

УЛЬЯНОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ

КОМПЛЕКСНЫЕ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Цильнинского района, составленные на расчетный срок, в том числе
Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения
общественным транспортом Цильнинского района

Том 1 из 2

Разработчик:

Генеральный директор

ООО «ЯНЭНЕРГО»

А. Ю. Никифоров

подпись, дата

Руководитель проекта

А. А. Никифоров

подпись, дата

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ
И ОРГАНИЗАЦИЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	9
1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	26
1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации	26
1.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий	29
1.2.1 Анализ документов территориального планирования.....	29
1.2.2 Анализ планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий	32
1.2.3 Итоги анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры	39
1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность.....	41
1.3.1 Анализ документов стратегического планирования.....	41
1.3.2 Демография.....	42

1.3.3	Валовый городской продукт	46
1.3.4	Промышленность.....	49
1.3.5	Транспорт.....	49
1.3.6	Образование	50
1.3.7	Здравоохранение.....	51
1.3.8	Спорт	51
1.3.9	Торговля.....	51
1.3.10	Оценка градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	52
1.3.11	Результаты оценки социально-экономической и градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	54
1.4	Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	55
1.4.1	Оценка сети дорог.....	55
1.4.2	Оценка и анализ показателей качества содержания дорог ..	57
1.4.3	Анализ перспектив развития дорог на территории Цильнинского района.....	58
1.5	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	59
1.5.1	Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения	59
1.5.2	Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования	60

1.5.3	Организация движения грузовых ТС.....	63
1.5.4	Организация движения пешеходов и велосипедистов	63
1.6	Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок.....	66
1.6.1	Оценка организации парковочного пространства	66
1.6.2	Оценка и анализ параметров размещения парковок.....	71
1.7	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД).....	72
1.8	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения	73
1.9	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	75
1.10	Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	84
1.10.1	Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	84
1.10.2	Анализ пассажиропотоков	85
1.11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии)	87
1.11.1	Анализ состояния безопасности дорожного движения	87
1.11.2	Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	101
1.12	Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	102

1.13	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	104
2	Мероприятия по организации дорожного движения	106
2.1	Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категории транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	106
2.2	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок....	106
2.3	Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление	107
2.4	Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	108
2.5	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов	108
2.6	Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	112
2.7	Развитие парковочного пространства.....	112
2.8	Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств	113
2.9	Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	114
2.10	Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на	

которых необходимо введение светофорного регулирования.....	114
2.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	120
2.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий	120
2.13 Организация движения маршрутных транспортных средств	120
2.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	122
2.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	125
2.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств ..	127
2.17 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	128
2.18 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	129
2.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	133
2.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	138
2.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	142

2.22	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	145
3	Формирование итогового перечня мероприятий по организации дорожного движения, установление очередности их реализации, оценка объемов и источников финансирования	149
4	Оценка эффективности мероприятий по ОДД	153
	Заключение	158

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

- Стратегией социально-экономического развития Приволжского федерального округа;
- Стратегией социально-экономического развития Ульяновской области до 2030 года;
- стратегиями социально-экономического развития муниципальных

образований входящих в состав Ульяновской городской агломерации;

- планами мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития муниципальных образований входящих в состав Ульяновской городской агломерации;

- Государственной программой Ульяновской области "Развитие транспортной системы Ульяновской области" на 2014 - 2020 годы";

- документами территориального планирования муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области;

- действующими государственными и муниципальными программами;

- инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта;

- комплексными транспортными схемами и схемами транспортного обслуживания муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области (при их наличии), в том числе, учитывающих взаимное влияние и совместную работу транспортной инфраструктуры муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области.

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД

№ п/п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования к работе
1	Наименование работы	Разработка комплексных схем организации дорожного движения для сетей дорог и стратегии развития дорожного движения на территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на срок до 2034 года.
2	Нормативно-правовая база, необходимая для использования Соисполнителем при выполнении работы	<ul style="list-style-type: none"> – Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004, № 190-ФЗ; – Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; – Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения”; - Методические рекомендации «Об особенностях разработки, актуализации и утверждения документов территориального планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, в том числе, учитывающих пригородные перевозки для городских агломераций»; – Методические рекомендации Министерства транспорта РФ «О требованиях к подготовке комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом для городских поселений и агломераций (КСОТ)»; – Свод правил СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*» (утв. Приказом Минрегиона России от 28.12.2010 № 820); – Свод правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85*. Автомобильные дороги». Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* (утв. приказом Министерства регионального развития РФ от 30 июня 2012 г. N 266); – Постановление Правительства РФ от 12.04.2012 № 289 «О федеральной государственной информационной системе территориального планирования»; – Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации»;

