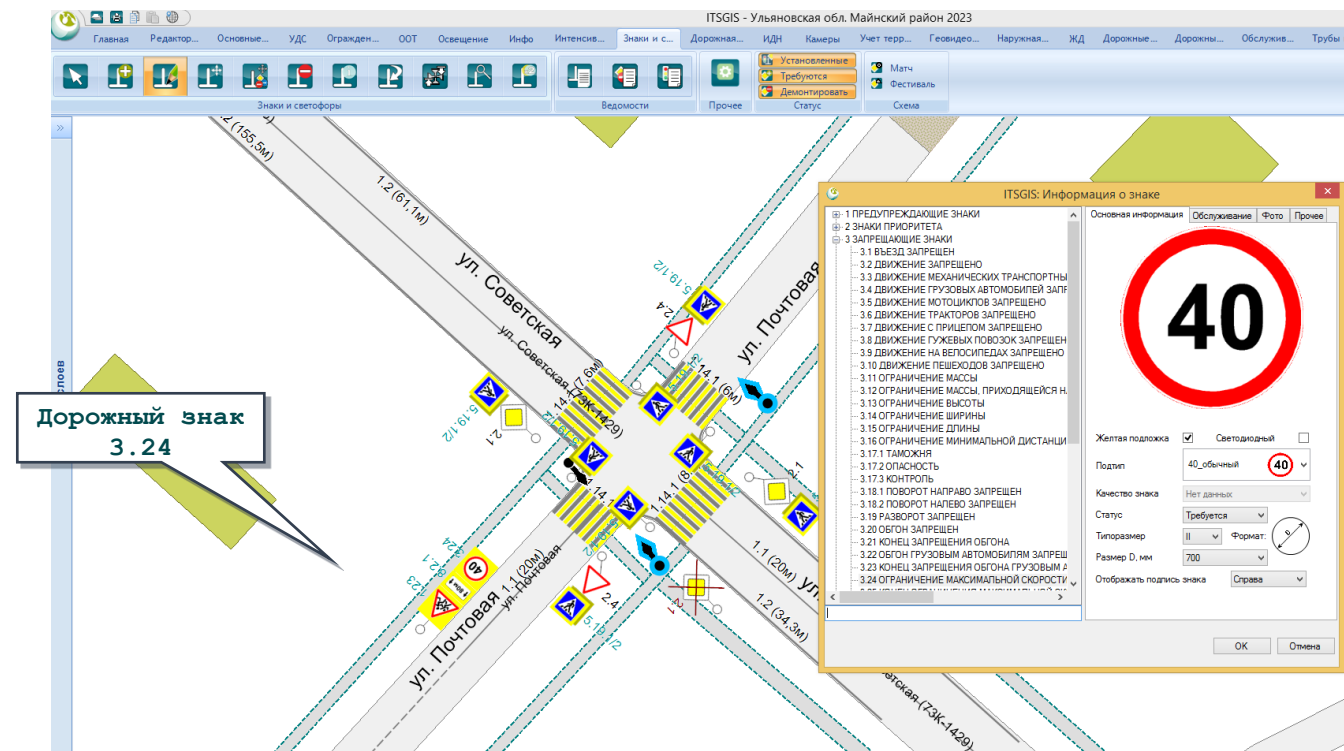


Рисунок. Дислокация дорожных знаков 3.24
«Ограничение максимальной скорости» на ул. Советская с.Абрамовка.

Таблица. Сводная ведомость дорожных знаков 3.24 по улицам муниципального образования «Майнское городское поселение»

Итого		6
Дорожных знаков всего установлено		1
Ограничение максимальной скорости	3.24	1
Дорожных знаков всего требуется		4
Ограничение максимальной скорости	3.24	4
Дорожных знаков всего демонтировать		2
Ограничение максимальной скорости	3.24	2
Дорожных знаков всего временных		0

Оптимизация скоростных режимов на УДС и принудительное обеспечение соблюдения ограничений скорости, соответствующих типам дорог и их функциям, может дать немедленное повышение БДД, как в плане сокращения количества ДТП, так и в плане снижения тяжести травм. На территории муниципального образования «Майнское городское поселение» востребованы мероприятия по усилению контроля за соблюдением скоростного режима, что будет способствовать повышению уровня БДД. Решением данных проблем является дополнительная установка на УДС камер видеофиксации нарушений ПДД.

2.1.2. Организация движения маршрутных транспортных средств, обустройство остановочных пунктов маршрутных транспортных средств

Выполненный анализ работ показал, что существующие в Майнском городском поселении маршруты перевозок пассажиров общественным транспортом обеспечивают большинство необходимых корреспонденций и удовлетворяют потребности населения в целевых трудовых, культурно-бытовых, учебных и других передвижениях. Однако происходящие изменения спроса на передвижения на территории муниципального образования «Майнское городское поселение», свидетельствуют о том, что в последние годы неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим актуальна разработка и внедрение мер, направленных на развитие



и повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта и его инфраструктуры, повышения качества и расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения.

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

Все остановочные пункты в Майнском городском поселении, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, должны отвечать требованиям, установленным «СП 59.13330.2020. Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001».

Выделенные полосы для маршрутных транспортных средств в Майнском городском поселении отсутствуют и их строительство не предусматривается проектом организации дорожного движения.

Все ТС, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащаются устройствами для перевозки МГН, отвечающими требованиям, установленным ГОСТ Р ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

Востребованными являются мероприятия, которые направлены на:

- обновление парка подвижного состава, в т. ч. с учетом технического состояния ТС, непригодности к перевозке МГН.
- выравнивание горизонтальной плоскости посадочной площадки до уровня низкопольного подвижного состава, модернизация наружного освещения;
- экологизацию системы общественного транспорта (переход в ходе обновления парка подвижного состава пассажирских перевозок на виды топлива, соответствующие общепринятым экологическим стандартам);
- эстетизацию инфраструктуры (обеспечение ее гармоничного сопряжения с архитектурной средой поселений посредством обустройства остановочных павильонов, внедрения единой системы навигации и маршрутного ориентирования пассажиров).

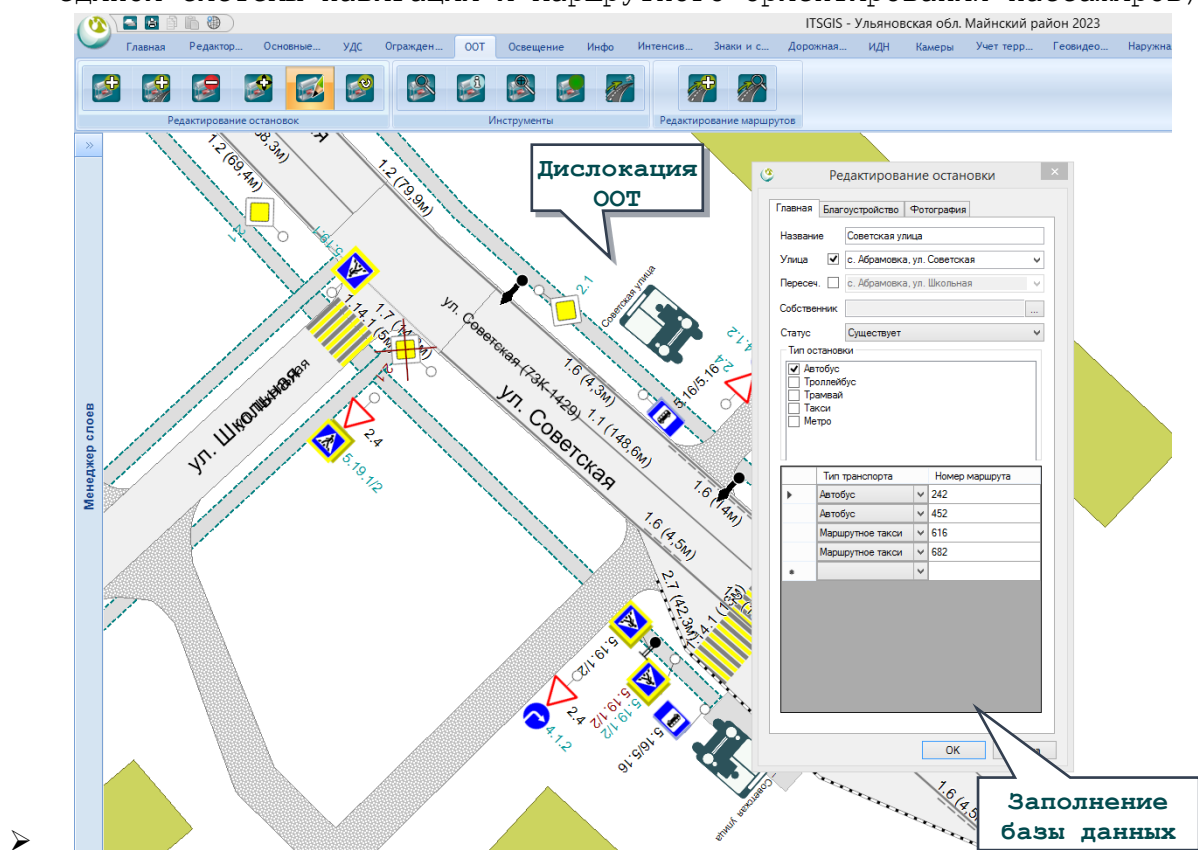


Рисунок. Дислокация остановок общественного транспорта с заполнением базы данных семантической информацией

Актуально расширение маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров в целях обеспечения более широкого охвата сельсоветов, а именно при формировании маршрутной сети пассажирского обслуживания обеспечить максимальный охват территории района регулярным автобусным сообщением в социально значимых целях.

Требования к элементам автобусных остановок, правилам их размещения на автомобильных дорогах и их обустройству ТСОДД на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» выполняются не в полном объеме. Обустройство остановочных пунктов регламентируется стандартом «ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на



автомобильных дорогах. Общие технические требования».

В таблице приведен перечень остановок общественного транспорта с указанием их обустроенности заездными карманами, посадочной площадкой, павильоном.

Таблица. Ведомость наличия остановок общественного транспорта

№ п/п	Название	Расположение	Наличие посадочных площадок, заездных карманов, павильонов	
			Обустроено	Отсутствуют
1	2	4	5	6
1	Абрамовка – Советская улица	с. Абрамовка, ул. Советская	Павильон, заездной карман, посадочная площадка	-
Павильонов установлено			1	
Павильонов требуется			0	

Разработка мероприятий по развитию транспорта общего пользования на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»

В результате проведенных обследований существующих остановок общественного транспорта не выявлено проблем системы общественного транспорта.

Обустройство и строительство на территории муниципального образования остановочных пунктов и заездных карманов пассажирского транспорта на краткосрочный период

На краткосрочную перспективу предлагается произвести обустройство и строительство на территории муниципального района ООТ заездными карманами, посадочными площадками и павильонами пассажирского транспорта.

С точки зрения повышения безопасности движения пешеходов на территориях около остановок общественного транспорта, проведены исследования, выявлены отсутствие заездных карманов к посадочным площадкам на остановках.

Все ООТ оборудуются дорожными знаками по ГОСТ 52289, которые размещают по ГОСТ 52290. Знак 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» устанавливают в начале посадочной площадки. При наличии на остановочном пункте павильона допускается устанавливать знаки на павильоне (вне населенных пунктов на высоте до 3,0 м) над его краем, обращенным в сторону приближающихся к остановочному пункту маршрутных транспортных средств, или на самостоятельной опоре на уровне этого края.

Знак 5.16 должен быть двусторонним. Односторонние знаки допускается применять вне населенных пунктов на участках дорог с разделительной полосой, на которых отсутствует движение пешеходов вдоль дорог. На автобусных остановках на внутренней стороне стенки автопавильона размещают информацию о маршрутах движения автобусов в соответствии с ГОСТ 52289.

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» устанавливают у мест, выделенных для организованного перехода пешеходов через проезжую часть. Знак 5.19.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 – слева. На дорогах с разделительной полосой, где каждая из проезжих частей имеет три или более полос движения, знак 5.19.2 устанавливается слева от каждой из проезжих частей на разделительной полосе.

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 устанавливаются так, чтобы знак 5.19.2 находился у ближней границы перехода относительно приближающихся к переходу ТС, а знак 5.19.1 – у дальней. Знаки 5.19.1 (5.19.2) не должны быть удалены от линии границы перехода в сторону приближающихся к переходу ТС на расстояние более 1 м. Знаки 5.19.1 допускается размещать на оборотной стороне знака 5.19.2.

На дорогах с тремя и более полосами для движения во встречном направлении допускается дублирование временных дорожных знаков на разделительной полосе, выделенной только разметкой 1.2, при ее отсутствии временные знаки дублируются слева от проезжей части. В населенных пунктах на дорогах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами, и вне населенных пунктов на всех дорогах знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью. Знак 5.19.1 над проезжей частью размещают не ближе оси крайней правой полосы движения относительно края проезжей части.

2.1.3. Организация движения грузовых транспортных средств

Целями и задачами мероприятий по организации движения грузового транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» является обеспечение защиты жителей, проживающих в районах, наиболее чувствительных к экологическому загрязнению и сверхнормативному шумовому воздействию, обеспечение безопасности движения всех участников, а также упорядочивание грузовой логистики.

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

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

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



Разработка мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры для грузового автомобильного транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры для грузового автомобильного транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» не предусмотрены.

Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» на перспективу

Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» на перспективу в рамках данного проекта организации дорожного движения не предусматриваются.

2.1.4. Организация пропуска транзитных транспортных средств

На рассматриваемый период мероприятия по перенаправлению транзитных потоков не предусмотрены.

2.1.5. Организация одностороннего и реверсивного движения

Организация одностороннего движения

Мероприятия по организации одностороннего движения в рамках данного проекта организации дорожного движения не предусматриваются.

Реверсивное движение

Мероприятия по организации одностороннего движения в рамках данного проекта организации дорожного движения не предусматриваются.

2.2. Обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий, в том числе по устройству местных уширений проезжей части, дополнительных полос для движения, заездных карманов, обустройство въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги, поперечным профилям участков дорог, размещение искусственных сооружений

Генеральным планом муниципального образования «Майнское городское поселение» предусмотрен актуальный перечень мероприятий, относящихся к развитию дорожной сети, участков дорог, локально реконструктивных мероприятий. Перечень проанализирован и включен в состав мероприятий ПОДД.

Одним из основных направлений развития дорожной инфраструктуры поселения является обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта общего пользования, обеспечение населения высоким уровнем транспортного обслуживания; поэтапное повышение качества транспортных услуг.

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

В рамках совершенствования решений по ОДД на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» оказывается востребованной реализация следующих принципов и проектных решений по ОДД на расчетный срок:

- прохождение автодорог через населенный пункт требует ограничения максимальной скорости движения в границах населенного пункта до 40-50 км/час для обеспечения БДД (снижения риска летальных исходов и тяжести последствий при возникновении ДТП) не только посредством ТСОДД, но и использования планировочных и инфраструктурных решений;
- использование элементов инфраструктуры, которые обозначат визуально и физически въезд на территорию муниципального образования «Майнское городское поселение» и обеспечат принудительное снижение скорости движения ТС;
- выбор наиболее оптимального реконструктивно-планировочного решения в каждом конкретном случае решается проектами планировки и ОДД с учетом местных особенностей и характеристик условий движения транспортных и пешеходных потоков;
- обеспечение наличия достаточных элементов обустройства пешеходной инфраструктуры (устройство приподнятых наземных пешеходных переходов, островков безопасности, конструктивно обособленных пешеходных дорожек и тротуаров);
- устранение излишних примыканий и пересечений дорог, что повысит уровень обеспеченности БДД.

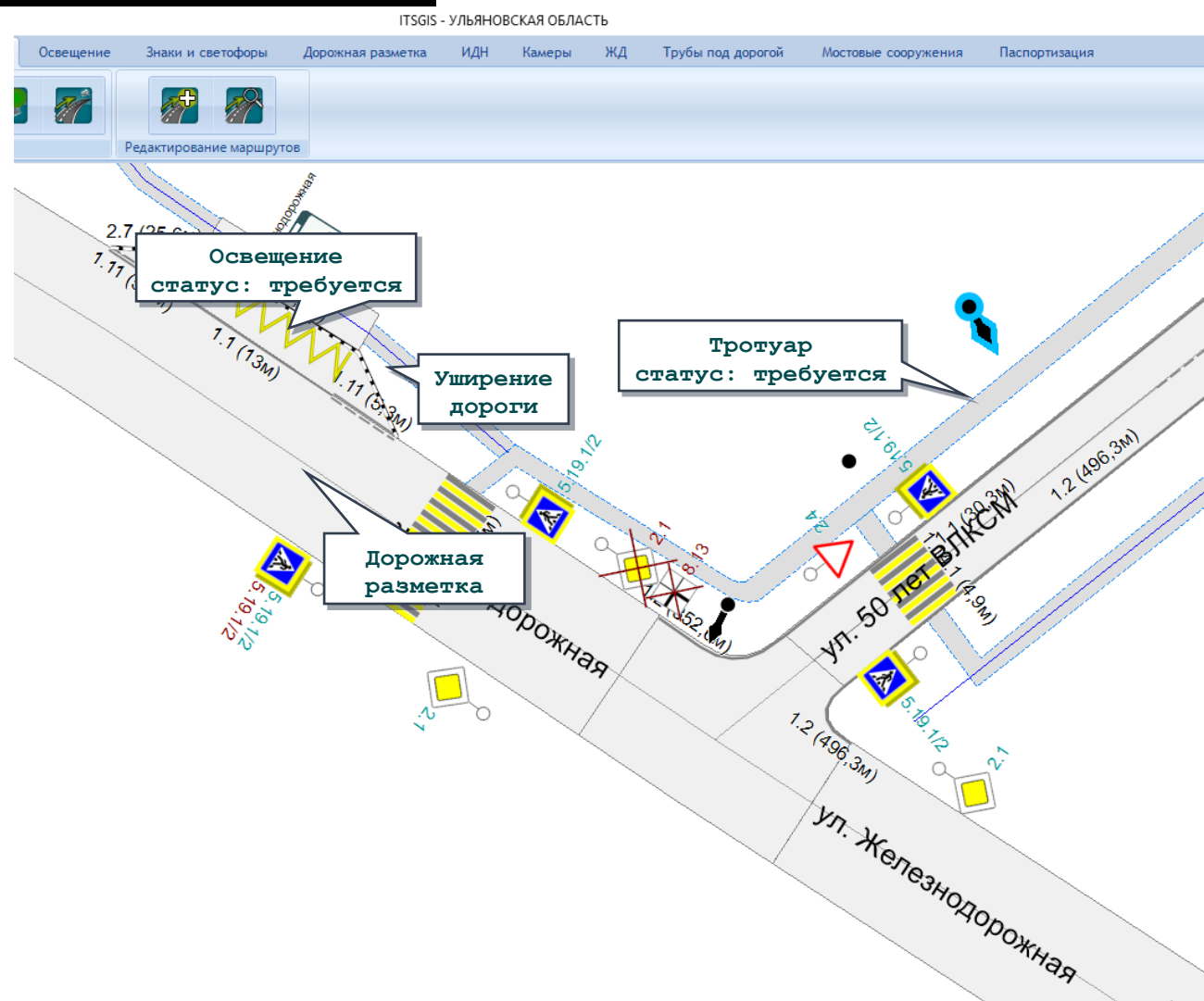


Рисунок. Дислокация местных уширений и дополнительных полос

Предложенные решения следует адаптировать к местным условиям на стадии проектирования, реконструкции и нового строительства автомобильных дорог общего пользования и уличной сети муниципального образования «Майнское городское поселение», рациональное обустройство мест реконструкции и строительства дорог, обустройство ТСОДД следует определить и учесть путем разработки локальных концепций и проекта ОДД в среде интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS с интерактивной визуализацией и актуализацией данных.

Для обеспечения беспрепятственного движения основного потока транспортных средств остановки следует оборудовать заездными карманами. Ведомость остановок с указанием наличия или отсутствия заездного кармана представлена в разделе 3.1.2.

На рисунке показаны примеры обустройства заездных карманов.

2.2.1. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Рекомендации к составлению схемы организации дорожного движения в непосредственной близости от образовательной организации и безопасных маршрутов движения детей

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

Схема организации дорожного движения ограничена автомобильными дорогами, находящимися в непосредственной близости от образовательной организации.

На схеме обозначаются:

- здание образовательной организации с указанием территории, принадлежащей непосредственно образовательной организации;
- автомобильные дороги и тротуары;
- уличные (наземные – регулируемые/нерегулируемые) и внеуличные (надземные/подземные) пешеходные переходы на подходах к образовательной организации;
- дислокация существующих дорожных знаков и разметки;
- другие технические средства ОДД;
- направление движения ТС по проезжей части;
- направление безопасного маршрута движения детей.



Рисунок. Организация дорожного движения вблизи ДОУ

На схеме указано расположение остановок маршрутных транспортных средств и безопасные маршруты движения детей от остановочного пункта к образовательной организации и обратно. При наличии стоянки (парковочных мест) около образовательной организации, указывается месторасположение и безопасные маршруты движения детей от парковочных мест к образовательной организации и обратно.

К схеме должен быть приложен план мероприятий по приведению существующей организации дорожного движения к организации дорожного движения, соответствующей нормативным техническим документам, действующим в области дорожного движения, по окончании реализации которого готовится новая схема.

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.

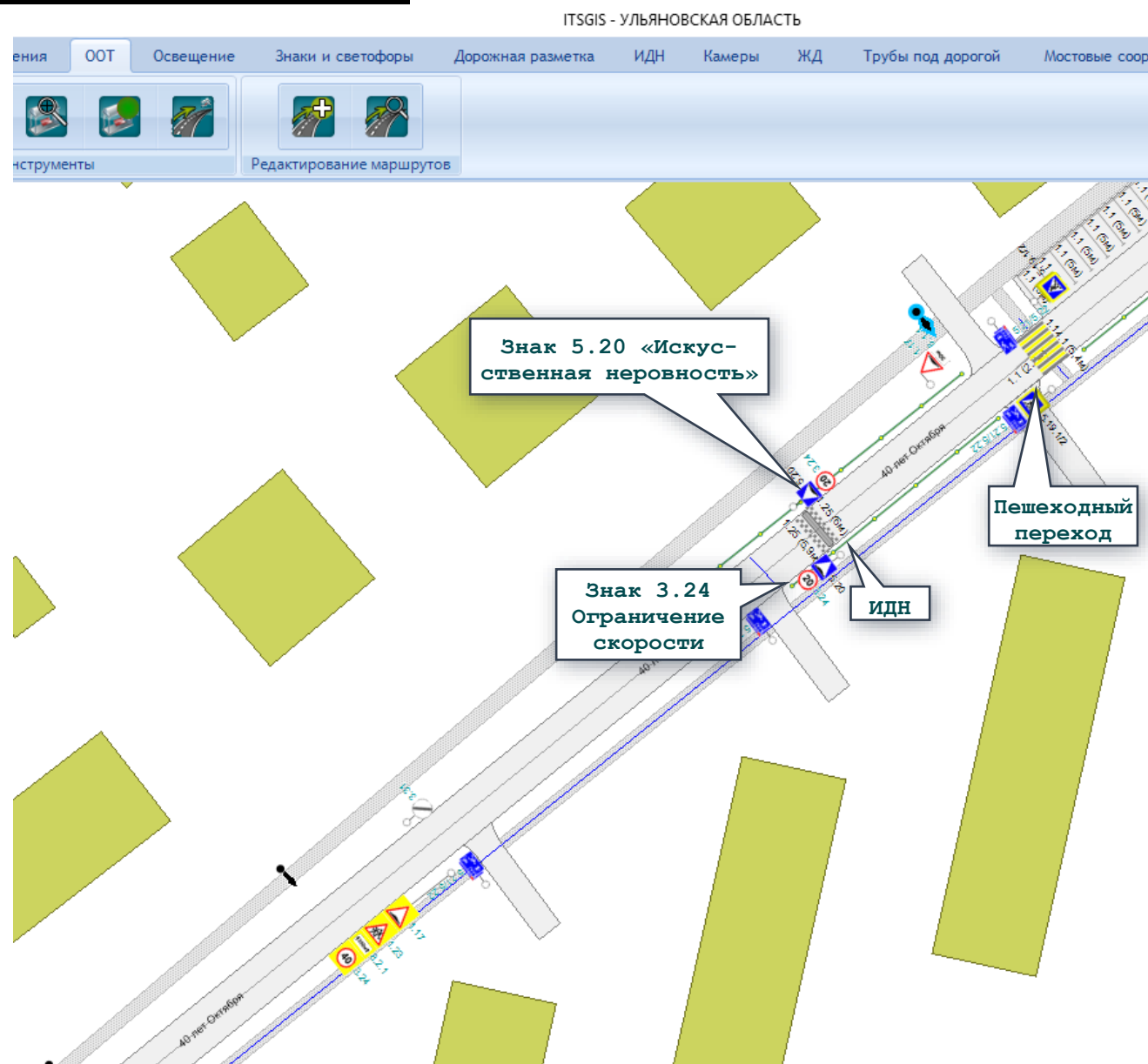


Рисунок. Комплексная схема организации дорожного движения в непосредственной близости от образовательной организации

- В Майнском городском поселении успешно внедряется подход, предусматривающий разработку паспортов дорожной безопасности образовательных учреждений, которые содержат:
- план-схемы, отражающие расположения организации, пути движения транспортных средств и детей (обучающихся), ОДД в непосредственной близости от образовательного учреждения, маршруты движения детей и расположение парковочных мест, маршруты движения организованных групп детей от организации к стадиону, парку или спортивно-оздоровительному комплексу;
 - пути движения транспортных средств к местам разгрузки/погрузки и рекомендуемые безопасные пути передвижения детей по территории образовательной организации;
 - информация об обеспечении безопасности перевозок детей автобусом, включая маршрут движения автобуса образовательной организации, безопасное расположение остановки автобуса у организации;
 - план-схема пути движения ТС и детей при проведении дорожных работ вблизи образовательной организации.

Таблица. Список образовательных учреждений муниципального образования «Майнское городское поселение»

N п/п	Сокращённое наименование образовательной организации	Полное наименование образовательной организации	Адрес
-------	--	---	-------



1	Майнский многопрофильный лицей имени В.А. Яковлева	Муниципальное общеобразовательное учреждение «Майнский многопрофильный лицей имени В.А. Яковлева»	433413, Ульяновская область, Майнский район, р.п. Майна, ул. Советская, 11
2	МКОУ "Вязовская НШ"	Муниципальное казённое общеобразовательное учреждение "Вязовская начальная школа"	433159, Ульяновская область, Майнский район, с. Вязовка, ул. Школьная, 1
3	МКОУ "Абрамовская СШ"	муниципальное казённое общеобразовательное учреждение «Абрамовская средняя школа»	433161, Ульяновская область, Майнский район, с. Абрамовка, ул. Школьная, 27а

Безопасность школьников, прежде всего, обеспечивается тщательно планируемыми специальными мероприятиями по ОДД посредством создания «школьных зон». Инженерное обустройство школьных зон, расположенных в Мелеузовском районе, должно предусматривать:

- информационное обеспечение водителей о приближении к школьным зонам, их границах, об ограничениях, режимах и порядке движения, о пешеходных переходах, остановочных пунктах общественного транспорта, парковках и др.;
- все пешеходные переходы должны быть оборудованы средствами сдерживания движения (искусственные неровности и т.д.);
- тротуары, примыкающие к проезжей части, должны быть оборудованы пешеходными ограждениями и средствами ограничения доступа;
- дорожные знаки в школьной зоне следует предусмотреть на желтом фоне, либо в светодиодном исполнении, либо панно «Внимание! Дети!».

В границах школьных зон должны оказаться ближайшие пешеходные переходы, остановочные пункты общественного транспорта, парковки. Пешеходные переходы и остановочные пункты должны находиться в зоне комфортной пешеходной доступности школьников и иметь вышеописанное обустройство. Поскольку школы часто находятся в жилой застройке и граничат с местными улицами, возникают проблемы подъезда к школам из-за паркирования на проезжих частях. Припаркованные автомобили ухудшают условия видимости для школьников. Поэтому в границах школьных зон следует применять специальную дорожную разметку и знаки, запрещающую парковку и остановку ТС в школьной зоне. Отличительной характеристикой школьных зон является ограничение максимальной скорости движения транспортных средств до 40 км/ч, которое должно действовать в определенные периоды суток.

Также в сельсоветах в районе пешеходных переходов у школ рекомендуется установка светофорных объектов типа Т7. Подробная информация о светофорных объектах представлена в соответствующих разделах с визуализацией на электронной карте ITSGIS.

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

2.2.2. Местоположение и обустройство пешеходных переходов

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль транспортной сети является отделение его от транспортных потоков. ПОДД муниципального образования «Майнское городское поселение» разработан с учетом необходимых мер. Ширина тротуаров и пешеходных дорожек определена из расчета их пропускной способности. Ширина тротуаров и пешеходных дорожек определена из расчета их пропускной способности. Согласно СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений ширина тротуаров должна составлять не менее:

- магистральные улицы общегородского значения 1-го класса – 4,5 м;
- магистральные улицы общегородского значения 2,3-го класса – 3,0 м;
- магистральные улицы районного значения – 2,25 м;
- улицы и дороги местного значения (в зонах жилой застройки, в общественно-деловых и торговых зонах, в производственных зонах) – 2,0 м.

В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

Пешеходные ограждения рекомендуется устанавливать обязательно, если пиковая интенсивность превышает 750 чел./ч на условную полосу тротуара (0,75 м). Независимо от интенсивности пешеходного потока вдоль тротуара ограждения целесообразно устанавливать также напротив выходов из крупных объектов генерации пешеходного потока (зрелищные предприятия, универсамы, учебные заведения), если они расположены поблизости от проезжей части.

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

Наличие ограждения и некоторое отнесение пешеходного перехода от выходов из общественных зданий предупреждает неосмотрительный выход или выбегание людей на проезжую часть.

В качестве мероприятий, планируемых к реализации на перспективу в Мелеузовском районе, предлагается выполнить комплекс мер по обустройству остановочных пунктов.

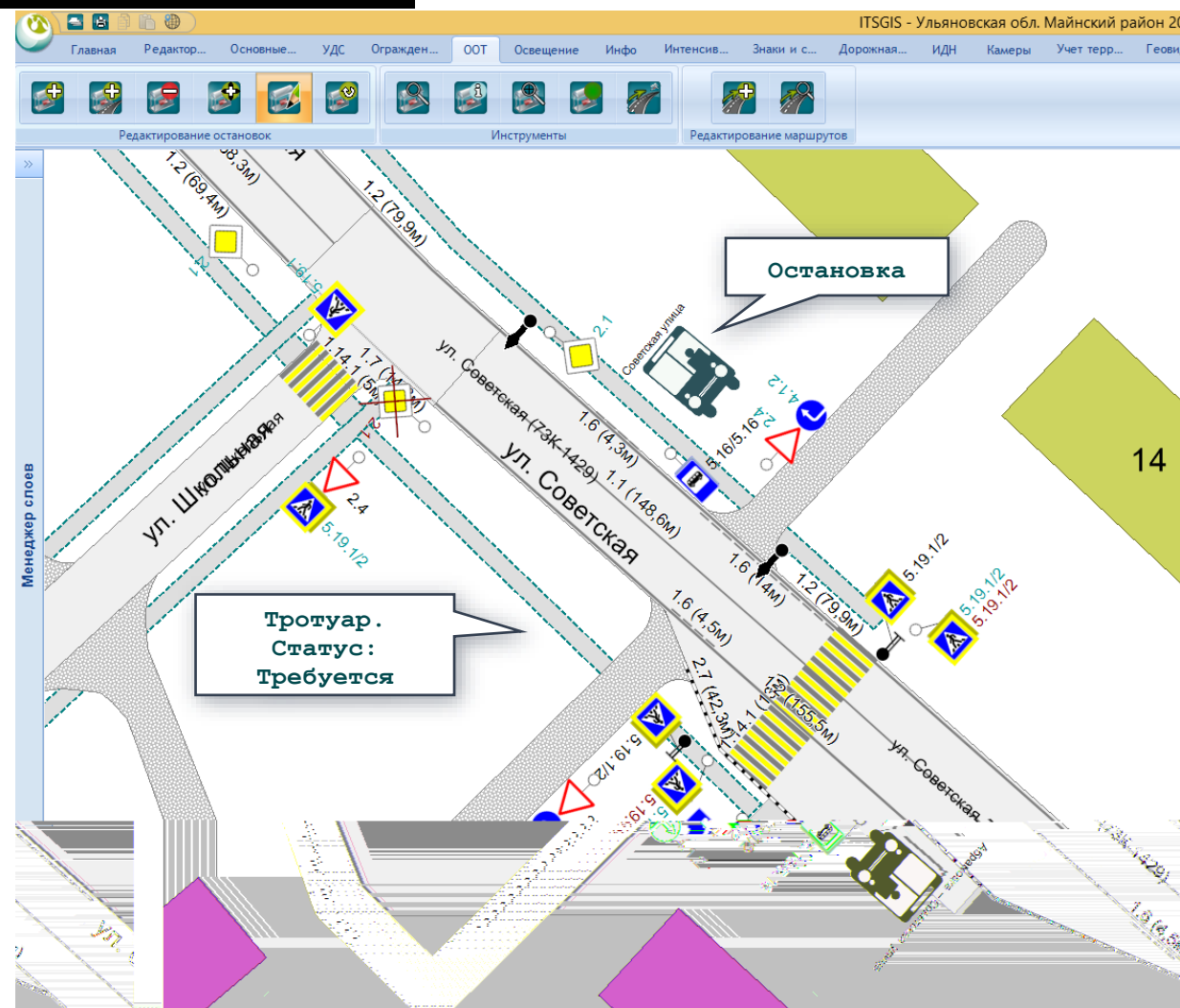


Рисунок. Дислокация тротуаров вблизи остановочных пунктов

2.2.3. Обеспечение беспрепятственного передвижения инвалидов

Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов с дислокацией соответствующих дорожных знаков, светофорных объектов, дорожных ограждений регламентировано действующими стандартами Российской Федерации. Для обустройства наземных пешеходных переходов с учетом потребностей инвалидов и других МГН целесообразно применение следующих специальных технических средств: пандусов, поручней, информационных указателей (тактильных, визуальных, звуковых), островков безопасности. Пандусы необходимы для обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для МГН с детскими колясками и тележками. Они проектируются с учётом ОДМ 218.2.007-2011.

Рекомендуется оснастить звуковой сигнализацией имеющиеся и запланированные к установке светофорные объекты на территории муниципального образования «Майнское городское поселение».

Параметры и характеристики посадочной площадки, учитывающие потребности инвалидов, определяются согласно ГОСТ Р 52766-2007 (пункт 5.3), ОСТ 218.1.002-2003 (пункт 12.3) и ОДМ 218.2.007-2011. Зона площадки должна иметь ширину 1,8...2,0 м, длину – 2,0 м. При этом общая ширина посадочной площадки должна быть не менее 3,0 м, а длина – не менее длины остановочной площадки. Информационные указатели необходимы для ориентирования пешеходов о существующей схеме ОДД на УДС по возможным направлениям движения. Они подразделяются на тактильные, визуальные (дорожные знаки и разметка) и звуковые (применяются на светофорных объектах).

Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для ТС, управляемых водителем инвалидом или используемых для перевозки инвалидов, а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2020 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35-105-2002 «Реконструкция городской застройки с учетом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения» и с учетом ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».

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

Мероприятия по обеспечению благоприятных условий движения инвалидов подлежат обязательному учету при проектировании вновь строящихся и реконструируемых объектов



транспортной инфраструктуры, содержащихся документах территориального планирования Мелеузовского района, с последующей актуализацией данных на интерактивной электронной карте ITSGIS.

2.3. Организация движения велосипедистов с дислокацией соответствующих объектов инфраструктуры (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места для стоянки велосипедов)

Организация велосипедного движения с дислокацией соответствующих велодорожек, велопарковок

Мероприятия по организации движения велосипедистов и дислокация объектов специальной инфраструктуры для велосипедов на автомобильных дорогах, входящих в настоящий проект ОДД, не требуются и не предусматриваются данным проектом.

2.4. Размещение и обустройство парковок (парковочных мест)

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

Автостоянки (парковки) являются необходимым элементом транспортной муниципальной образования «Майнское городское поселение». Их количество, удобство расположения, уровень комфорта непосредственно влияют на экономическую эффективность торговых учреждений, снижают или увеличивают уровень обслуживания транспортно-пешеходных потоков, нагрузку на окружающую среду.

Запрет и ограничение режима парковки на улично-дорожной сети могут обеспечить повышение пропускной способности на перегонах, и что особенно важно, на подходах к перекресткам, но в качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на УДС следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку, а также системы перехватывающих паркингов.

В связи с этим ПОДД предусматривает упорядочивание существующих стихийных стоянок вдоль проезжей части:

- установкой на оборудованных парковках знаков 6.4 «Парковка (парковочное место)» совместно со знаками 8.6.1-8.6.9 «Способ постановки транспортного средства», включая выделение не менее чем 10% мест под места для инвалидов.

Схемы организации парковочного пространства приведены на соответствующих тематических слоях электронной карты ITSGIS (см. рисунки – скриншоты с карты).

2.5. Организация работы светофорных объектов

2.5.1. Оптимизация светофорного регулирования

Оптимизация светофорного регулирования – это выбор режимов работы светофоров, которые гарантируют минимально возможное ухудшение технико-экономических показателей дорожного движения, в сравнении со свободным движением с разрешенной скоростью.

Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования на автомобильных дорогах, в рамках которых разрабатывается настоящий проект ОДД, не требуются и не предусматриваются данным проектом.



2.5.2. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофорное регулирование позволяет уменьшить количество ДТП в следующих случаях:

- концентрация ДТП из-за несоблюдения правил приоритета проезда пересечения:
 - ✓ из-за высокой интенсивности, высокой скорости движения по главной дороге,
 - ✓ вследствие условий ограниченной видимости на пересечении или невозможности определения водителем правил приоритета на пересечении,
 - ✓ в результате не достаточной пропускной способности пересечения,
- концентрация ДТП между поворачивающими налево транспортными средствами и встречным движением,
- концентрация ДТП между автомобилями и пересекающими дорогу велосипедистами или пешеходами.

На территории муниципального образования «Майнское городское поселение» в настоящее время не имеется светофорных объектов и иных объектов, над которыми возможно управление в рамках системного управления транспортными потоками в АСУДД. Локальное управление в зоне одного перекрестка основано на интенсивности прибывающего транспортного потока. Целевая функция локального управления обеспечивает получение оценки эффективности функционирования одного перекрестка без учета соседних. Влияние координации возможно учитывать только сдвигом фаз светофорной сигнализации на смежных перекрестках.

2.6. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

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

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

Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в Мелеузовском районе в рамках данного ПОДД не требуется.

2.7. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств

Проектные решения по организации дорожного движения на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств и пешеходов по дорогам при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте дорог, а также при проведении строительных, ремонтных и иных работ, влияющих на движение транспортных средств, в том числе при строительстве, реконструкции и ремонте объектов инженерной инфраструктуры, объектов капитального строительства различного функционального назначения (отдельного объекта или группы объектов застройки; на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств и пешеходов по дорогам при проведении публичных и массовых мероприятий как непосредственно на сети дорог, так и на объектах вне сети дорог; при повышенной интенсивности дорожного движения накануне выходных и нерабочих праздничных дней, в выходные и нерабочие праздничные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог с визуализацией технических средств организации дорожного движения (знаки, разметка) представлены на интерактивной электронной карте в ITSGIS.

Временные ограничения или прекращение движения устанавливаются:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

Временные ограничения или прекращение движения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог, вводимые на основании акта о введении ограничения, осуществляются посредством:

- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования по согласованию с их владельцами;
- устройства временной объездной дороги;
- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения в течение определенных периодов времени, но не более 8 часов в сутки;
- ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры которых превышают временно установленные значения весовых и габаритных параметров на период реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог.

Временное ограничение движения осуществляется:

- в весенний период – путем установки дорожных знаков 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства» со знаками дополнительной информации (таблички) 8.20.1 и 8.20.2 «Тип тележки транспортных средств», предусмотренных Правилами дорожного движения;
- в летний период – при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°C путем внесения в графу «Особые условия движения» специального разрешения на перевозку тяжеловесного груза по автомобильным дорогам транспортным средством, нагрузка на ось или группу осей (тележку) которого превышает установленные на территории



Российской Федерации допустимые осевые нагрузки транспортных средств, записи следующего содержания: «при введении временного ограничения в летний период движение разрешается в период с 22.00 до 10.00».

Временное ограничение движения в весенний период не распространяется:

- на пассажирские перевозки автобусами;
- на перевозки пищевых продуктов, животных, лекарственных препаратов, топлива (бензин, дизельное топливо, судовое топливо, топливо для реактивных двигателей, топочный мазут, газообразное топливо), семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов;
- на перевозку грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;
- на транспортировку дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники и материалов, применяемых при проведении аварийно-восстановительных работ;
- на транспортные средства федеральных органов исполнительной власти, в которых ФЗ предусмотрена военная служба.

Временное ограничение в весенний период может вводиться на частных автодорогах продолжительностью не более 30 дней.

Временные ограничения движения в летний период не распространяются:

- на пассажирские перевозки автобусами;
- на перевозку грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;
- на транспортировку дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники и материалов, применяемых при проведении аварийно-восстановительных и ремонтных работ.

Временные ограничения или прекращение движения в целях обеспечения БДД осуществляются посредством:

- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;
- ограничения движения по отдельным полосам автомобильной дороги;
- устройства временной объездной дороги;
- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;
- ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;
- обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения.

Временные ограничения или прекращение движения в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог вводятся подведомственными Федеральному дорожному агентству организациями, Государственной компанией «Российские автомобильные дороги», владельцами частных автомобильных дорог на основании акта о введении ограничения.

Временные ограничения или прекращение движения осуществляются посредством:

- прекращения движения в течение определенных периодов времени, указанных в акте о введении ограничения;
- ограничения или прекращения движения для конкретных категорий механических транспортных средств;
- прекращения движения на участке автомобильной дороги и информирования о возможности объезда по другим автомобильным дорогам общего пользования.

Проведенный анализ работ показал, что выполненные проекты организации дорожного движения муниципального образования «Майнское городское поселение» содержат существующие знаки дорожного движения. Схемы дислокации временных знаков дорожного движения выполняются в процессе реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог; в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий. Рекомендации по формированию временных схем дислокации знаков дорожного движения и других необходимых объектов описаны выше. Интерактивная карта интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITS GIS имеет возможность дислокации временных знаков, она будет использоваться по необходимости.



3. РАСЧЕТ ОБЪЕМОВ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ

Расчет объемов строительно-монтажных работ осуществляется на основании проектных решений по организации дорожного движения. Отчетные материалы ПОДД содержат следующие адресные ведомости:

- ведомость объемов дорожной разметки (горизонтальной, вертикальной) включает перечень участков дорог и видов дорожной разметки с указанием для каждого из них: месторасположения в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км + 0 м дороги)), расположения по ширине дороги (по оси проезжей части, справа, слева, иное) протяженности (для линейной дорожной разметки в метрах), количества единиц (для штучной дорожной разметки в единицах), площади нанесения (в квадратных метрах) с приведением объемов разметки линии 1.1 (указан коэффициент приведения по каждому виду, по разным видам разметки показывается объем в кв. м), материала изготовления и требуемого его объема (в кубических метрах или литрах);
- ведомость размещения дорожных знаков. Ведомость включает перечень участков дорог и дорожных знаков с указанием для каждого из них: номера, наименования и типоразмера, месторасположения в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км+0м дороги)), расположения по ширине дороги (справа, слева, консоль, иное), количества, пометки о наличии дорожного знака, о требовании по его замене или новой установке (установлен / требуется замена / требуется установка). Для знаков индивидуального проектирования указывается их размеры (высота, ширина в миллиметрах). В конце размещается суммарная сводная ведомость с группировкой дорожных знаков согласно статусу (установлен / требуется замена / требуется установка);
- ведомость размещения светофоров. Ведомость включает перечень участков дорог с указанием для каждого из них: месторасположения светофоров в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0км+0м дороги), количества светофоров с разбивкой по типам;
- ведомость размещения пешеходных ограждений. Ведомость включает перечень участков дорог и типов ограждения с указанием для каждого из них: месторасположения в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км + 0 м дороги)), расположения по ширине дороги (по оси проезжей части, справа, слева, иное), высоты (в метрах), даты установки (для существующего дорожного ограждения), протяженности (в метрах), материала изготовления, пометки о наличии такого дорожного ограждения, протяженности (в метрах), о требовании по его замене или новой установке (установлено / требуется замена / требуется установка);
- ведомость размещения искусственного освещения. Ведомость включает перечень участков дорог и искусственного освещения с указанием для каждого из них: месторасположения объекта освещения в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км + 0 м дороги)), расположения по ширине дороги (по оси проезжей части, справа, слева, иное), даты установки (для существующих линий искусственного освещения), количества опор (в штуках);
- ведомость размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств. Ведомость включает перечень участков дорог с указанием для каждого из них: месторасположения остановочных пунктов в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км + 0 м дороги)), расположения по ширине дороги (справа, слева, иное), наличия посадочных площадок, заездных карманов, павильонов, наличия переходно-скоростных полос.
- ведомость размещения пешеходных переходов. Ведомость включает перечень участков дорог с указанием для каждого из них: месторасположения пешеходных переходов в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0км + 0м дороги));
- ведомость размещения искусственных неровностей. Ведомость включает перечень участков дорог с указанием для каждого из них: месторасположения искусственных неровностей в плане дороги (с привязкой к началу дороги (0 км + 0 м дороги)).