		<p>Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Приказ Минрегиона России от 02.04.2013 № 127 «Об утверждении требований к структуре и форматам информации, составляющей информационный ресурс федеральной государственной информационной системы территориального планирования»; – Приказ Минрегиона РФ от 30.01.2012 № 19 «Об утверждении требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения»; – ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»; – ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»; – ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»; – ГОСТ Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»; – ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»; – ГОСТ Р 52767-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»; – ОДМ 218.2.020-2012. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог; – Иные нормативные правовые акты, нормативные технические документы, устанавливающие обязательные требования к оказанию услуги.
3	Цель работы	<p>Разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог территорий, расположенных в границах Ульяновской области, на период до 2034 года, формализованного в виде Комплексных схем организации дорожного движения для Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, а также общей стратегии развития дорожного движения на территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, увязанных с:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стратегией социально-экономического развития Приволжского федерального округа; - Стратегией социально-экономического развития Ульяновской области до 2030 года; - Государственной программой Ульяновской области "Развитие транспортной системы Ульяновской области" на 2014 - 2020 годы";

		<p>- документами территориального планирования муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области;</p> <p>- действующими государственными и муниципальными программами;</p> <p>- стратегиями социально-экономического</p> <p>- планами мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области;</p> <p>- инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта;</p> <p>- комплексными транспортными схемами и схемами транспортного обслуживания муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области (при их наличии).</p> <p>в том числе, учитывающих взаимное влияние и совместную работу транспортной инфраструктуры муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской области.</p>
4	Задачи работы	<p>1) Составление Комплексных схем организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на расчетный срок с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока.</p> <p>2) Комплексные схемы организации дорожного движения группы муниципальных образований Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации (содержащие в составе документации Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом), составленные с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы, набора, признанных эффективными и подлежащих выполнению капиталоемких мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, а также с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока;</p>
5	Исходные данные для выполнения работы (предоставляются Заказчиком)	<p>Имеющиеся у Заказчика сведения и данные по следующим вопросам:</p> <p>1. Существующее и перспективное состояние территории муниципальных образований в границах Ульяновской городской агломерации:</p> <p>1.1. Численность населения.</p> <p>1.2. Размещение объектов трудового тяготения с численностью рабочих мест и перспектива их изменения.</p> <p>1.3. Размещение основных объектов социальной сферы (торговли, культуры, здравоохранения, образования, физкультуры и спорта, отдыха и т.п.), их мощность. Перспектива развития социальной, культурной и бытовой сфер муниципальных образований в границах Ульяновской агломерации.</p> <p>2. Существующая сеть маршрутов общественного транспорта:</p> <p>2.1. Муниципальных.</p>

		<p>2.2. Межмуниципальных.</p> <p>2.3. Межрегиональных.</p> <p>3. Информация о подвижном составе и организациях, осуществляющих перевозки общественным транспортом.</p> <p>4. Данные о регулировании движения на светофорных объектах: - режимы регулирования; - системы координации светофорных объектов;</p> <p>5. Материалы программных документов социально-экономического развития Ульяновской области, муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>5.1. Планируемые (прогнозируемые) изменения экономических показателей (объем промышленного и сельскохозяйственного производства, объем оборота сферы услуг).</p> <p>5.2. Прогнозируемые изменения состава и численности населения.</p> <p>5.3. Планируемые изменения в культурной и социальной сферах.</p> <p>6. Данные обо всех видах перевозок и перемещений, осуществляемых с использованием транспортной сети, расположенной на территории в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>6.1. Личным транспортом:</p> <p>6.2. Общественным транспортом:</p> <p>6.3. Объем грузовых автотранспортных перевозок:</p> <p>6.3.1. Внутри Ульяновской городской агломерации.</p> <p>6.3.2. Внешних – на территорию, расположенную в границах Ульяновской городской агломерации, и с территории, расположенной в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>6.3.3. Транзитных.</p> <p>7. Объем пассажиро- и грузооборота аэропорта Ульяновск - Восточный.</p> <p>8. Объем пассажирооборота железнодорожных вокзалов и станций, расположенных на территориях в пределах границ Ульяновской области.</p> <p>9. Объем грузооборота железнодорожных вокзалов и железнодорожных станций, расположенных на территориях в пределах границ Ульяновской области.</p> <p>10. Перечень и содержание предполагаемых к разработке, разработанных, принятых к внедрению и уже внедряемых на практике технических и организационных решений и мероприятий, относящихся к развитию или оказывающих влияние на качество работы транспортной инфраструктуры территорий группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации с указанием степени фактической реализации к моменту начала работ по данному техническому заданию.</p> <p>11. Перечень документов, относящихся к нормативно-правовой базе, регламентирующих процесс содержания и развития транспортной инфраструктуры Ульяновской области.</p>
6	Требования к результатам выполняемой	1.1. Комплект документов Комплексных схем организации дорожного движения для сетей дорог Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации,