Все ведомости выполняются с подведением итогов.

Сводные ведомости всех проектных решений по улицам муниципального образования «Майнское городское поселение» присутствуют в базе данных интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS и в бумажном варианте, том 2.



4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения и обеспечения качества транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» в составе ПОДД подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка ПОДД, и документов территориального планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации, собранной, проанализированной и сохраненной в базе данных интеллектуальной транспортной геоинформационной системы «ITSGIS», с созданием интерактивной карты муниципального образования «Майнское городское поселение» с визуализацией результатов ПОДД.

Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения на основе прогноза основных показателей безопасности дорожного движения; прогноза параметров, характеризующих дорожное движение; прогноза параметров эффективности организации дорожного движения; прогноза негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения; ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по организации дорожного движения подробно описана в 3 разделе Пояснительной записки.

Достижение целей и решение задач ПОДД обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются, исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Источниками финансирования мероприятий ПОДД являются средства бюджета муниципального образования «Майнское городское поселение» Ульяновская область. Механизм реализации ПОДД включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в поселении, проектированию тротуаров, мероприятия по обеспечению БДД (приобретение дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения. Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации ПОДД формируется администрацией муниципального района Мелеузовский район по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений граждан. Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Эффективность предложенного варианта проектирования на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» в своей совокупности выражается в обеспечении снижения масштабов экономических, экологических, аварийных и социальных потерь общества, связанных с мобильностью населения, перевозками грузов и пассажиров. Оценка ожидаемой эффективности от внедрения мероприятий ПОДД приведена в таблицах.

Таблица. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий ПОДД

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



Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

Таблица. Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий ПОДД, предусмотренных на возможную перспективу

Методы ОДД	Категория ДТП	Эффективность	Источник
Устройство обособленных пешеходных путей, управление доступом к территориям пешеходных пространств	Все ДТП	-6...18%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения в узлах	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика, обобщенный мировой опыт
	Все ДТП	-25...38%	
Канализирование движения на криволинейных участках кривых в плане	Все ДТП	-22%	Обобщенный мировой опыт
Канализирование движения на прямолинейных участках	Учетные ДТП на участке	-30%	Норвежская практика, мировой опыт
	Все ДТП	-21%	
Устройство кольцевых пересечений	ДТП с погибшими	-70...75%	Финская, Голландская практики
	Учетные ДТП	-65 %	
	Все ДТП	-50%	
Совершенствование информационного обеспечения	Все ДТП	-24%	Обобщенный мировой опыт
Зональное понижение скоростного режима: с 60 до 50 км/ч с 50 до 40 км/ч	ДТП с погибшими	-24%	Финская практика
	Все учетные ДТП	-10%	
	ДТП с погибшими	-48%	
	Учетные ДТП	-10...40%	
Организация жилых зон, пешеходных зон	ДТП с погибшими	-47%	Финская практика
Устройство искусственных неровностей	ДТП с погибшими	-20%	Мировой опыт
	Все ДТП	-50%	
Устройство приподнятых пешеходных переходов	Все ДТП	-50%	Обобщенный мировой опыт
Устройство шумовых и светозумовых полос на подходах к узлам	ДТП с погибшими	-5%	Финская практика
	Все ДТП	-28%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП	-33%	Норвежская практика
Нанесение краевой линии разметки с эффектом вибрации (структурной разметки)	Все ДТП на участке	-30%	Обобщенный мировой опыт
	Учетные ДТП со съездом с дороги	-31%	Норвежская практика
Применение светоотражающих элементов для выделения кривых, участков примыканий	Все ДТП	-21%	Обобщенный мировой опыт
Нанесение продольной разметки	ДТП с погибшими	-10%	Финская практика. Норвежская практика
	Учетные ДТП	-24%	
	Все ДТП	-30%	
Строительство велосипедных дорожек вдоль дорог	Учетные ДТП с велосипедистами	-19%	Датская практика



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложенные в ПОДД мероприятия разработаны в соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 года N 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

ПОДД муниципального образования «Майнское городское поселение» разработан на основе документов территориального планирования, стратегий и программ комплексного социально-экономического развития МО, долгосрочных целевых программ, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации с учетом обеспечения экологической безопасности и снижения негативного воздействия на окружающую среду ТС.

ПОДД муниципального образования «Майнское городское поселение» визуализирован на интерактивной электронной карте интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS.

Разработка проект организации дорожного движения на территории муниципального образования «Майнское городское поселение» выполнялся в несколько этапов:

- сбор и анализ данных, выявление проблем в развитии транспортного комплекса муниципального образования «Майнское городское поселение»;
- разработка транспортной модели муниципального образования «Майнское городское поселение»;
- разработка мероприятий в рамках проекта организации дорожного движения муниципального образования «Майнское городское поселение» на прогнозные периоды.

В процессе разработки ПОДД проведены следующие мероприятия:

1. Сбор и систематизация исходных данных для разработки проекта организации дорожного движения муниципального образования «Майнское городское поселение»;
2. Проведено натурное транспортное обследование транспортных и пешеходных потоков в ключевых узлах на автомобильных дорогах и УДС муниципального образования «Майнское городское поселение»;
3. Выполнен анализ полученных данных об автомобильных дорогах и УДС, транспортных потоках с целью выявления проблем и недостатков в развитии транспортного комплекса муниципального образования «Майнское городское поселение»;
4. Проведен анализ полученных данных о существующей системе внутри муниципального и внешнего пассажирского транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»;
5. Разработан проект организации дорожного движения с интерактивной дислокацией объектов транспортной инфраструктуры в среде интеллектуальной транспортной геоинформационной системы ITSGIS со статусами объектов: установлен, требуется, демонтировать.

Данное решение позволяет автоматизировать процессы различных направлений, описанных выше:

- сбор информации и инвентаризация объектов,
- дислокация объектов на электронную карту,
- паспортизация объектов с визуализацией семантических составляющих параметров объектов,
- наполнение базы данных ITSGIS с возможностью последующей интерактивной актуализации данных,
- моделирование работы как отдельно взятого объекта (дорожного знака, светофора, транспортного средства и т.д.), так и их совокупности с учетом зональности (от отдельно взятого перекрестка до населенного пункта, области, края),
- прогнозирование развития транспортной инфраструктуры в целом или одного из ее параметров (безопасность, интенсивность транспортных потоков, пропускная способность дороги и т.п.).

Проект организации дорожного движения в муниципальном образовании «Майнское городское поселение» разработан по заказу администрации муниципального района Мелеузовский район Республики Башкортостан в соответствии с техническим заданием муниципального контракта и формированию базы дорожных данных в интеллектуальной транспортной геоинформационной системе «ITSGIS» в соответствии с требованиями ГОСТов Российской Федерации.



СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. ITSGIS. Описание. [Электронный ресурс] Режим обращения – <http://www.itsgis.ru/site/page?page=about>.
2. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник / пер. с англ. / В.У. Рэнкин, П. Клафи, С. Халджерт [и др.] – М.: Транспорт, 1981. 592 с.
3. Автотранспортные потоки и окружающая среда / Луканин В.Н., Буслаев А.П., Трофименко Ю.В. [и др.] // Под ред. В.Н. Луканина – М.: ИНФРА-М, 1998. 408 с.
4. Вероятностные и имитационные подходы к оптимизации автодорожного движения / Буслаев А.П., Новиков А.В., Приходько В.М. [и др.] // Под ред. В.М. Приходько – М.: Мир, 2003. 368с.
5. ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог».
6. География России: энциклопедический словарь Гл. ред. Горкин А.П., М.: Большая Российская энциклопедия, 1998. 208 с.
7. Города России: энциклопедия Гл. ред. Лаппо Г.М. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. 155 с.
8. ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог.
9. ГОСТ Р 51256-2018. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования – М.: Издательство стандартов, 1999. – 26 с.
10. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.
11. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний.
12. ГОСТ Р 52289-2019. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств [Электронный ресурс] – URL: <http://vsegost.com/Catalog/36/3662.shtml>.
13. ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования. – М.: Стандартиформ, 2006. 3 с.
14. ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования. ОГРАЖДЕНИЯ ДОРОЖНЫЕ. Классификация
15. ГОСТ Р 52607-2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования.
16. ГОСТ Р 52765-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация
17. Каменецкий, Б.И., Кошкин, И.Г. Автомобильные дороги. – М.: Транспорт, 1979. 144 с.
18. Маркелов, В.М., Соловьев, И.В., Цветков, В.Я., Интеллектуальные транспортные системы как инструмент управления // Государственный вестник, 2014. № 3. С. 42-49.
19. Михайлов А.Ю., Головных И.М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. Новосибирск: Наука, 2004. 267 с.
20. Михеев, С.В., Федосеев, А.А., Головнин, О.К., Технология Data Mining в задачах прогнозирования развития транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]//Современные проблемы науки и образования. – 2013.–№ 1. – URL: <http://www.science-education.ru/107-8153>.
21. Михеева Т.И. Структурно-параметрический синтез интеллектуальных транспортных систем. – Самара: Самар. науч. центр РАН, 2008. 380 с.
22. Михеева, Т.И., Головнин, О.К. Паттерны поддержки принятия решений по дислокации технических средств организации дорожного движения // Перспективные информационные технологии (ПИТ 2013): труды Междунар. науч.-технич. конф. – Самара: Изд-во Самарского науч. центра РАН, 2013. –С. 267– 272.
23. Михеева, Т.И., Михеев, С.В., Головнин, О.К. Интеллектуальная транспортная геоинформационная система ITSGIS // Вестник НЦ БЖД. 2017. №1(31). С. 38-44.
24. Михеева, Т.И., Михеев С.В., Сидоров А.В., Интеллектуальная дислокация дорожных знаков на электронной карте // Мир дорог. 2013. Т. 2013. № 72. С. 44.
25. Михеева, Т.И. Построение математических моделей объектов улично-дорожной сети города с использованием геоинформационных технологий // Информационные технологии. 2006. С. 69-75.
26. Михеева, Т.И. Интеллектуальная транспортная геоинформационная система ITSGIS. Плагины [Текст] / Т.И. Михеева, С.В. Михеев, [и др.] – Самара: Интелтранс, 2016. – 217 с.
27. Нестеров, В.И., Косолапов, А.В. Архитектура современных зарубежных интеллектуальных транспортных систем // Вестник Кузбасского государственного технического университета, 2004. № 1. С. 70-75.
28. ОСТ 218.1.002-2003. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования [Текст] – М.: Издательство стандартов, 2003. – 10 с.
29. Осьмушин, А.А., Головнин, О.К., Михайлов, Д.А. Модель хранения инцидентов в интеллектуальной транспортной системе // Перспективные информационные технологии, 2015. – С. 101.
30. Отраслевой дорожный методический документ «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» –М.: Министерство транспорта РФ. Государственная служба дорожного хозяйства (РОСАВТОДОР). – 2003.
31. Поспелов, Е.М. Географические названия мира: Топонимический словарь: Около 5000 единиц. М.: Русские словари, ООО «Изд-во Астрель», ООО «Изд-во АСТ», 2001. 171 с.
32. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения"
33. Проектирование автомобильных дорог: Справочник инженера-дорожника / Под ред. Г. А. Федотова. М.: Транспорт, 1989. 437 с.
34. Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений. – М.: Центральный научно-исследовательский и проектный институт по градостроительству Минстроя РФ, 1994.
35. Руководство по проектированию городских улиц и дорог – М.: Стройиздат, 1980.
36. Федосеев, А.А., Ключников, В.А. Интеллектуальная поддержка принятия решений построения модели объектов транспортной инфраструктуры // Перспективные информационные технологии, 2015. – Т.2 – С. 114.
37. Системы и средства автоматизированного управления дорожным движением в городах / Е. Б. Хилажев, В. С. Соколовский, В.М. Гурулев, Я И. Зайденберг. – М.: Транспорт, 1984. 183 с.
38. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений
39. Фаулер, М. NoSQL. Новая методология разработки нереляционных баз данных / М. Фаулер, П. Дж. Садаладж. – М.: Вильямс, 2013. – 192 с.
40. ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 г.



ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Дорожная разметка – линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожный знак – устройство в виде панели определенной формы с обозначениями и/или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

Интенсивность транспортного потока (интенсивность движения) – число транспортных средств, проезжающих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения и средств измерения.

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

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

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

Организация дорожного движения – комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Период пиковой нагрузки – период максимальной расчетной интенсивности движения транспортных средств.

Проезжая часть – основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

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

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

Технические средства организации дорожного движения – дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства, искусственные неровности, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

Транспортный поток – совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

Светофорный объект – перекресток, оборудованный светофорами.

Светофор – устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

Такт регулирования – период действия определенной комбинации светофорных сигналов.

Улично-дорожная сеть – совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

Управление – воздействие на тот или иной объект с целью улучшения его функционирования.

Фаза регулирования – совокупность основного и следующего за ним промежуточного такта.

Цикл регулирования – периодически повторяющаяся совокупность всех фаз.



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

а/д	-	автомобильная дорога
АТП	-	автотранспортное предприятие
БД	-	база данных
БДД	-	безопасность дорожного движения
ГИБДД	-	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГИС	-	геоинформационная система
г. о.	-	городской округ
ГСК	-	гаражно-строительный кооператив
ДТП	-	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	-	железная дорога
ИДН	-	искусственные дорожные неровности
ИТС	-	интеллектуальная транспортная система
КСОДД	-	комплексная схема организации дорожного движения
МВД	-	Министерство внутренних дел
МО	-	Муниципальное образование
НИР	-	научно-исследовательская работа
ОДД	-	организация дорожного движения
ООТ	-	остановка общественного транспорта
п. г. т.	-	посёлок городского типа
ПДД	-	правила дорожного движения
ПКРТИ	-	программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ПОДД	-	проект организации дорожного движения
р. п.	-	рабочий посёлок
РФ	-	Российская Федерация
СО	-	светофорный объект
СУВД	-	система управления базой данных
ТП	-	транспортный поток
ТС	-	транспортное средство
ТСОДД	-	технические средства организации дорожного движения
УДС	-	улично-дорожная сеть
ITSGIS	-	ИТСГИС - интеллектуальная транспортная геоинформационная система



Приложение 1.

ПЕРЕЧЕНЬ

автомобильных дорог общего пользования местного значения
муниципального образования Майнское городское поселение Ульяновской области

№ п.п.	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер	Протяженность, км				Категория
			общая	ас-фальт.	Щебень	грунт	
1	Школьная	73-220-551 ОП МП 224	1,400	1,400			V
2	Почтовая	73-220-551 ОП МП 225	0,950	0,950			V
3	Выровская	73-220-551 ОП МП 226	0,300	0,300			V
4	Центральная	73-220-551 ОП МП 227	0,280			0,280	V
5	Советский	73-220-551 ОП МП 228	0,330			0,330	V
6	Лесная	73-220-551 ОП МП 229	0,360			0,360	V
7	Садовый	73-220-551 ОП МП 230	0,500			0,500	V
8	Заречный	73-220-551 ОП МП 231	0,760			0,760	V
8		Абрамовка	4,880	2,650	0,000	2,230	
9	Центральная	73-220-551 ОП МП 232	0,880			0,880	V
10	Горный	73-220-551 ОП МП 232-1	0,430			0,430	V
11	Речной	73-220-551 ОП МП 232-2	0,400			0,400	V
3		Комаровка	1,710	0,000	0,000	1,710	
12	Центральная	73-220-551 ОП МП 233	1,300	1,300			V
13	Ивановский	73-220-551 ОП МП 234	0,600			0,600	V
2		Кадыковка	1,900	1,300	0,000	0,600	
14	Центральная	73-220-551 ОП МП 235	2,600		2,600		V
15	Северная	73-220-551 ОП МП 236	0,920		0,920		V



Пояснительная записка ПОДД

м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

16	Заречная	73-220-551 ОП МП 236-1	0,220			0,220	V
17	Молодежная	73-220-551 ОП МП 237	0,390		0,390		V
18	Южная	73-220-551 ОП МП 238	0,530		0,530		V
19	Школьная	73-220-551 ОП МП 239	0,760	0,760			V
20	Школьный	73-220-551 ОП МП 239-1	0,220		0,220		V
7		Березовка	5,640	0,760	4,660	0,220	
21	Центральная	73-220-551 ОП МП 240	1,330		1,330		V
22	Центральный	73-220-551 ОП МП 240-1	0,570			0,570	V
23	Заречная	73-220-551 ОП МП 240-2	0,490			0,490	V
3		Карцовка	2,390	0,000	1,330	1,060	
24	Мира	73-220-551 ОП МП 241	0,370		0,370		V
25	Советская	73-220-551 ОП МП 242	1,540		1,540		V
26	Кировская	73-220-551 ОП МП 243	0,360		0,360		V
27	Гая	73-220-551 ОП МП 244	0,300		0,300		V
28	Заречная	73-220-551 ОП МП 245	0,680		0,680		V
29	Лесная	73-220-551 ОП МП 246	0,460		0,460		V
30	Колхозная	73-220-551 ОП МП 247	0,300		0,300		V
31	Школьная	73-220-551 ОП МП 248	0,430		0,430		V
32	Вязовская	73-220-551 ОП МП 249	0,180		0,180		V
9		Вязовка	4,620	0,000	4,620	0,000	
33	Тамбовская	73-220-551 ОП МП 250	0,400			0,400	V
34	Овражная	73-220-551 ОП МП 251	0,350			0,350	V
35	Полевая	73-220-551 ОП МП 252	0,340			0,340	V
36	Заречная	73-220-551 ОП МП 253	0,460			0,460	V
4		Тамбы	1,550	0,000	0,000	1,550	
37	Центральная	73-220-551 ОП МП 254	1,580	1,580			V
38	Заречная	73-220-551 ОП МП 255	0,620		0,620		V
39	Мостовая	73-220-551 ОП МП 256	0,410		0,410		V
40	Молодежная	73-220-551 ОП МП 257	0,600		0,600		V



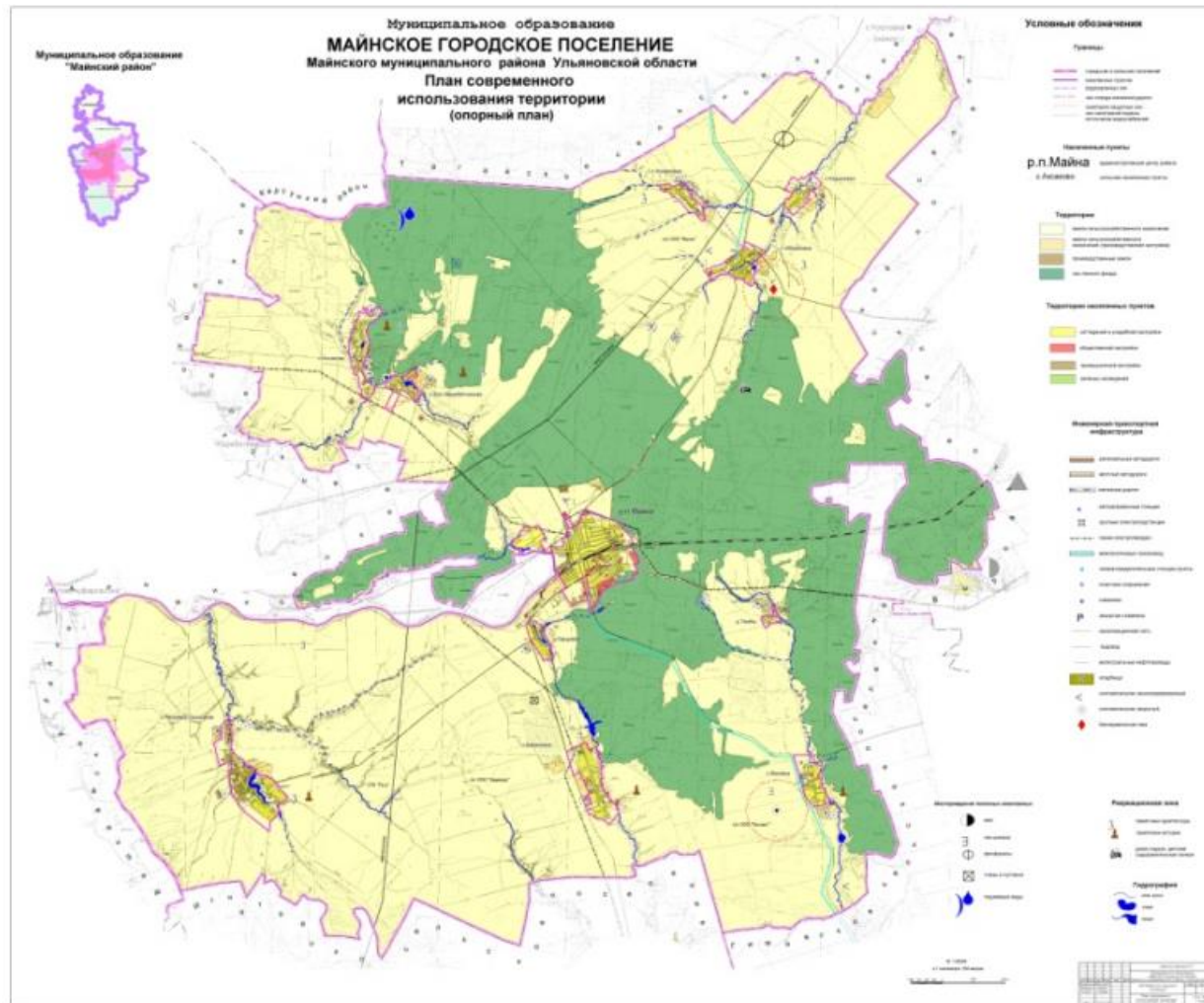
Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

4		Бол. Жеребятниково	3,210	1,580	1,630	0,000	
41	Аксакова	73-220-551 ОП МП 258	1,800		1,800		V
42	Аксакова	73-220-551 ОП МП 259	0,350		0,350		V
2		Аксаково	2,150	0,000	2,150	0,000	
43	Школьная	73-220-551 ОП МП 260	0,480		0,480		V
44	Мытарева	73-220-551 ОП МП 261	2,000	0,500	1,500		V
45	Молодежная	73-220-551 ОП МП 262	0,890		0,890		V
46	Нагорная	73-220-551 ОП МП 263	1,700	1,000		0,700	V
47	Назарьева	73-220-551 ОП МП 264	2,000		2,000		V
48	Мытарева	73-220-551 ОП МП 265	0,300			0,300	V
49	Пожарный	73-220-551 ОП МП 266	0,300			0,300	V
7		Репьевка-Колхозная	7,670	1,500	4,870	1,300	
49		Все села	35,720	7,790	19,260	8,670	



Приложение 2.