<p>работы, составные части работ</p>	<p>на срок до 2034 года включает две части:</p> <p>1). Часть первая. Комплексные схемы организации дорожного движения.</p> <p>2). Часть вторая. Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>1.2. Работы по составлению Комплексных схем организации дорожного движения включают:</p> <p>1.2.1. Фиксацию существующего положения.</p> <p>Выполняется подготовительная работа по составлению Комплексной схемы организации дорожного движения, отражающей существующие состояние транспортной сети и существующую схему организации использования транспортной инфраструктуры:</p> <ul style="list-style-type: none"> - анализируются и актуализируются имеющиеся схемы организации дорожного движения - сопоставляются и, при необходимости, актуализируются схемы организации дорожного движения отдельных территорий Ульяновской городской агломерации в зонах сопряжения территорий между собой. <p>Составляется графическая модель единой схемы организации дорожного движения на территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>1.2.2. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, отражающие реализацию оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>1.2.3. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации.</p> <p>1.2.4. Составляются Комплексные схема организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, на расчетный срок с учетом полной реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы за весь период расчетного срока.</p> <p>1.2.5. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом 5-ти летнего срока реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.</p> <p>Составление альбома, иллюстрирующего техническое решение по каждому мероприятию.</p> <p>Описание содержания, цели реализации и степени влияния на качество работы системы транспорта каждого мероприятия из оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы и всего комплекса мероприятий, реализуемых за 5-</p>
--------------------------------------	---

		<p>ти летний период.</p> <p>Описание оптимизированной последовательности реализации мероприятий, составление графика реализации мероприятий.</p> <p>Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта, достигаемого за 5-ти летний период реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий.</p> <p>1.2.6. Составляются Комплексные схемы организации дорожного движения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с учетом 10-ти летнего срока реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.</p> <p>Составление альбома, иллюстрирующего техническое решение по каждому мероприятию.</p> <p>Описание содержания, цели реализации и степени влияния на качество работы системы транспорта каждого мероприятия из оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы и всего комплекса мероприятий, реализуемых за период от 5-ти до 10-летнего срока реализации.</p> <p>Описание оптимизированной последовательности реализации мероприятий, составление графика реализации мероприятий.</p> <p>Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества работы системы транспорта, достигаемого за 10-ти летний период реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий.</p> <p>1.3. В материалах Комплексных схем организации дорожного движения отражаются мероприятия по организации дорожного движения, включающие предложения по:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обеспечению транспортной и пешеходной доступности территорий; - категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, и выполняемой функции; - распределению транспортных потоков по улично-дорожной сети; - предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее-АСУДД), ее функциям и этапам внедрения - организация пропуска транзитных транспортных потоков - организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств - предложения по режимам работы светофорного регулирования - устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями - размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств - организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения;
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> - совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; - скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; - формированию единого парковочного пространства; - организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; - определению пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования; - организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД; - обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; - обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям; - организации велосипедного движения; - развитию сети дорог; - локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом. <p>1.4. Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом разрабатываются только для территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации. Они включают в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). План развития системы общественного транспорта Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации. 2). План организации пассажирских перевозок общественным транспортом Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации. <p>1.5. План развития системы общественного транспорта включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пояснительную записку; - графическую часть; - приложения. <p>1.5.1. В пояснительную записку следует включить:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). Краткое описание и результаты анализа: <ul style="list-style-type: none"> - существующего спроса и фактического объема пассажирских перемещений, осуществляемый общественным транспортом на территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации; - существующей системы работ общественного транспорта на территории, Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации (текущее техническое состояние элементов транспортной инфраструктуры и парка подвижного состава) - текущего качества транспортного обслуживания общественным транспортом территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации; - основных «дефицитов качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом территории
--	--	---

	<p>Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации.</p> <p>2). Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>3). Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия из набора подлежащих выполнению мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации.</p> <p>4). Описание и результаты анализа процесса изменения величины и структуры ожидаемого спроса на транспортные перемещения с использованием общественного транспорта Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации за расчетный срок. Определение значений ожидаемого спроса на 5-ти на период с 2019 по 2024 год, 10-летнюю перспективу на период 2025-2034 год.</p> <p>5). Описание содержания и цели реализации каждого мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий долгосрочной перспективы. Описание ожидаемых результатов реализации набора мероприятий на 5-й, 10-й годы реализации и на расчетный срок.</p> <p>6). Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, достигаемого путем реализации оптимизированных наборов мероприятий краткосрочной и долгосрочной перспективы.</p> <p>7). Планируемые мероприятия в сфере:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развития видов, систем транспорта и транспортных средств; - системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств; - системы эксплуатации и содержания транспортной сети; - системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты; - обеспечения безопасности транспортных перемещений; - контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы. <p>8). Ожидаемые уровни показателей качества системы общественного транспорта Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, достигаемые на расчетный срок в результате реализации всех планируемых мероприятий.</p> <p>9). Ориентировочные объемы и последовательность реализации капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий.</p> <p>1.5.2. Графическая часть должна включать:</p> <p>1). Схемы текущего транспортного обеспечения территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации:</p>
--	--

		<p>- сводный план маршрутной сети всех видов общественного транспорта;</p> <p>- сводный план маршрутов по каждому виду общественного транспорта.</p> <p>2). План территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, с фиксацией мест реализации мероприятий краткосрочной перспективы.</p> <p>3). План территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации с фиксацией мест реализации мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению.</p> <p>4). План территории Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации с отображением изменений в структуре транспортной сети, происходящих при реализации комплексного оптимизированного набора мероприятий на 5-й, 10-й годы реализации и на расчетный срок.</p> <p>5). Сводные планы маршрутной сети всех видов общественного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы; - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению; - на 5-летнюю перспективу; - на 10-летнюю перспективу; - на расчетный срок. <p>6). Сводные планы маршрутов по каждому виду общественного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы; - существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению; - на 5-летнюю перспективу; - на 10-летнюю перспективу; - на расчетный срок. <p>1.5.3. Приложения.</p> <p>В Приложения следует включить материалы:</p> <p>1) иллюстрирующие и комментирующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> - процесс определения исходных данных по ожидаемому спросу на пассажирские перемещения, в том числе, осуществляемые с использованием общественного транспорта; - определение основных значимых показателей качества (характеристик) работы транспортной сети при вариантном изменении технических характеристик элементов сети или изменении структуры сети; - разработанные и рассмотренные (в том числе не принятые и не включенные в оптимизированные наборы мероприятий) варианты
--	--	---

		<p>схем технических решений, -</p> <p>2) подтверждающие правильность принятия решений по выбору вариантов мероприятий, их наборов и сценариев реализации в процессе оптимизации;</p> <p>3) иллюстрирующие динамику изменения качества работы общественного транспорта и качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории по мере реализации принятых оптимизированных наборов технических и организационных планируемых мероприятий;</p> <p>4) иллюстрирующие определение технико-экономических показателей процесса реализации планируемой схемы развития транспортной инфраструктуры общественного транспорта Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации;</p> <p>1.6. В План организации пассажирских перевозок общественным транспортом Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, следует включить составленные на основании разработанных материалов:</p> <p>1). Схему маршрутов общественного транспорта.</p> <p>2). Реестр маршрутов общественного транспорта.</p> <p>3). Реестр остановочных пунктов.</p> <p>4). Комплексный план транспортного обслуживания населения Субъектами Российской Федерации в части пригородных пассажирских перевозок.</p> <p>Следует разработать Планы организации пассажирских перевозок общественным транспортном Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, соответствующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> - существующему положению; - существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы; - существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации; - состоянию после 5-ти лет реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы; - состоянию после 10-ти лет реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы; - состоянию после завершения реализации оптимизированного комплексного набора мероприятий долгосрочной перспективы.
7	Состав документов	<p>Документация передается в виде отчета с приложениями, в составе:</p> <p>1) Комплексные схемы организации дорожного движения, для Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, составленные на расчетный срок, в том числе Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом для Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации,</p>