Расположение
Майнского городского поселения





Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

Рисунок Майнское городское поселение

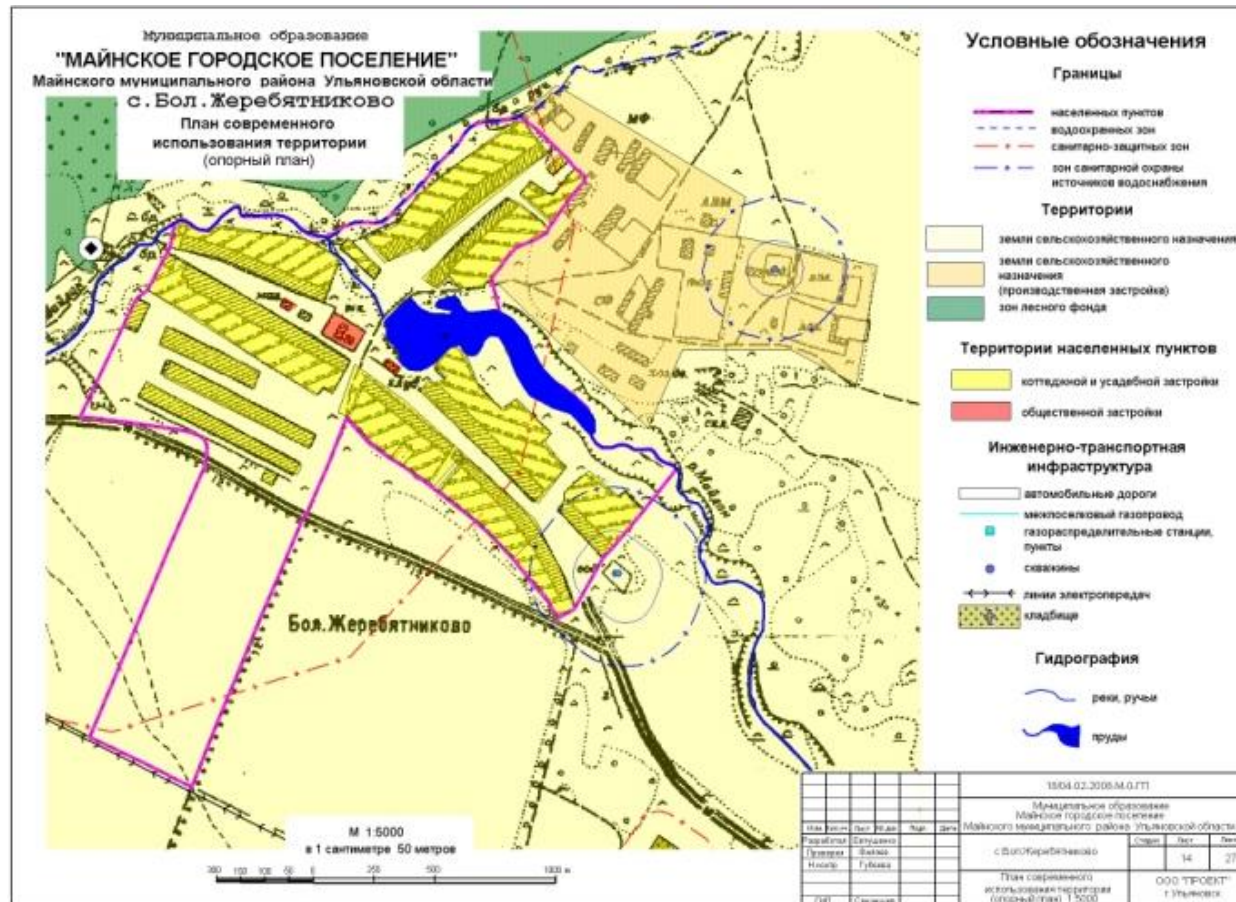
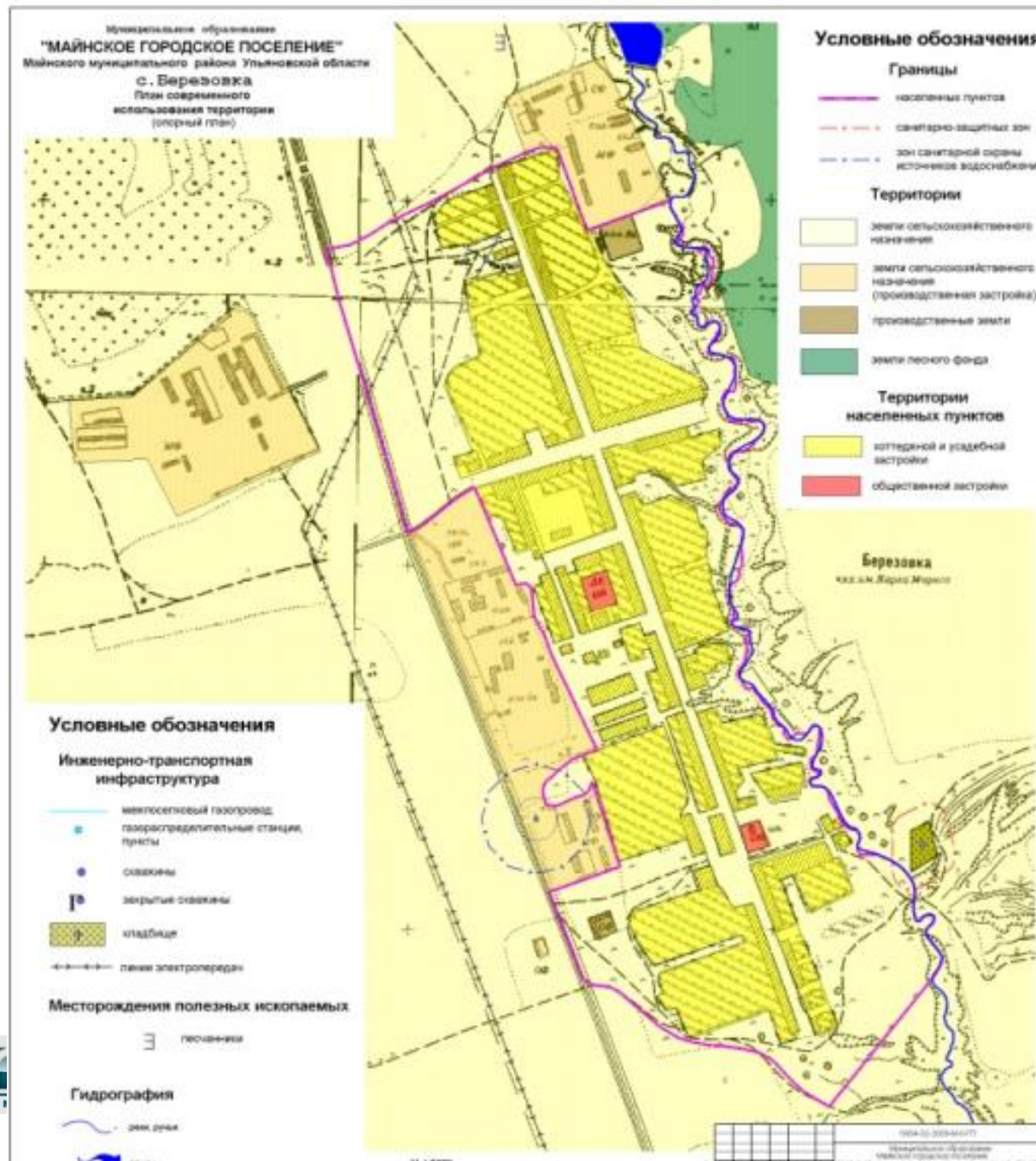


Рисунок Майнское городское поселение – с. Бол. Жеребятниково



Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область





Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

Рисунок Майнское городское поселение – с. Березовка





Пояснительная записка ПОДД
м.о. Майнское городское поселение Ульяновская область

Рисунок Майнское городское поселение – с.Аксаково

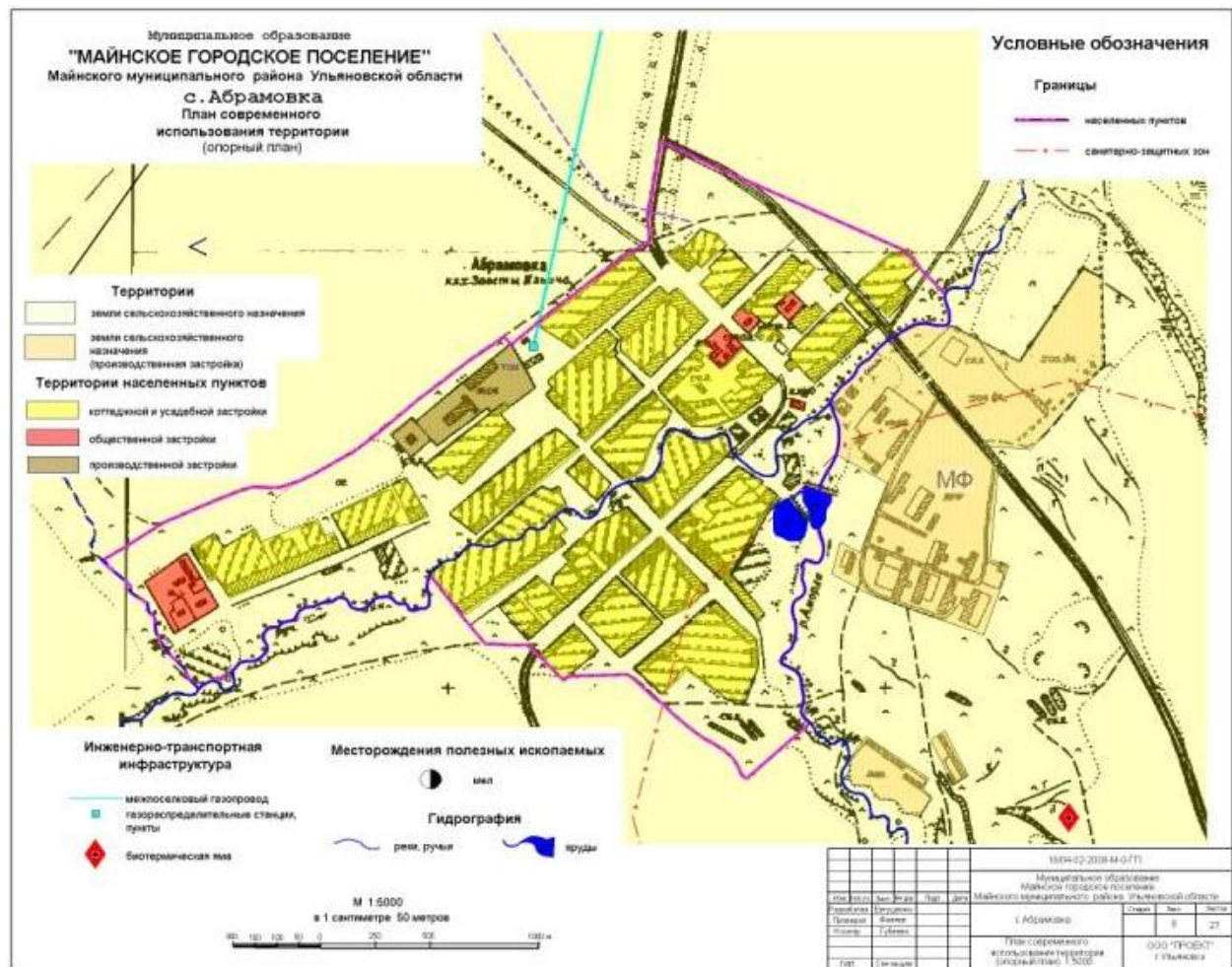


Рисунок Майнское городское поселение – с. Абрамовка



Рисунок Майнское городское поселение – д. Тамбы



Приложение 3

Карта-схема дислокации остановок общественного транспорта
муниципального образования «Майнское городское поселение»

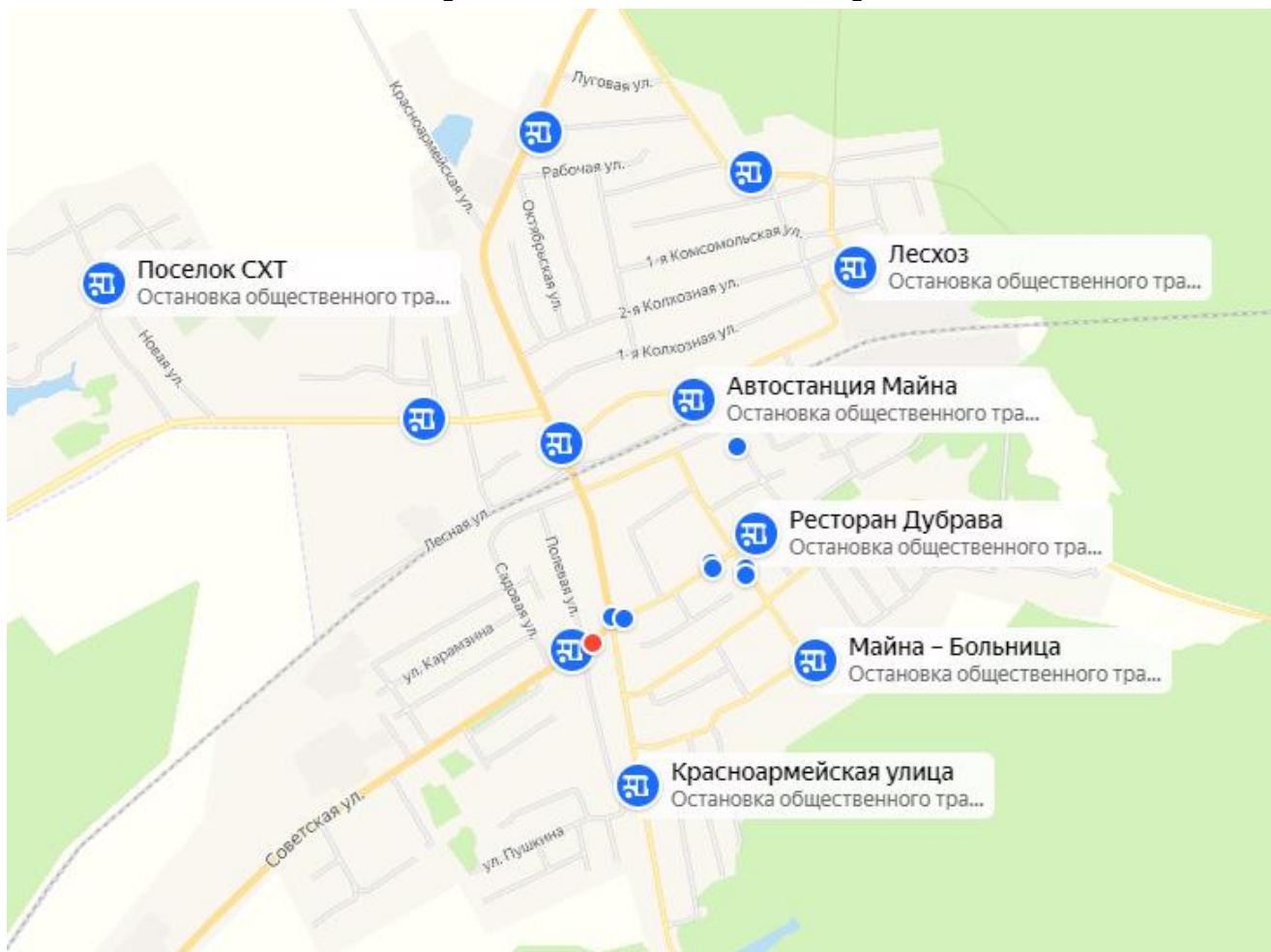


Рисунок. Дислокация остановок общественного транспорта
муниципального образования «Майнское городское поселение»



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

Список маршрутов общественного транспорта на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»

Автобус 1. Северная улица Майна – Больница

Автобус 2. Поселок СХТ Майна – Больница

Автобус 323 · Майна – Больница Совхоз Чуфаровский Майна – Больница

Автобус 242 Майна – Больница Подлесное

Автобус 304 · Майна – Больница Безлесный Майна – Больница

Автобус 304к Автостанция Майна Кадышевка

Автобус 323 · Майна – Больница Суцевка Майна – Больница

Автобус 335 Автостанция Майна Аксаково

Автобус 341 Автостанция Майна Сиуч

Автобус 452 Автостанция Майна Ульяновск – Центральный автовокзал

Автобус 502 Поповка Ульяновск – Центральный автовокзал

Автобус 509 КП Игнатовка Ульяновск – Центральный автовокзал

Автобус 540 Майна – Больница Чирикеево

Автобус 645 Ульяновск – Центральный автовокзал Автокасса Базарный Сызган

Маршрутка 616 Родниковые Пруды-1 Ульяновск – Центральный автовокзал

Маршрутка 637 Ульяновск – Центральный автовокзал Чуфарово – Рынок

Маршрутка 682 Ульяновск – Центральный автовокзал Автовокзал Вешкайма



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

Карта-схема маршрутов общественного транспорта
муниципального образования «Майнское городское поселение»

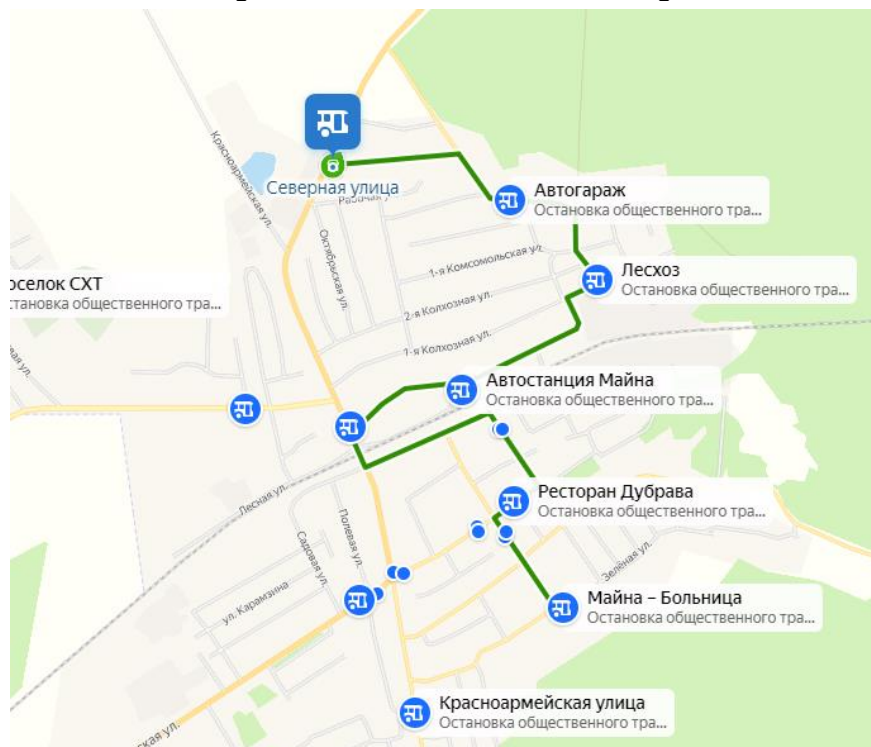


Рисунок. Дислокация остановок общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», маршрут автобуса 1. Северная улица Майна – Больница



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

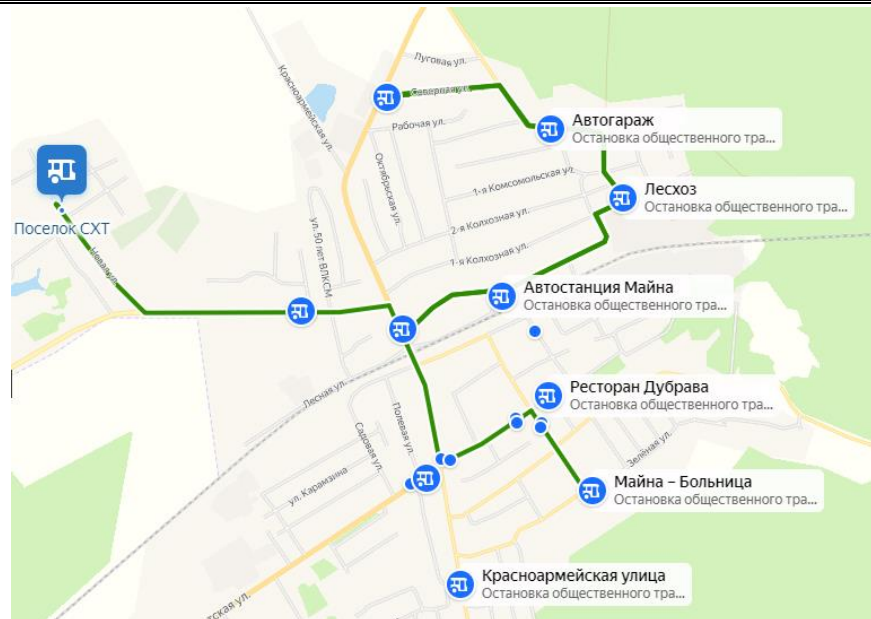


Рисунок. Дислокация остановок общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», маршрут автобуса 2. Поселок СХТ Майна – Больница



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

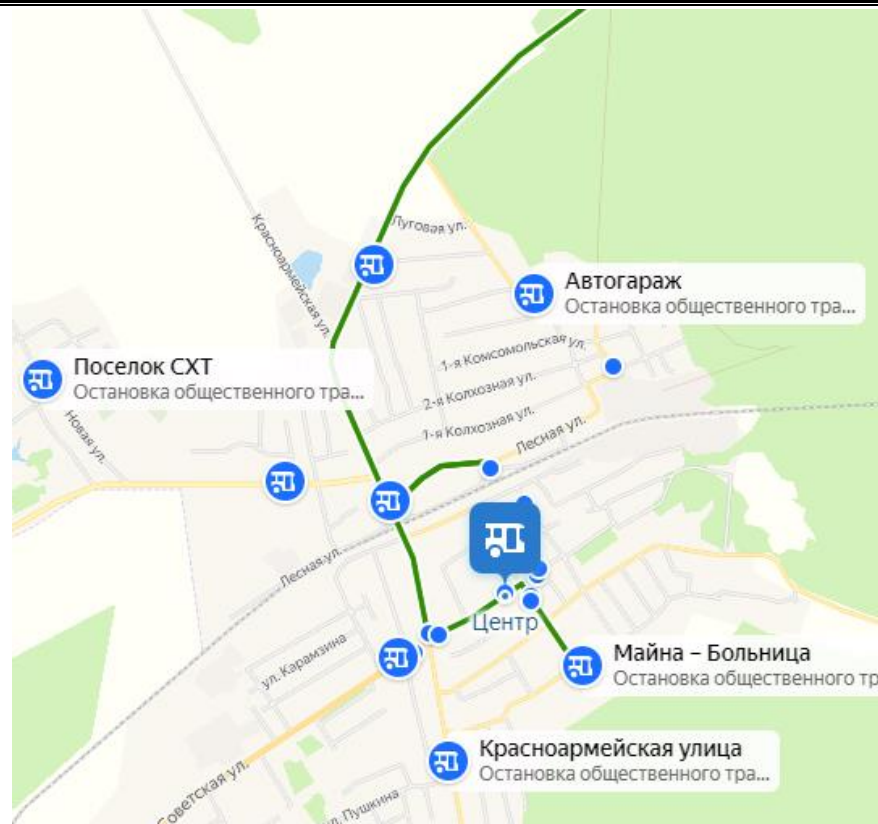


Рисунок. Дислокация остановок общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», маршрут автобуса 242 Майна – Больница Подлесное;



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

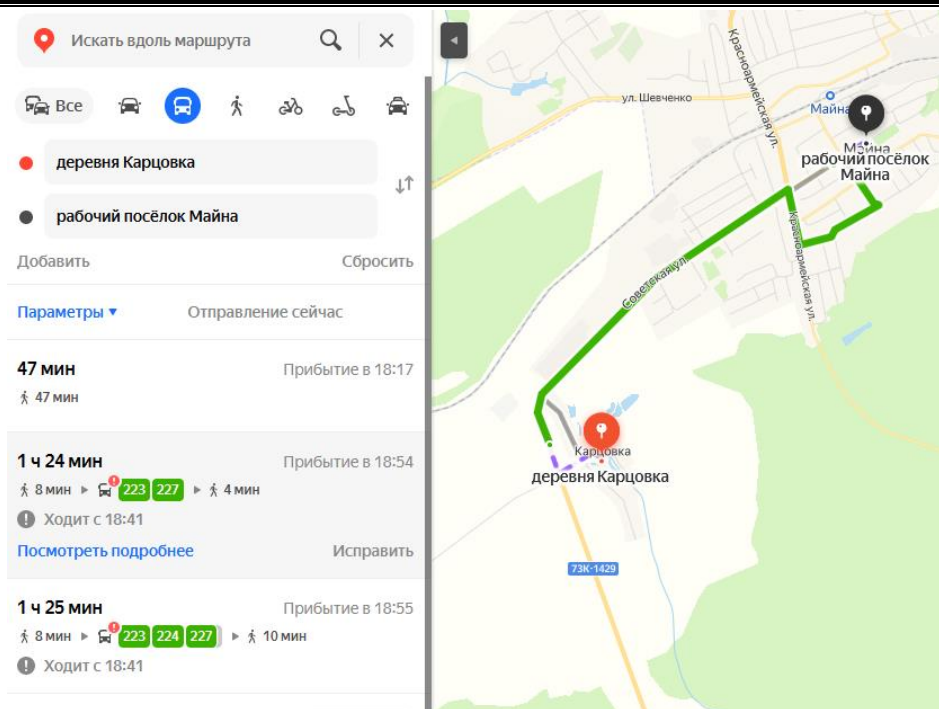


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», д. Карцовка – р.п. Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

село Большое Жеребятниково

рабочий посёлок Майна

Добавить Сбросить

Параметры ▾ Отправление сейчас

3 дн. 13 ч 31 мин Прибытие 26 авг, в 07:04

1 мин ▶ 335 ▶ 13 мин

⚠ Сегодня не ходит

Посмотреть подробнее Исправить

Отправьте этот маршрут на телефон Отправить

Реклама

Частный детский сад в Самаре : ×
samara.sad-detey.ru
5-ти разовое питание. Развивающие занятия на оборудовании magiшм. Логопед.

Путёвки с лечением в санатории : ×
Кисловодска. Цены 2024
sanatorex.ru

Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Большое Жеребятниково – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

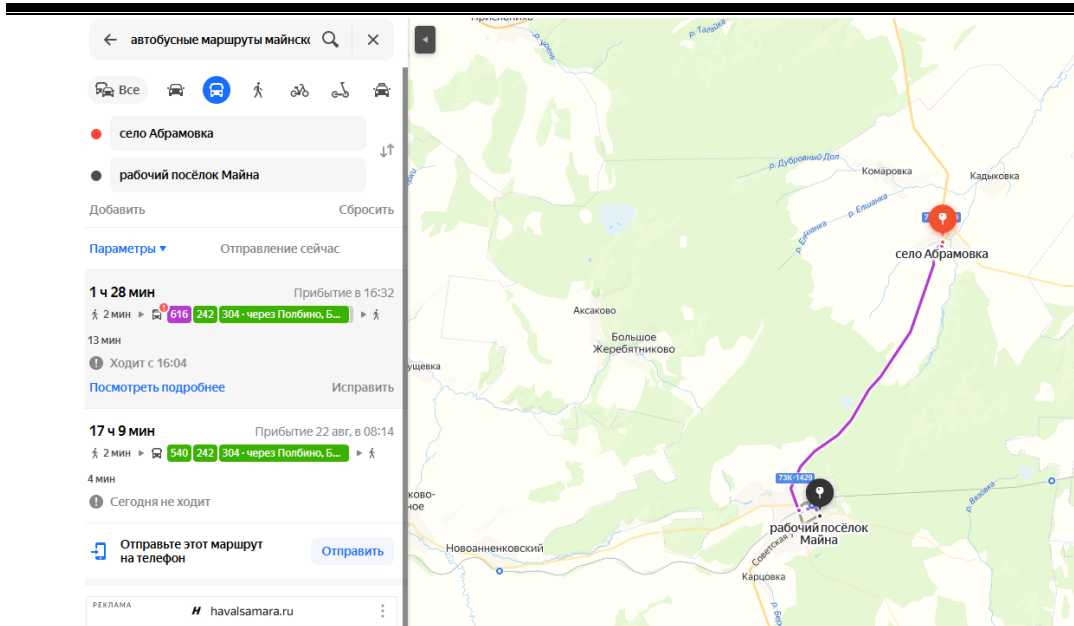


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Абрамовка – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД Вешкаймский район Ульяновская область

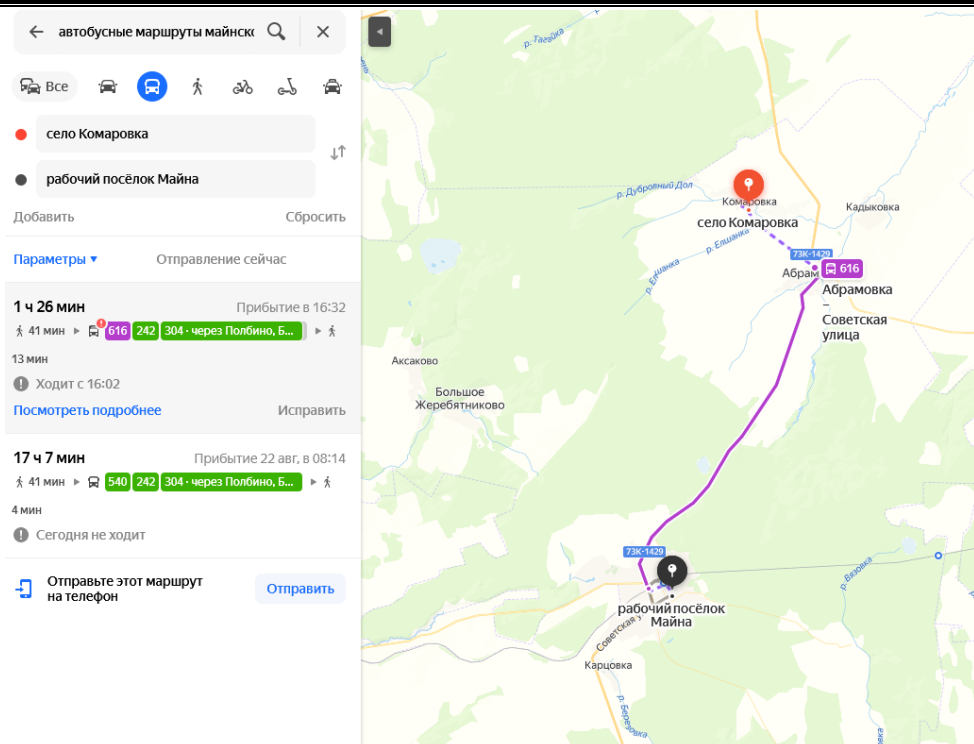


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Ко-маровка – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

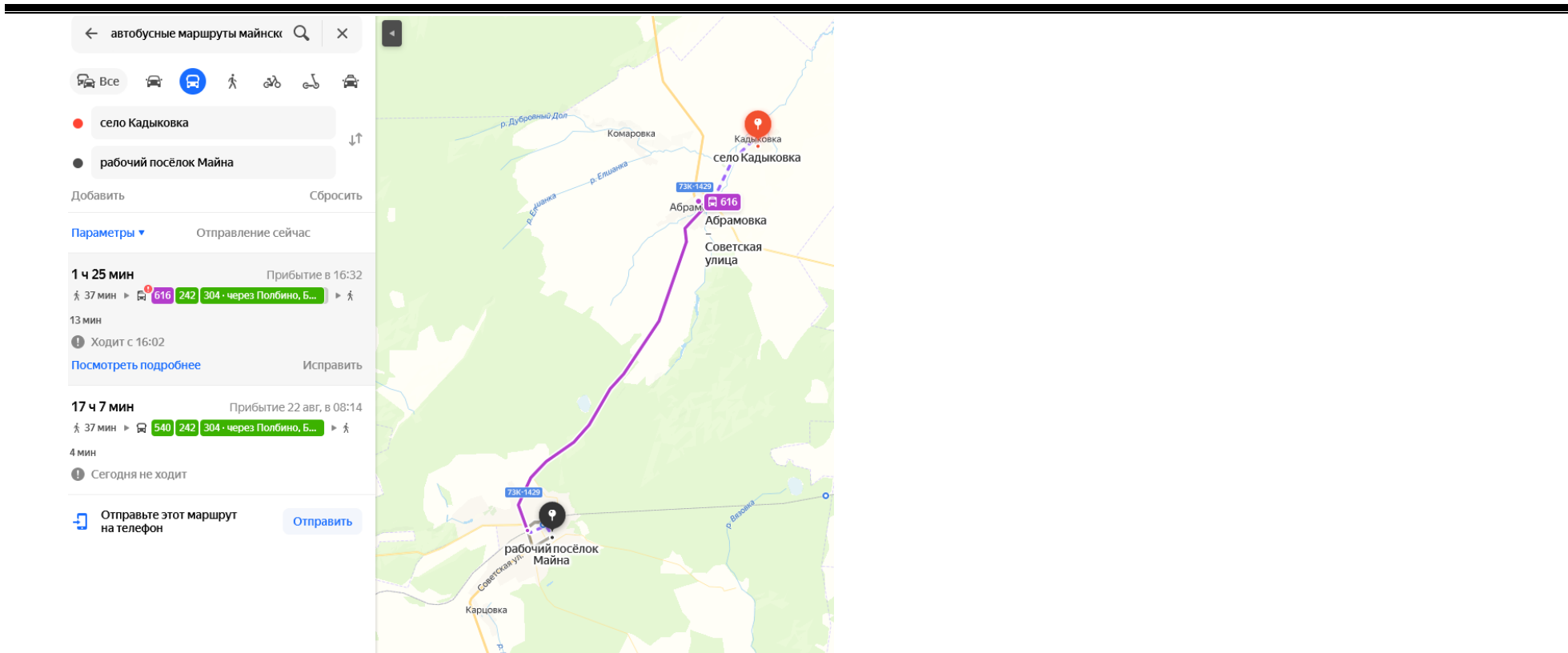


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Кадыковка – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

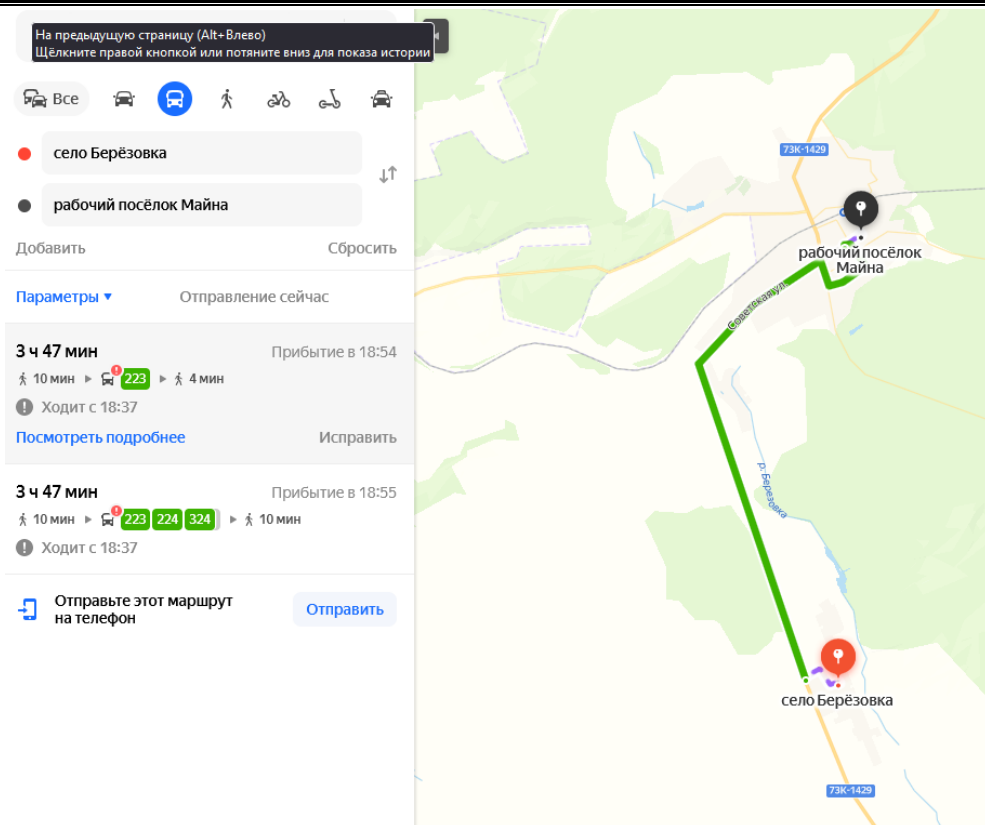


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Берёзовка – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД Вешкаймский район Ульяновская область

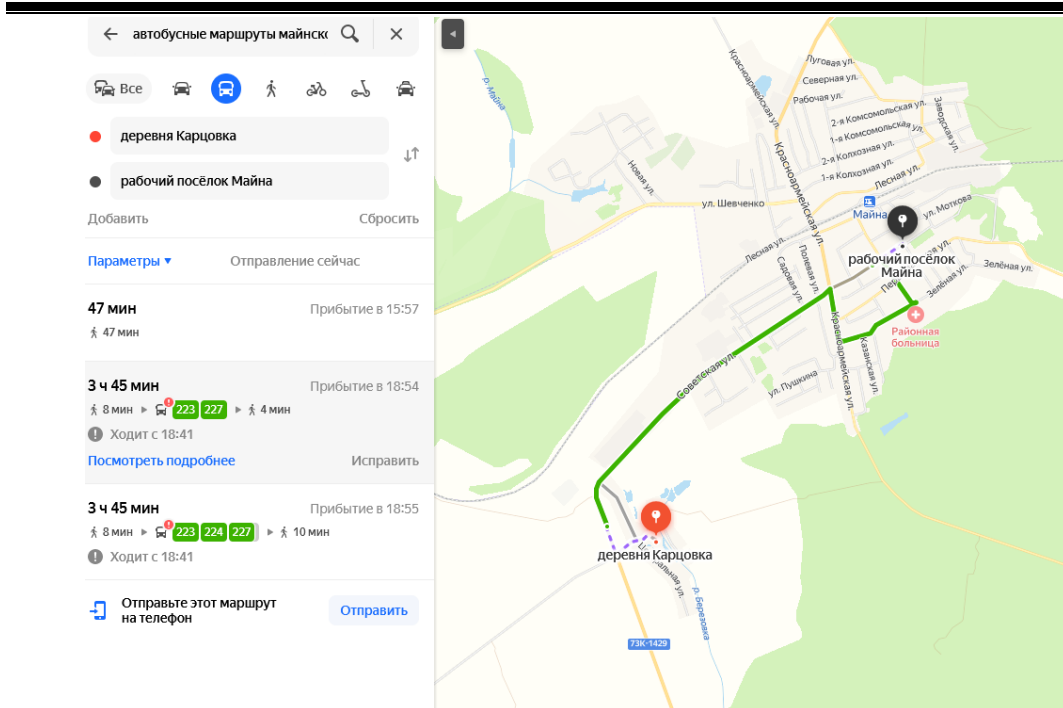


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», д.Карцовка– р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

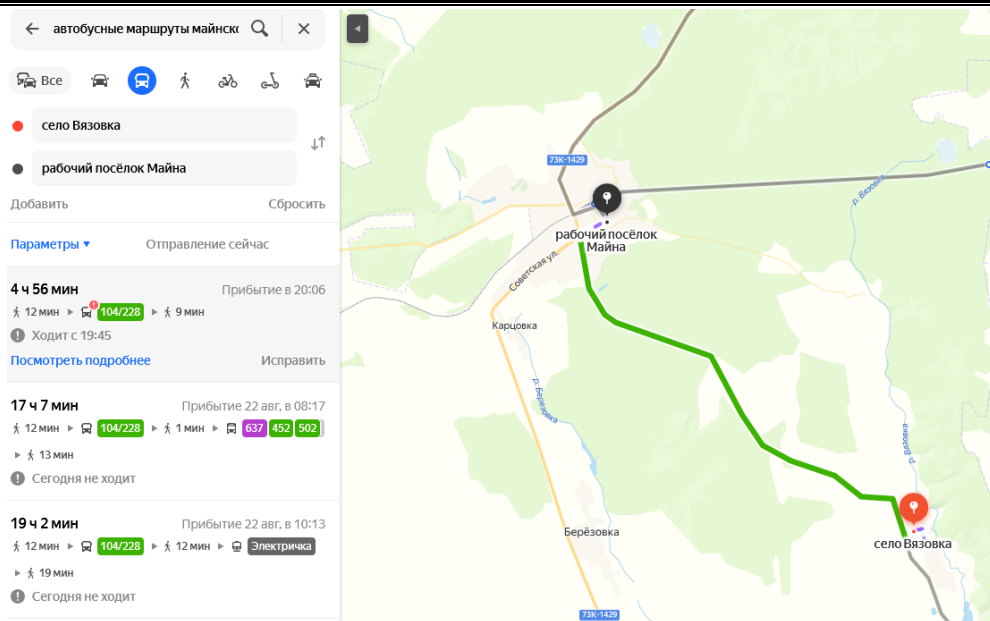


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Вязовка – р.п.Майна



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

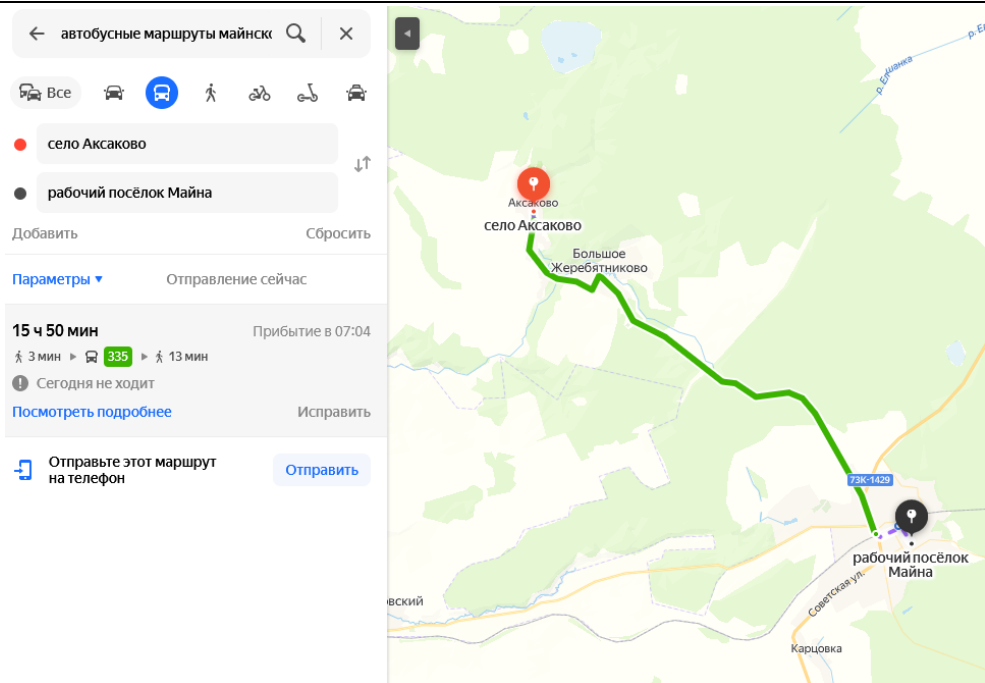


Рисунок. Маршрут общественного транспорта муниципального образования «Майнское городское поселение», с.Аксаково – р.п.Майна

Приложение 4.