		2) Оптимизированная последовательность реализации всего комплекса мероприятий по развитию системы транспорта Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации, за весь период расчетного срока (в составе Комплексных схемы организации дорожного движения).
--	--	--

ПАСПОРТ КСОДД

комплексные схемы организации дорожного движения для Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации

Наименование Программы	Комплексные схемы организации дорожного движения для Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации (содержащие в составе документации Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом), составленные на расчетный срок
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none">- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 № 190-ФЗ;- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Заказчик Программы	ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»
Разработчик Программы	Общество с ограниченной ответственностью «Янэнерго» 197227, город Санкт-Петербург, Комендантский проспект, 4 литера А, офис 407
Цели и задачи Программы	Разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог территорий, расположенных в границах Ульяновской области, на период до 2034 года,

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

	<p>автомобильных дорогах/улицах, единиц;</p> <p>3) количество вновь построенных кольцевых пересечений, единиц;</p> <p>4) количество вновь построенных и реконструированных светофорных объектов, единиц;</p> <p>5) протяженность участков УДС в границах населенных пунктов, оснащенных электроосвещением, км;</p> <p>6) количество вновь построенных автоматических пунктов весогабаритного контроля, единиц;</p> <p>7) количество вновь размещенных стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, единиц;</p> <p>8) протяженность участков УДС, обслуживаемых интеллектуальной транспортной системой либо автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), км;</p> <p>9) увеличение общей протяженности участков УДС Ульяновской агломерации в границах населенных пунктов с установленным пониженным скоростным режимом (50 км/ч и менее), %;</p> <p>10) протяженность выделенных полос городского пассажирского транспорта, км;</p> <p>11) количество остановок общественного транспорта, находящихся в нормативном состоянии, единиц;</p> <p>12) количество организованных пешеходных и жилых зон, единиц;</p> <p>13) протяженность вновь построенных и реконструированных тротуаров и пешеходных дорожек, км;</p> <p>14) протяженность сети велодорожек и велополос, км;</p> <p>15) количество организованных машино-мест на платных парковках, единиц;</p> <p>16) количество стабильно наблюдаемых участков УДС, перегруженных дорожным движением, единиц.</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Срок реализации КСОДД: 2019 – 2034 годы.</p> <p>Этапы реализации программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2019 – 2024 гг. - 2025 – 2034 гг.
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной</p>	<p>Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов и велосипедистов, на улучшение социально-экономического положения Цильнинского района, расположенного в границах Ульяновской городской агломерации.</p>

инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2019-2034 годах составит 10 722 555,00 тыс. руб., из них средства регионального бюджета – 10 699 721,20 тыс. руб., местного бюджета – 22 383,80 тыс. руб., средства внебюджетных источников – 450,00 тыс. руб.</p> <p>Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке представительным органом местного самоуправления.</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>В результате реализации КСОДД к 2034 году предполагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения; - повышение безопасности дорожного движения; - повышение параметров и характеристик автомобильных дорог общего пользования; - повышение транспортной и пешеходной связности территории; - повышение качества услуг городского пассажирского транспорта; - развитие пешеходной инфраструктуры; - снижение дефицита парковочного пространства.

1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

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

Цильнинский район образован в 1965 году. В соответствии со статьей 17 Закона Ульяновской области от 13.07.2004 года № 043-ЗО «О муниципальных образованиях Ульяновской области», муниципальное образование «Цильнинский район» наделено статусом муниципального района с административным центром с.Большое Нагаткино.

В состав Цильнинского района входит 8 административно-территориальных единиц: 1 городское поселение, 7 сельских поселений.

На территории района располагаются 54 сельских населённых пункта и посёлок городского типа Цильна.

Цильнинский район расположен на северо-востоке Ульяновской области. С севера и запада район граничит с Дрожжановским районом Республики Татарстан, с юго-запада с Майнским районом и с востока с Ульяновским районом Ульяновской области.

Расстояние от районного центра до областного центра г. Ульяновска - 34 км.

Площадь района - 1291,5 км². Общая площадь земельного фонда района составляет 129134 га, в том числе земли сельскохозяйственных угодий – 111385 га, земли поселений 8029 га, земли промышленности, транспорта, связи и иного назначения 1201 га, земли государственного лесного фонда 1137 га.

Границы Цильнинского района представлены на рисунке 1.

Территориальное расположение Цильнинского района на территории Ульяновской области представлено на рисунке 2.