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

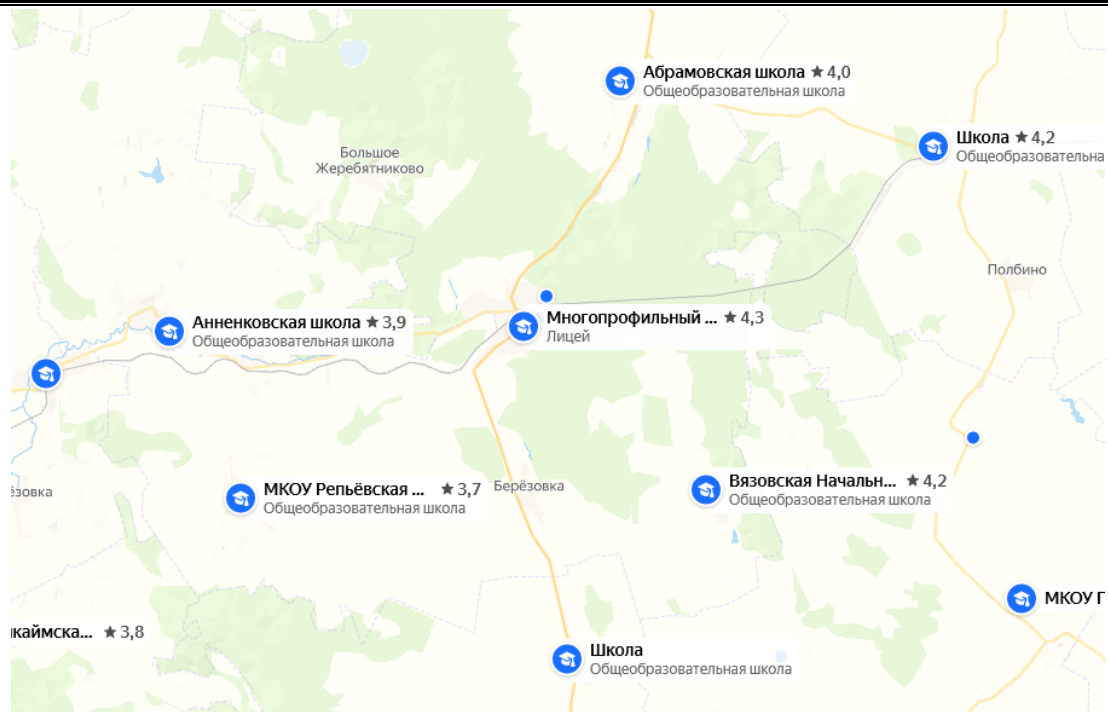


Схема расположения общеобразовательных учреждений (школ)
на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

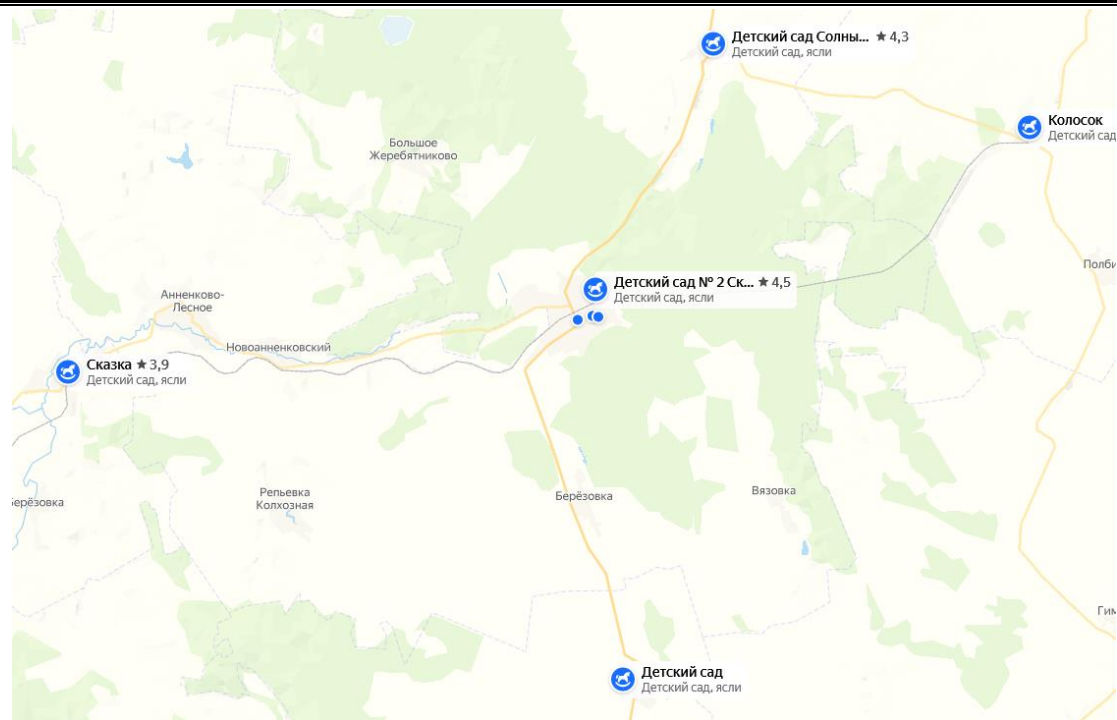


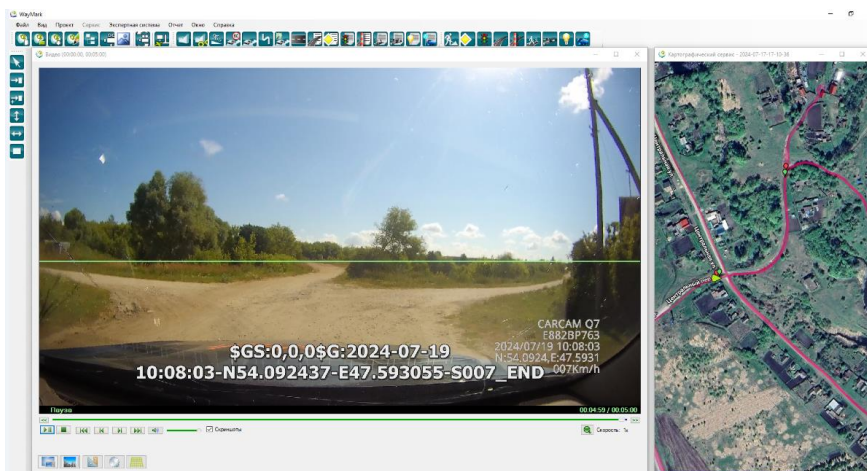
Схема расположения дошкольных общеобразовательных учреждений (детские сады) на территории муниципального образования «Майнское городское поселение»



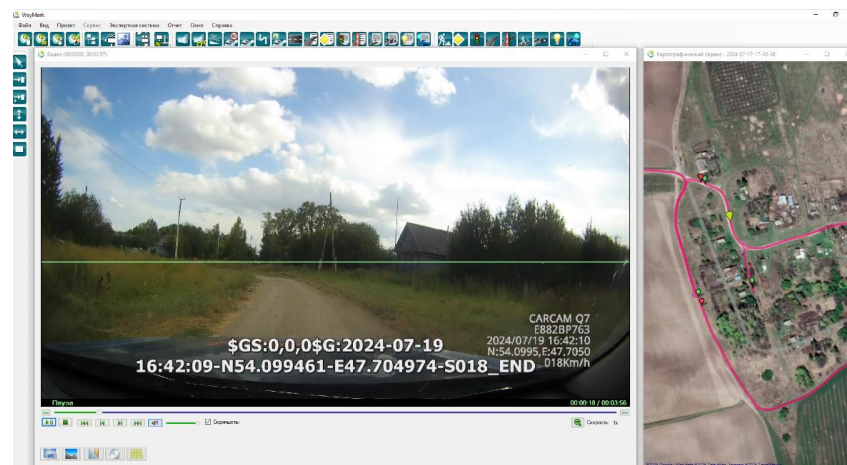
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

Приложение 5.

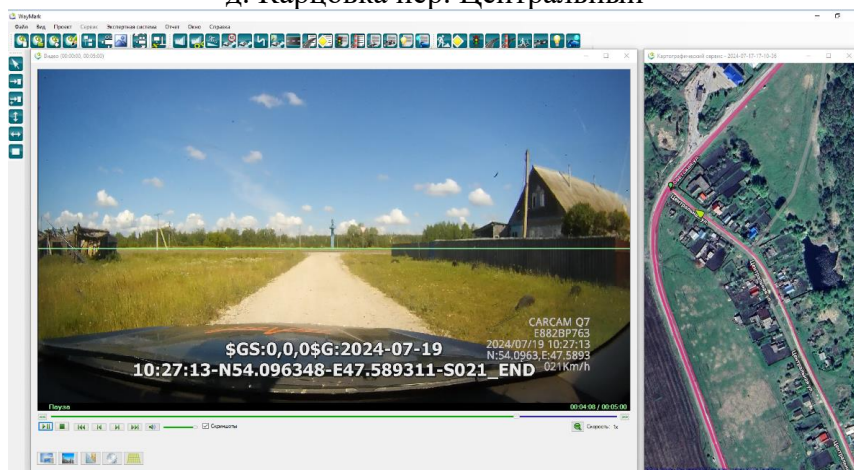
Обследование автомобильных дорог
муниципального образования «Майнское городское поселение» Ульяновская область



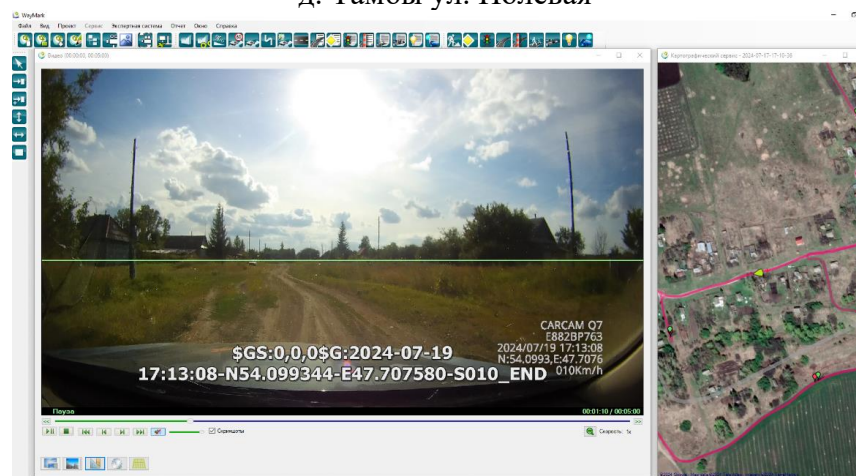
д. Карцовка пер. Центральный



д. Тамбы ул. Полевая



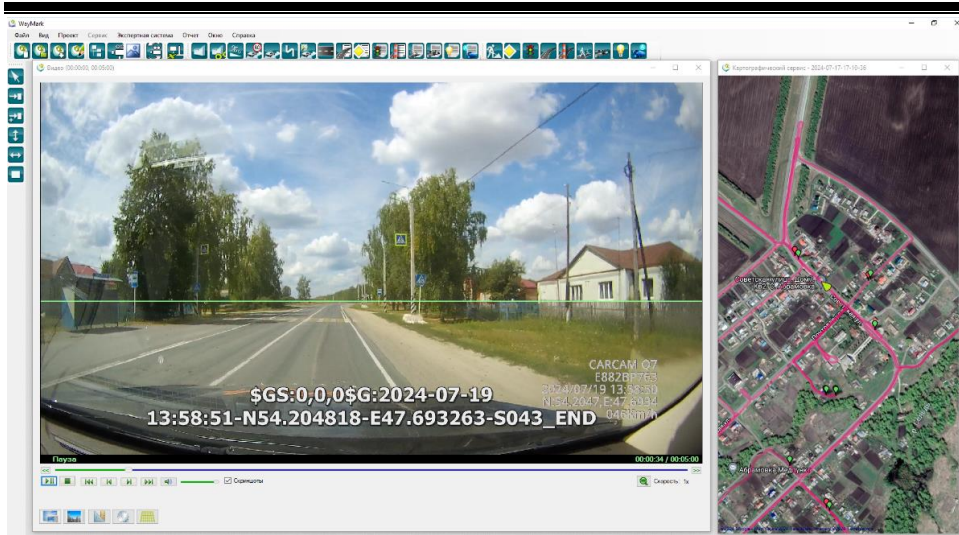
д. Карцовка ул. Центральная



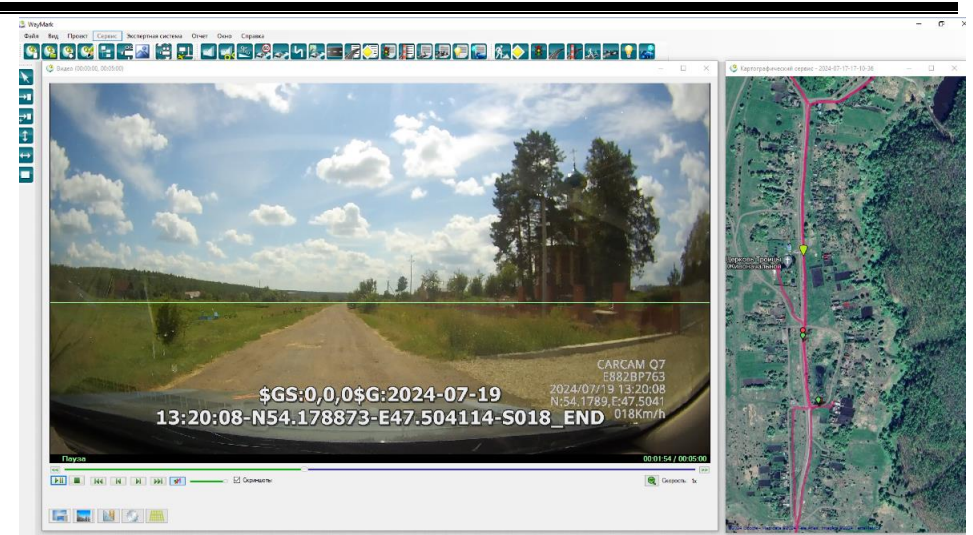
д. Тамбы ул. Тамбовская



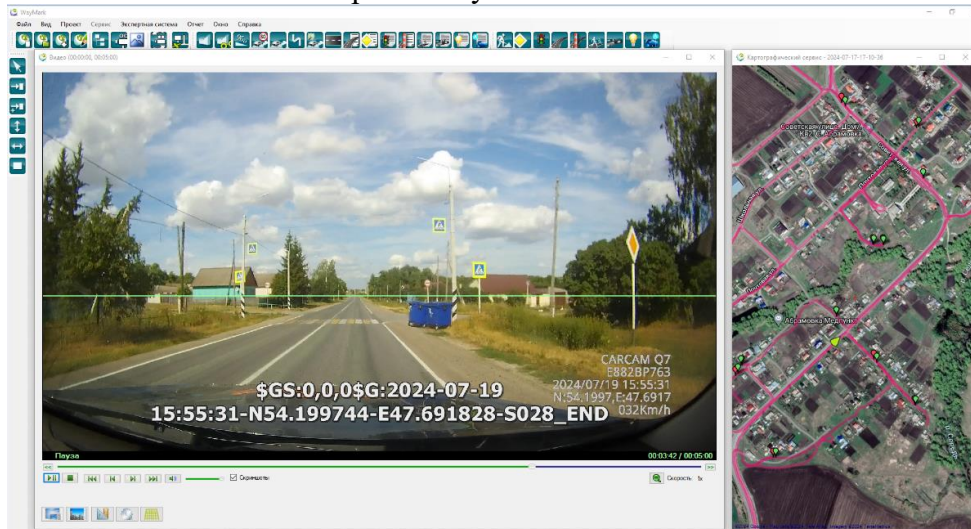
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



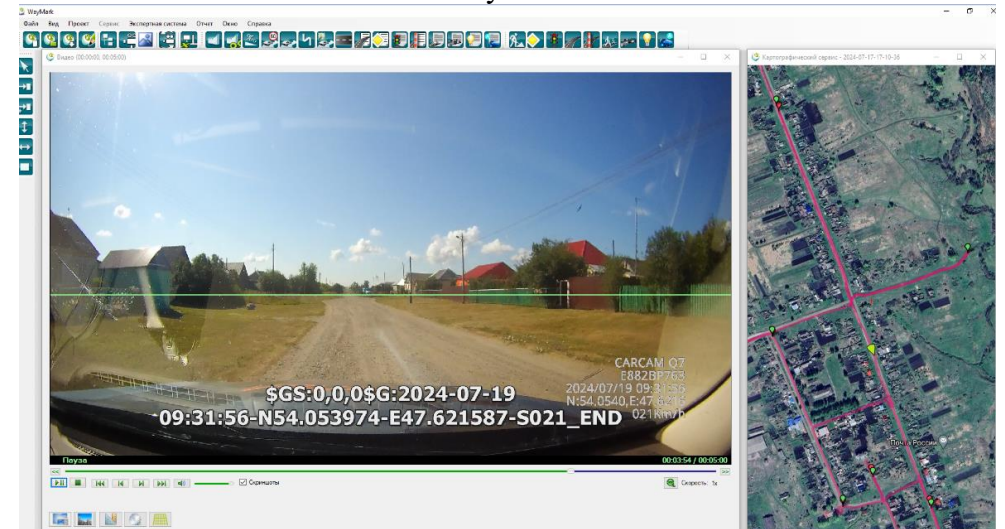
с.Абрамовка ул. Советская



С.Аксаково ул.Аксакова



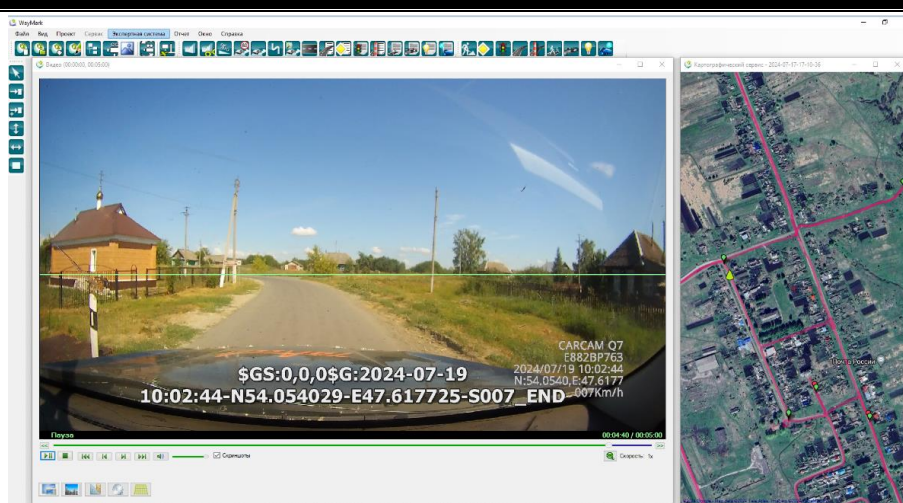
с.Абрамовка ул. Центральная



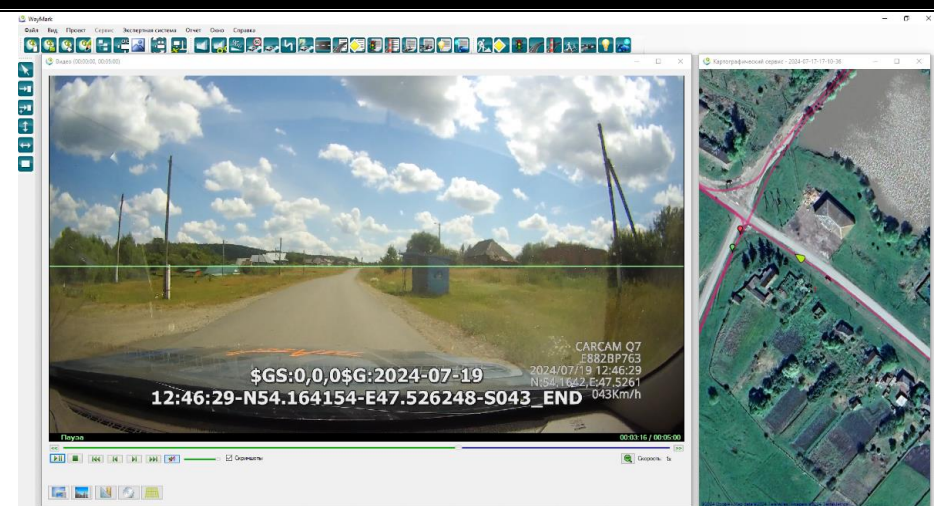
с.Берёзовка ул Центральная



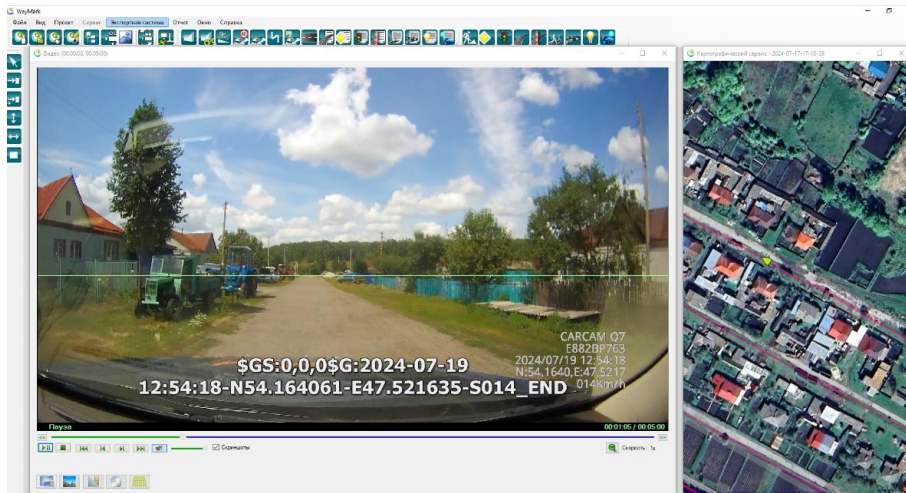
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