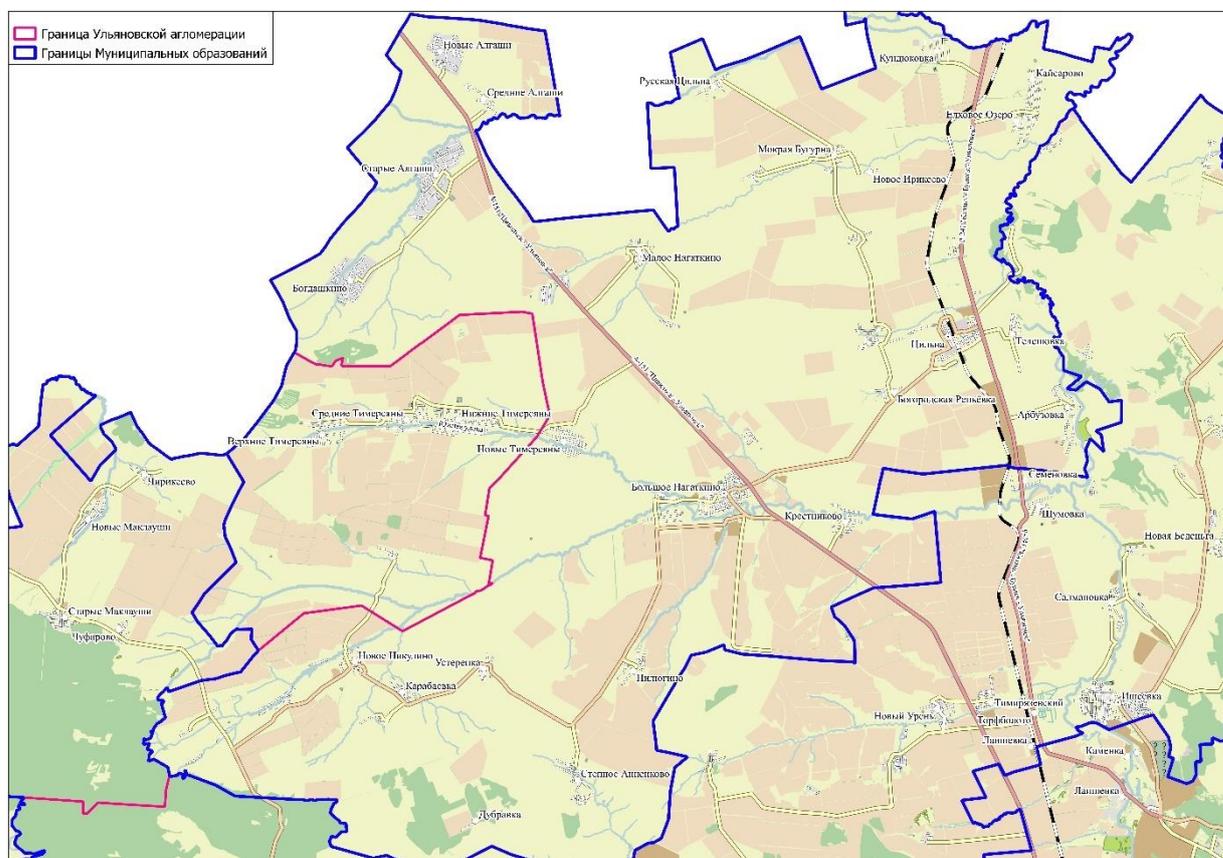


Рисунок 1 – Границы Цильнинского района

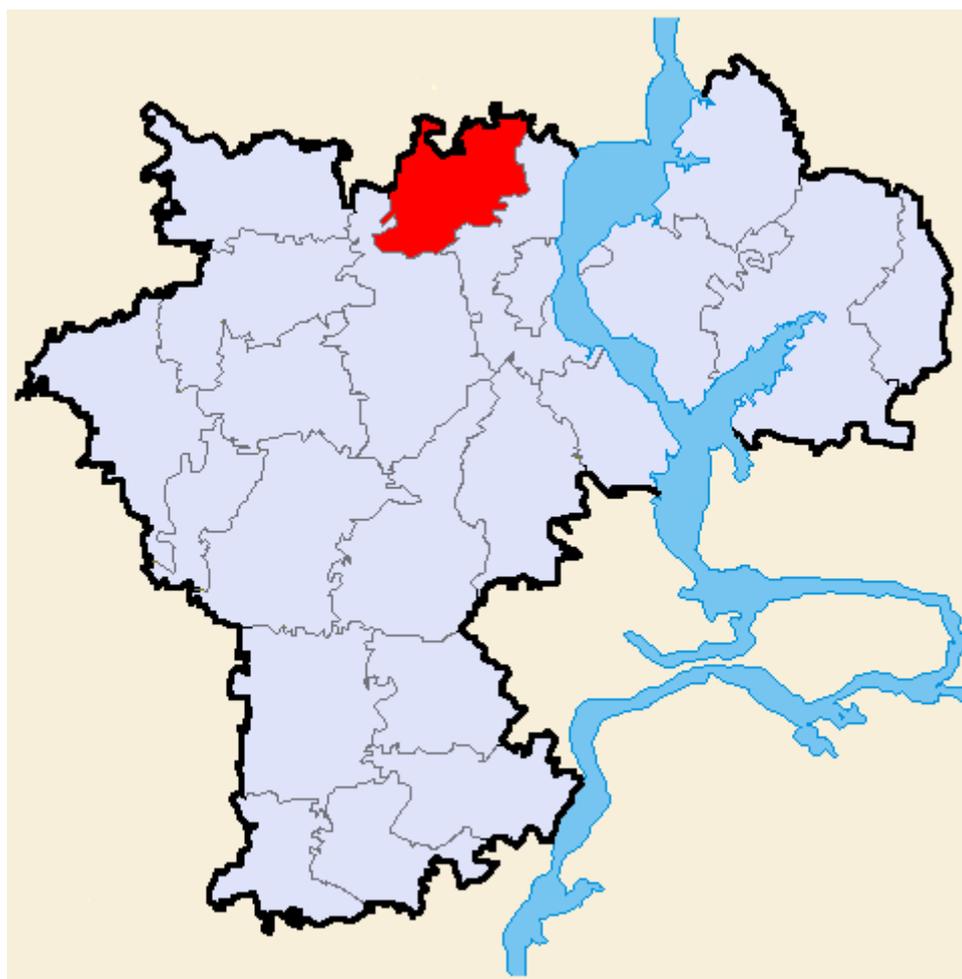


Рисунок 2 – Расположение Цильнинского района на территории Ульяновской области

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

1.2.1 Анализ документов территориального планирования

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

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

Документы территориального планирования подразделяются на:

- документы территориального планирования Российской Федерации;

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

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

В области транспортной инфраструктуры действует «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (далее – СТП РФ), утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р (редакция от 02.02.2019).

Реализация СТП РФ предполагает 2 этапа:

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

В части, касающейся Цильнинского района, СТП РФ содержит ряд мероприятий по развитию автомобильного транспорта:

- реконструкция а/д Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск на участке км 0 + 000 – км 212 + 000 протяженностью 181,77 км, категория ИБ (Ульяновская область, г. Ульяновск, Ульяновский, Цильнинский районы) – до 2020 г.;
- реконструкция а/д А-151 Цивильск – Ульяновск на участке км 0 + 000 – км 199 + 000 протяженностью 199 км, категория ИБ (Ульяновская область, г. Ульяновск, Ульяновский, Цильнинский район) – до 2020 г.;

1.2.1.2 Схема территориального планирования муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области

Схема территориального планирования муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области утверждена решением Совета депутатов муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области от 01.04.2010 № 073 (далее – СТП ЦР).

СТП ЦР разработана на два проектных периода:

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

Расчетная численность населения на территории муниципального района на расчетный срок – 28,6 тыс. человек.

СТП ЦР предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории муниципального района:

- создание сети грузовых мультимодальных терминалов, расположенных между с. Б. Нагаткино и р. п. Цильна для обеспечения сортировки, отправки, складирования грузов с логистическим обеспечением;
- строительство связи с магистралью на Саранск;
- организация транспортных связей в районах нового строительства;
- вывод транзитного транспорта из населенных мест;
- создание магистралей непрерывного движения по направлениям основных транспортных потоков Север-Юг и Запад-Восток.

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

1.2.2.1 Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

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

БКАД включает 3 этапа:

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

Цели и основные целевые показатели БКАД:

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

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

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

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

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

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

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

Программа включает в себя четыре подпрограммы.

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

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

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

- «Обеспечение реализации государственной программы" на 2019-

2021 годы».

В рамках РТС УО реализуются два региональных проекта:

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

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

РТС УО включает следующие мероприятия по развитию транспортной системы на территории Цильнинского района:

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

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

Цели РП ДС:

- увеличение в 2024 году доли автомобильных дорог регионального и

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

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

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

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

Сроки реализации РП ДС: 03.12.2018 – 31.12.2024.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- реконструкция: в 2019 году – 3 км;

- разработка ПКРТИ, КСОТ, КСОДД;

- диагностика автомобильных дорог.