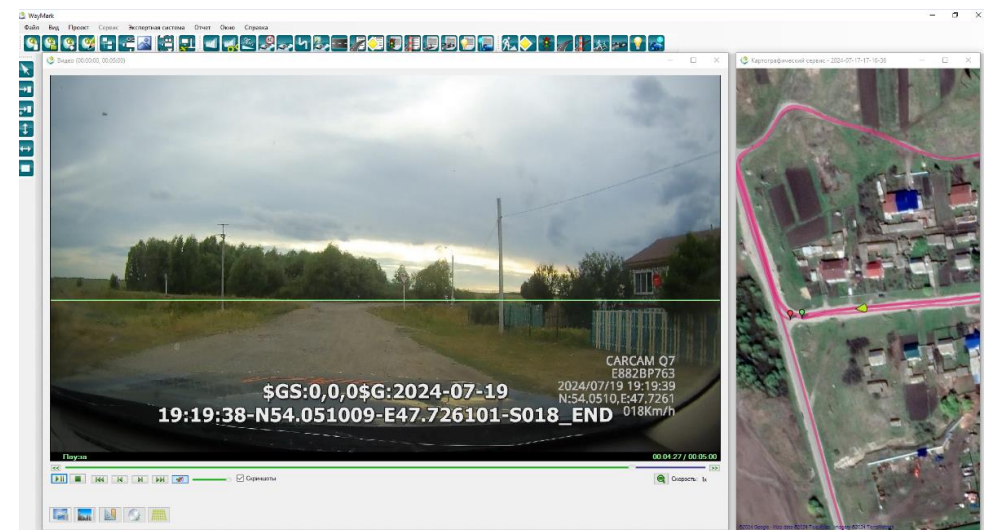
с.Берёзовка ул. Школьная



с. Большое Жеребятниково ул. Центральная



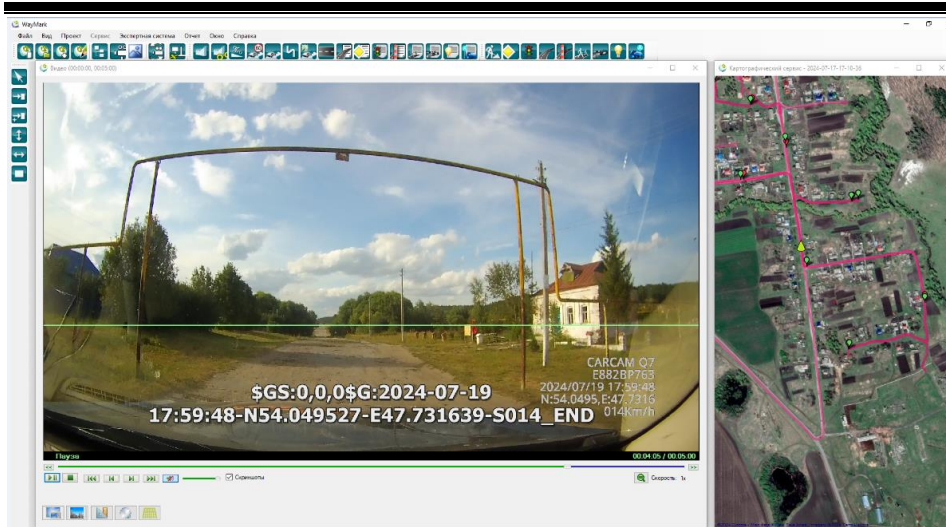
с. Большое Жеребятниково ул. Молодёжная



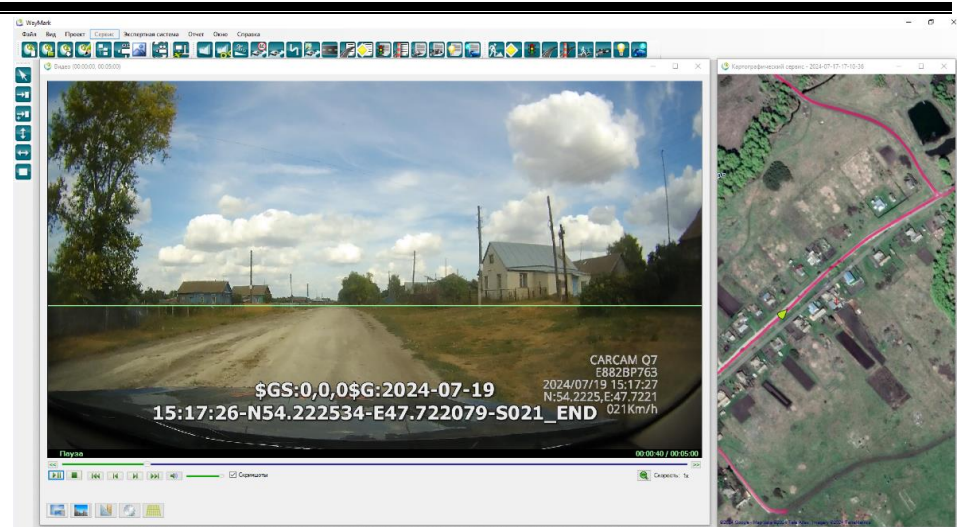
с. Вязовка ул. Мира



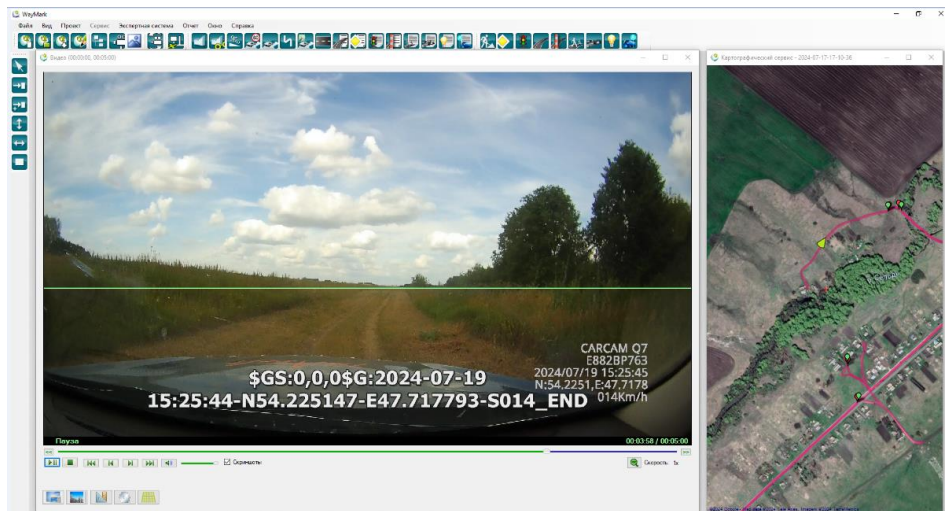
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



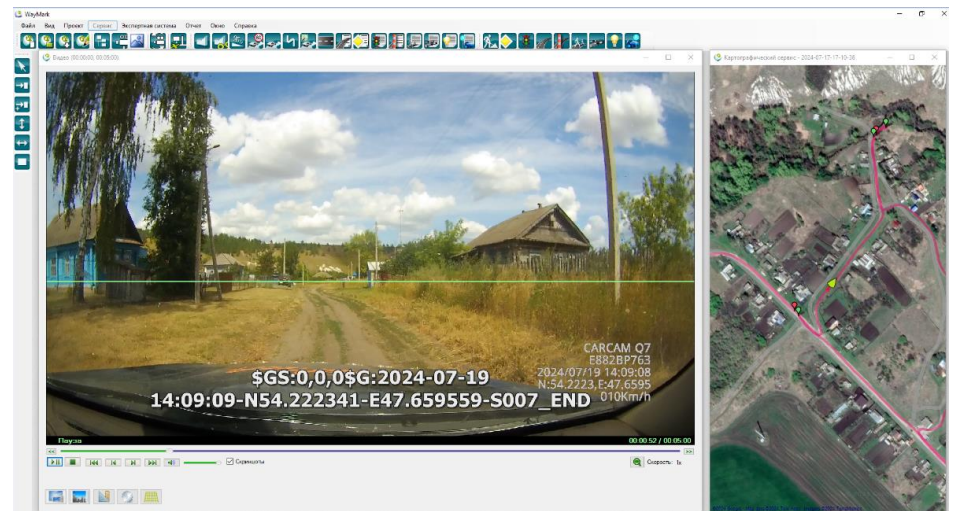
с.Вязовка ул. Советская



с.Кадыковка ул. Центральная



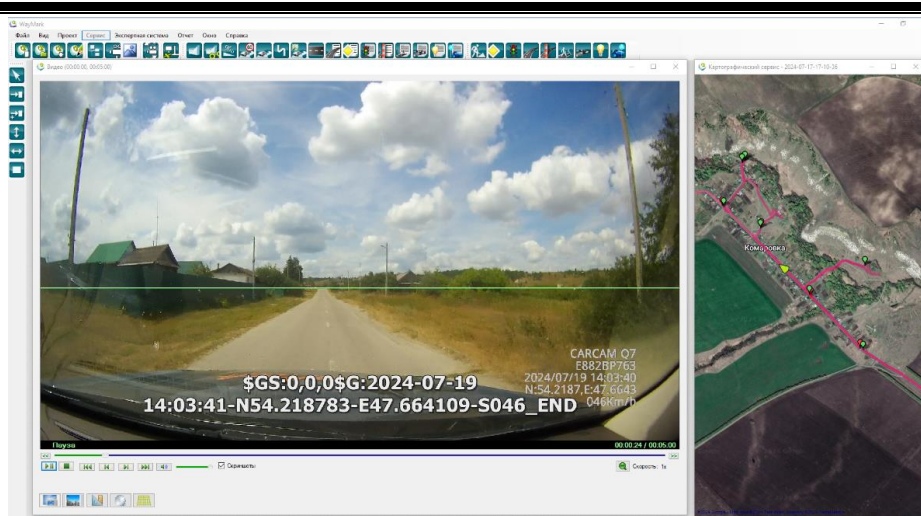
с.Кадыковка пер.Ивановский



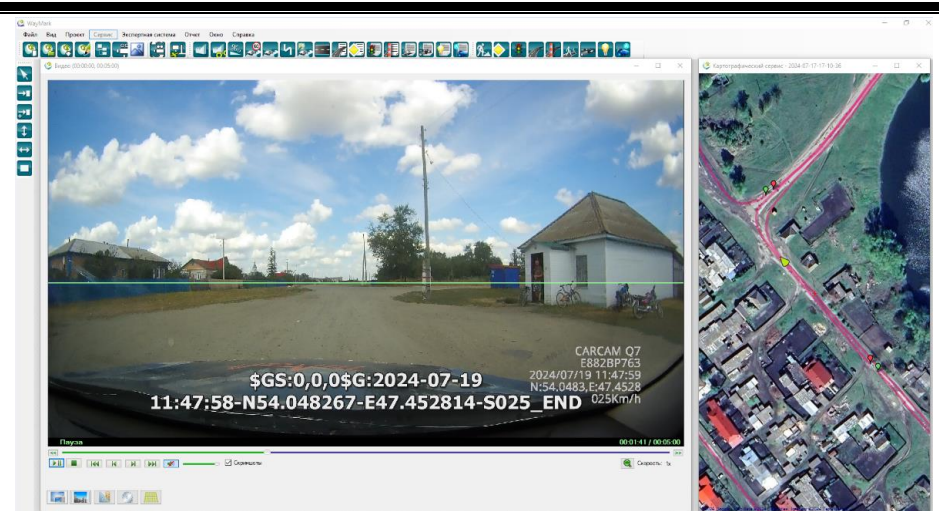
с.Комаровка пер.Речной



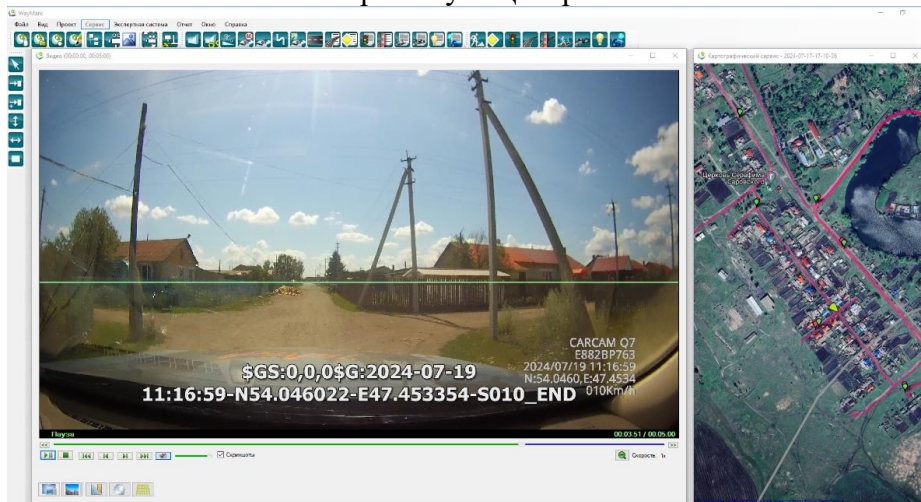
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



с.Комаровка ул. Центральная



с.Репьёвка Колхозная ул.Мытарева



с.Репьёвка Колхозная ул.Молодёжная

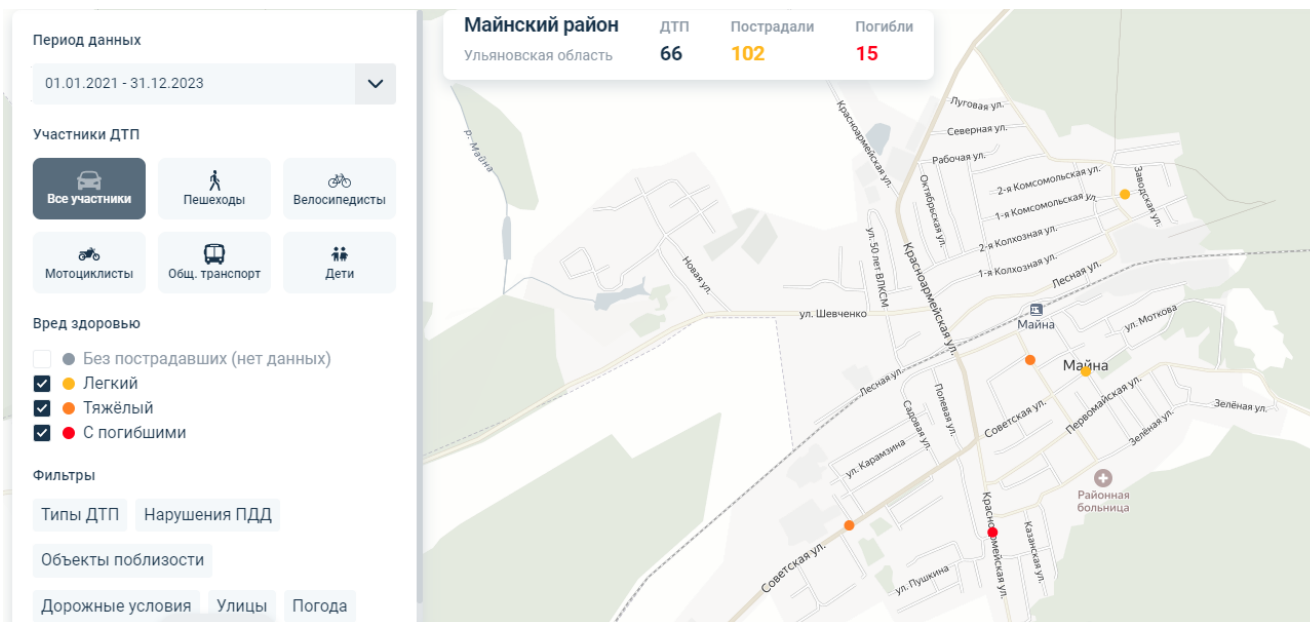


Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

Приложение 6.

Схема распределения ДТП

По официальным данным за период с 2021 по 2023 годы проанализированы ДТП, которые произошли в разное время суток на дорогах местного значения.





Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

ДТП

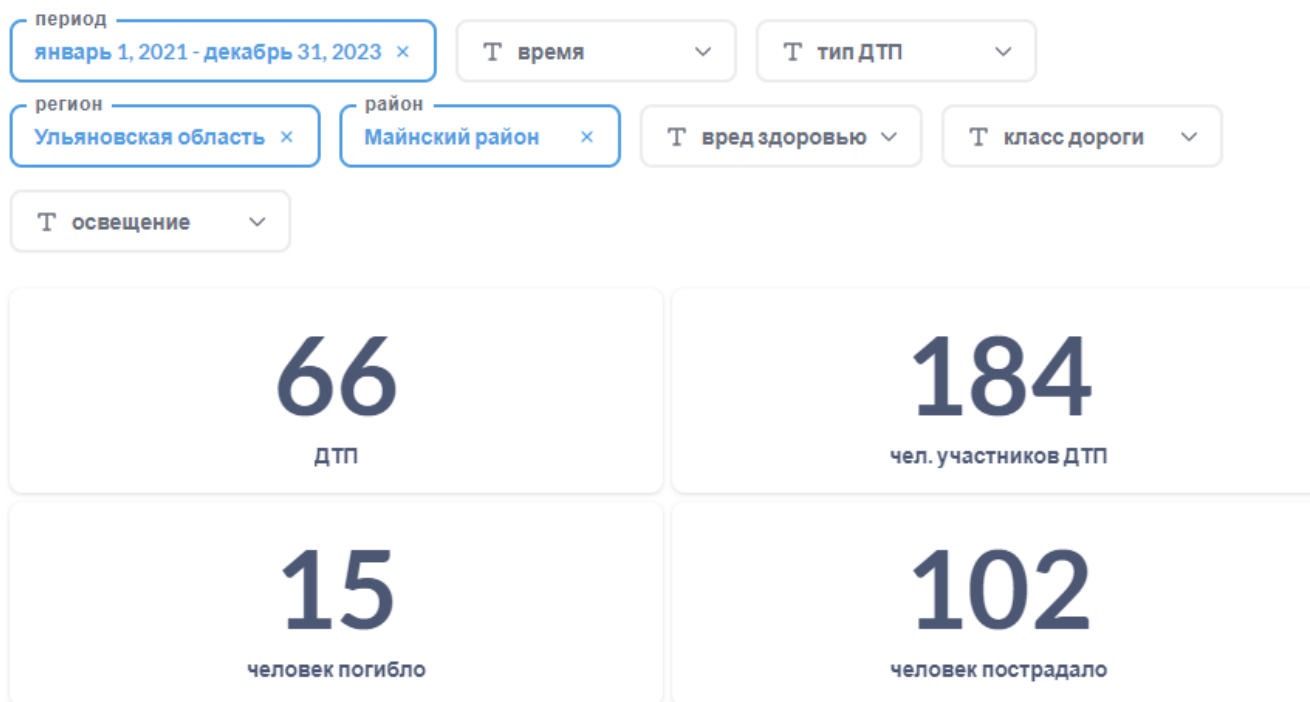


Рисунок. Статистика ДТМ в Майнском районе за последние три года.



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

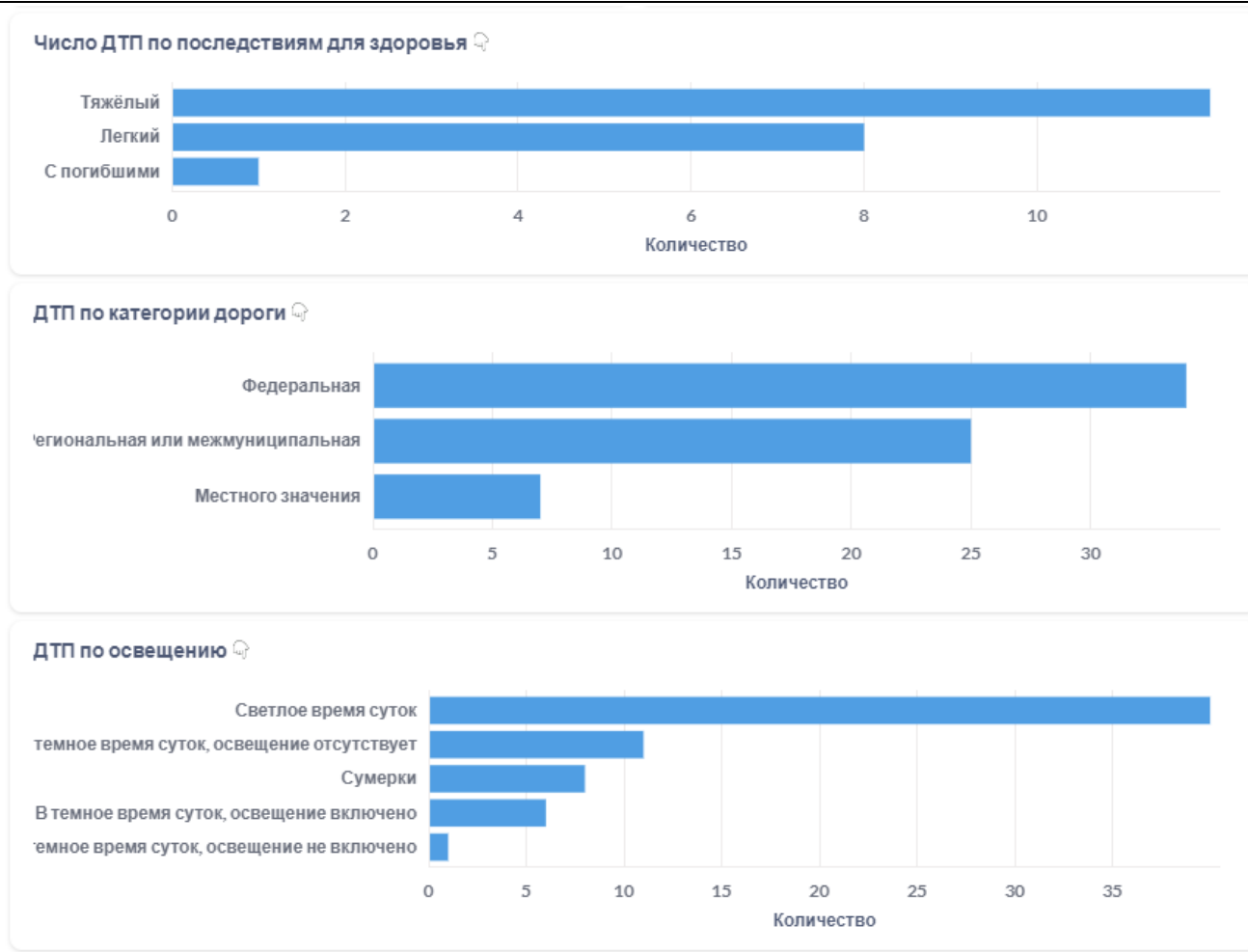


Рисунок. Статистика ДТП по различным критериям.



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

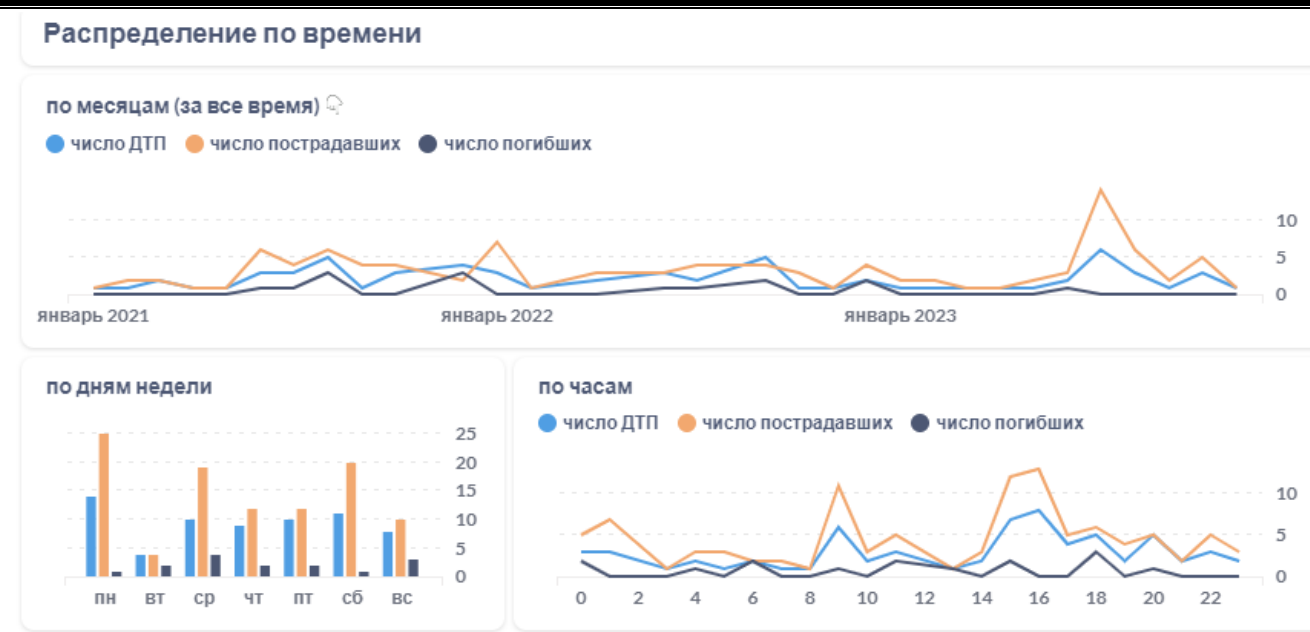
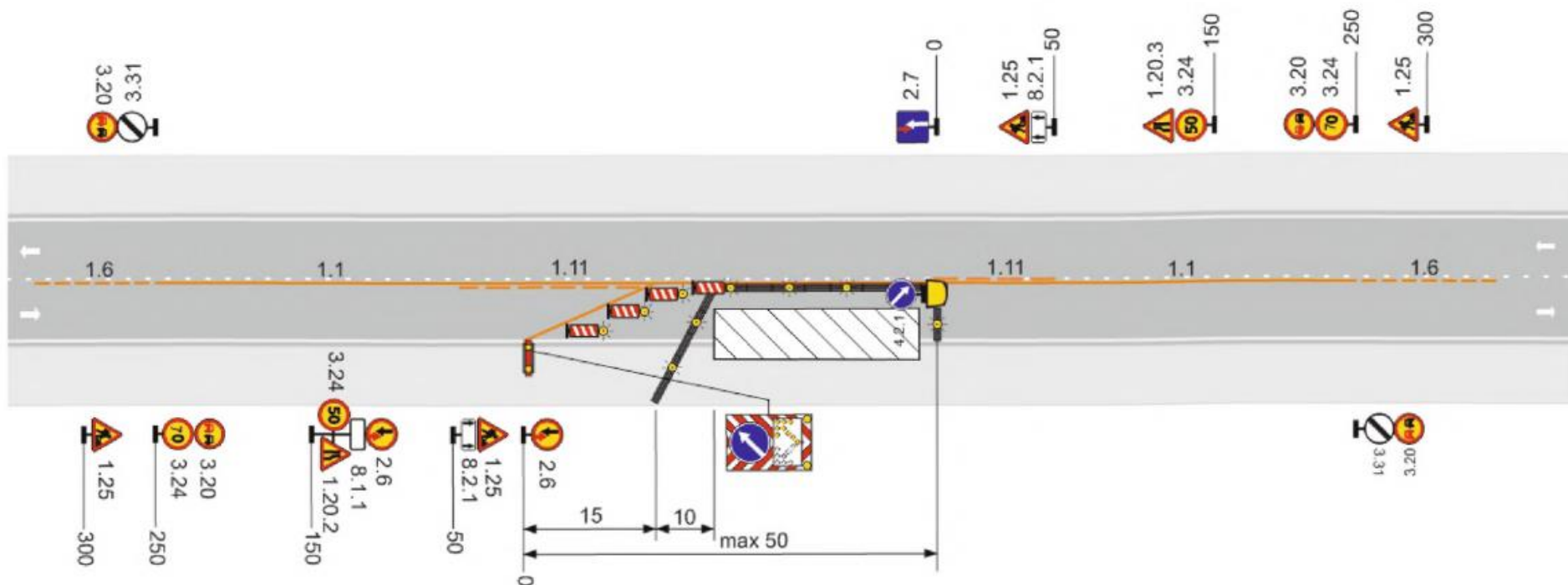


Рисунок. Диаграммы ДТП по месяцам, дням недели и часам в период с 2021 по 2023 год.



Приложение 7.

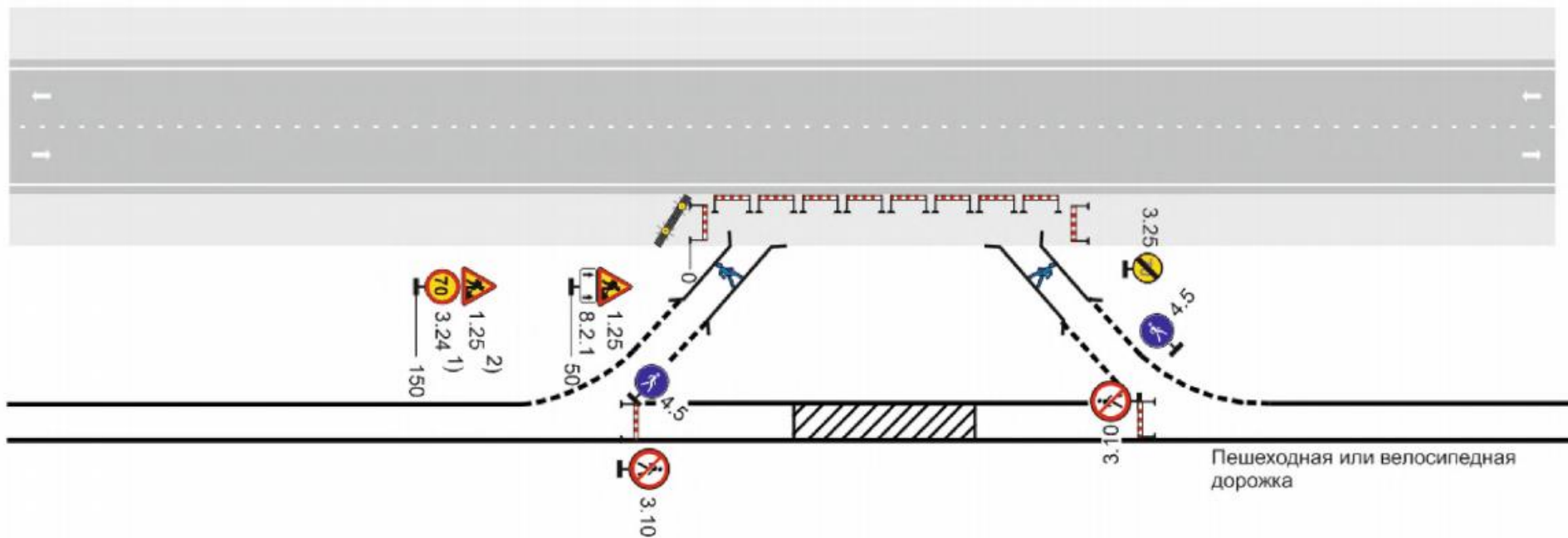
Типовые схемы производства работ на период введения временных ограничений
в связи с производством работ на проезжей части



Двухполосная дорога. Рабочая зона производства долговременных работ на полосе движения.
Пропуск транспортных средств встречных направлений по одной полосе с помощью дорожных знаков
(интенсивность движения менее 250 авт./ч в двух направлениях)



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

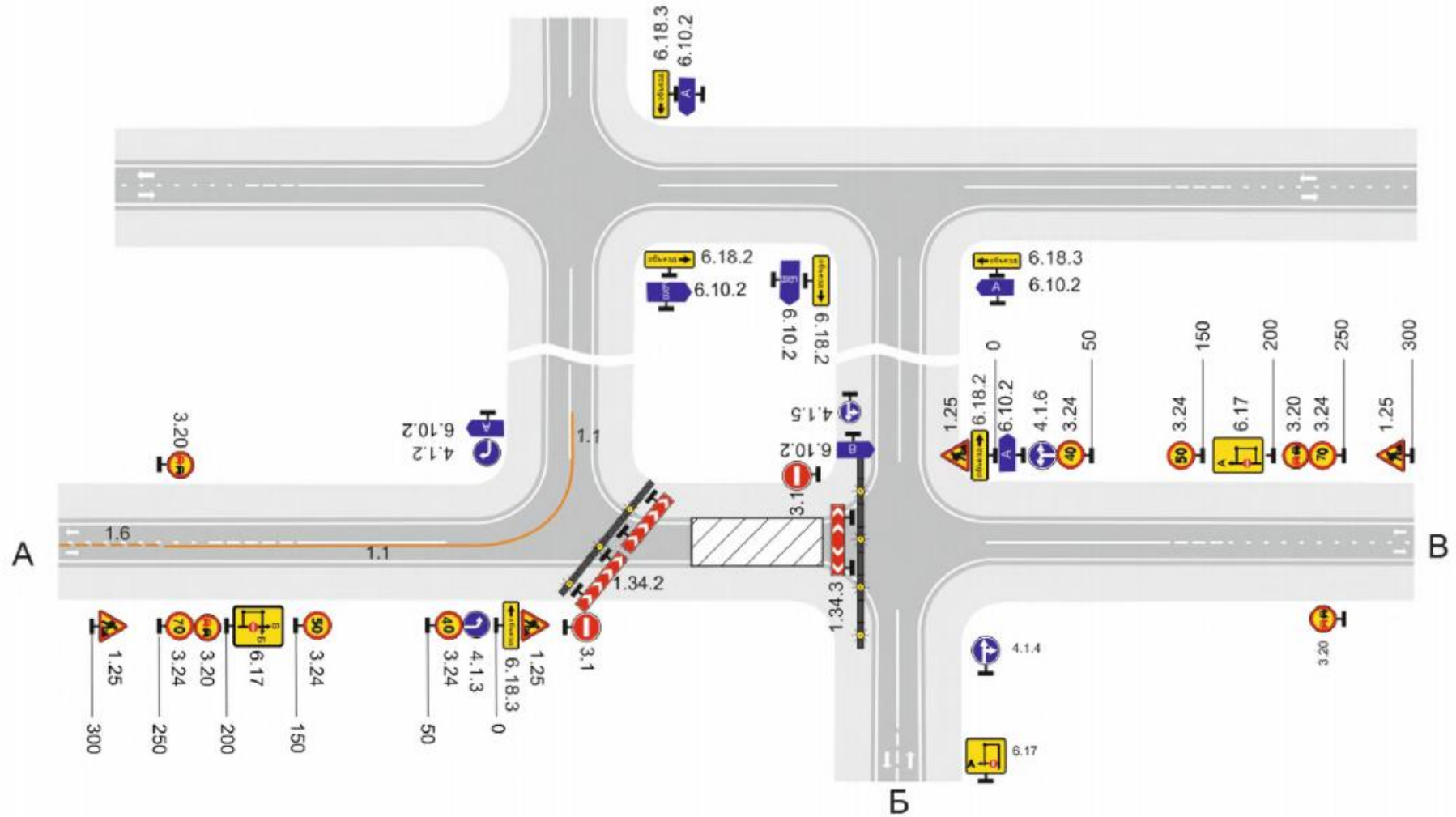


Двухполосная дорога. Рабочая зона производства долговременных работ на пешеходной (велосипедной) дорожке.

- 1) В населенном пункте ограничение максимальной скорости 50 км/ч.
- 2) В населенном пункте знак 1.25 устанавливается на расстоянии 50-100 м



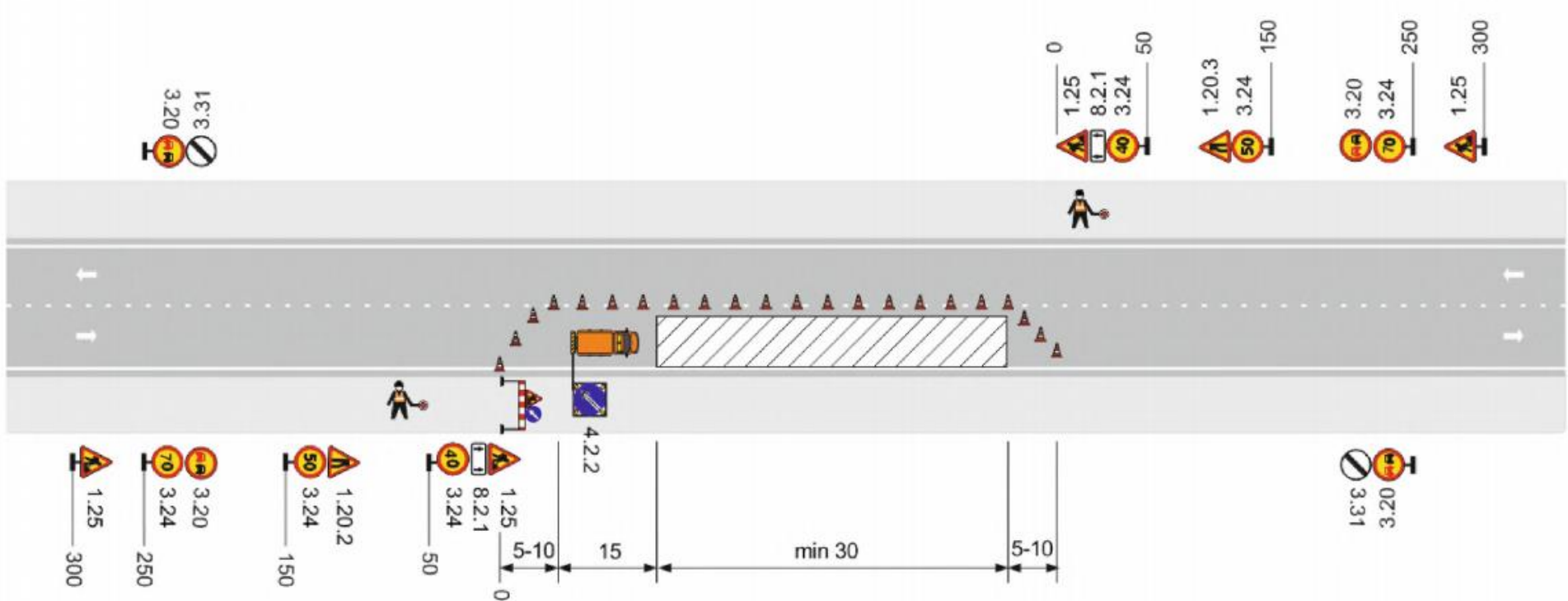
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



Двухполосная дорога. Рабочая зона производства долговременных работ на всей ширине проезжей части.
Пропуск транспортных средств в объезд по существующим дорогам



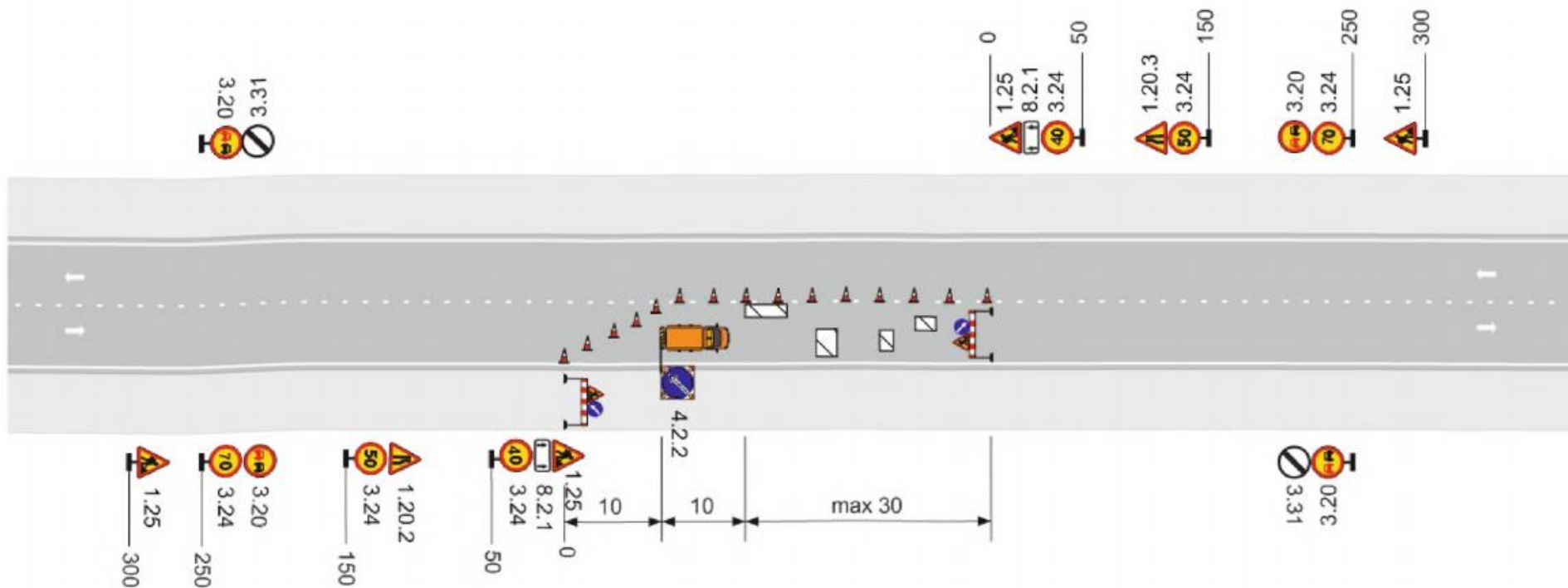
Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



Двухполосная дорога. Рабочая зона производства краткосрочных работ длиной более 30 м на полосе движения.
Пропуск транспортных средств встречных направлений по одной полосе с помощью регулировщиков



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область

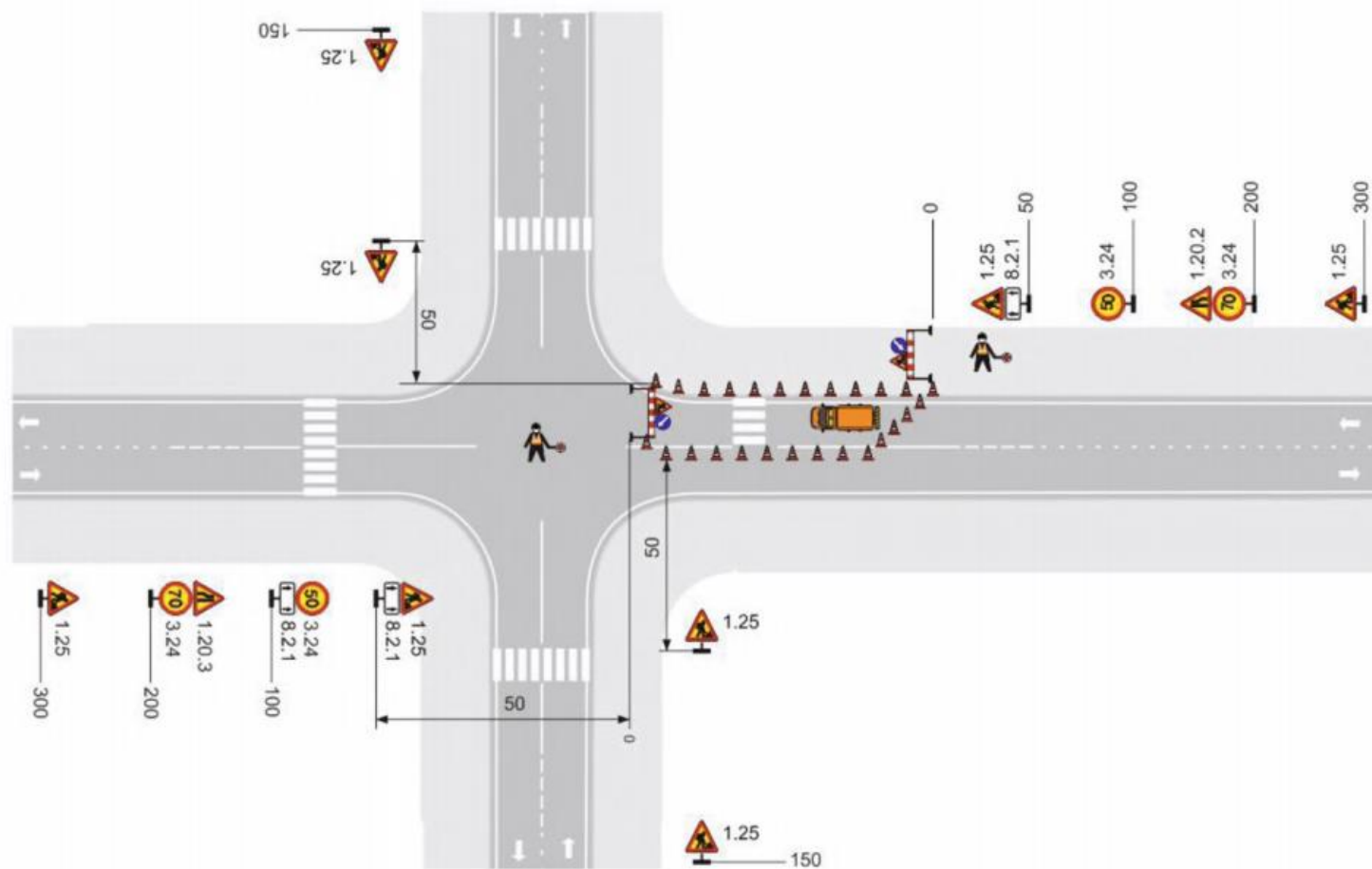


Двухполосная дорога. Рабочая зона производства краткосрочных работ длиной менее 30 м на полосе движения.

Пропуск транспортных средств встречных направлений по одной полосе
(регулирование с помощью регулировщика при интенсивности движения более 250 авт./ч в двух направлениях или при
ограниченной видимости на участке дороги)



Пояснительная записка ПОДД
Вешкаймский район Ульяновская область



Пересечение автомобильных дорог в одном уровне.

Рабочая зона производства краткосрочных работ по нанесению дорожной разметки на полосе движения.

Пропуск транспортных средств по полосе встречного движения с помощью регулировщиков
(при необходимости допускается увеличивать количество регулировщиков)