Планируемые мероприятия предусмотрены на следующих автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Цильнинского района:

- Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка;

- «Казань – Ульяновск» – «Ульяновск – Самара»;

- «Цивильск – Ульяновск» – разъезд Лаишевский – «Казань – Буинск – Ульяновск»;

- «Казань – Буинск – Ульяновск» – Ишеевка – Ундоры – граница области;

- «Казань – Буинск – Ульяновск – Ишеевка – Ундоры – граница области» – санаторий «Дубки»;

- Подъезд к санаторию им. Ленина от "Казань - Буинск - Ульяновск" - Ишеевка - Ундоры - граница области;

С целью развития дорожного хозяйства в рамках РТС УО реализуется региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства

Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации» (далее – РП ДХ).

Сроки реализации РП ДХ: 03.12.2018 – 31.12.2024.

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2.3 Муниципальная программа «Развитие транспортной системы Цильнинского района на 2016-2020 годы»

Муниципальная программа утверждена постановлением администрации муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области от 16 декабря 2015 г. № 822-П (далее РТС ЦР).

Предполагаемый общий объем финансирования программы РТС ЦР составляет 35727,2 тыс. рублей, в том числе:

- 2016 год – 6455,0 тыс. рублей;
- 2017 год – 8015,0 тыс. рублей;
- 2018 год – 8124,6 тыс. рублей;
- 2019 год – 6566,3 тыс. рублей;
- 2020 год – 6566,3 тыс. рублей.

Источник финансирования – бюджет МО «Цильнинский район».

В рамках программы РТС ЦР выделены две подпрограммы:

- «Повышение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании «Цильнинский район» в 2016 – 2020 гг.» предусматривает следующий комплексы мероприятий, направленных на:

- 1) повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
- 2) совершенствование организации дорожного движения;
- 3) повышение выявляемости нарушений правил дорожного движения, повышение качества устранения последствий ДТП, контроля качества за эксплуатационным состоянием улиц и дорог;

- «Развитие сети автомобильных дорог местного значения на территории муниципального образования «Цильнинский район» на 2016 – 2020 годы» предусматривает мероприятия по:

- 1) строительству и реконструкции автомобильных дорог общего

пользования местного значения, мостов и иных искусственных сооружений на них, в том числе при софинансировании из областного бюджета;

2) капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мостов и иных искусственных сооружений на них;

3) ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, мостов и иных искусственных сооружений на них;

4) разработке проектной документации;

5) ремонту придомовой территорий многоквартирных домов.

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

На основании анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры составлен перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Цильнинского района, приведенный в таблице 1.

Таблица 1 – Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Цильнинского района

№ п/п	Наименование мероприятия	Вид работ *	Категория	Протяженность, км	Срок реализации, гг.	Документ - основание**
1	2	3	4	5	6	7
1	Строительство а/д "обход р.п. Цильна" в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации	П, С	IV	3	2025	СТП ЦР
2	Реконструкция а/д Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск в границах муниципального образования	РК	IB	26	до 2020 г., до 2025 г.	СТП РФ, СТП ЦР
3	Реконструкция а/д А-151 Цивильск – Ульяновск в границах муниципального образования	РК	IB	24	до 2020 г., до 2025 г.,	СТП РФ, СТП ЦР

Примечание – в таблице представлены следующие сокращения:

<*> для видов работ: С – строительство; РК – реконструкция; П – проектирование;

<***> для документов территориального и стратегического планирования:

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

СТП ЦР - Схема территориального планирования муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области.

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

1.3.1 Анализ документов стратегического планирования

1.3.1.1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

Социально-экономическая деятельность на территории Ульяновской агломерации осуществляется органами государственной власти субъекта РФ, органами местного самоуправления городских округов и муниципальных районов в соответствии с документами стратегического планирования.

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

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

ТС РФ предложены следующие мероприятия в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Цильнинского района:

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

1.3.2 Демография

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

Численность постоянного населения района на 01.01.2018 г. составляла 25 150 человек. Население Цильнинского района представлено многими народностями Поволжья (русские, чуваша, татары, мордва). В сельской местности района проживает 11 377 человек или 85 % от общей численности населения, в городской местности района проживает 3 773 человек или 15 % от общей численности населения.

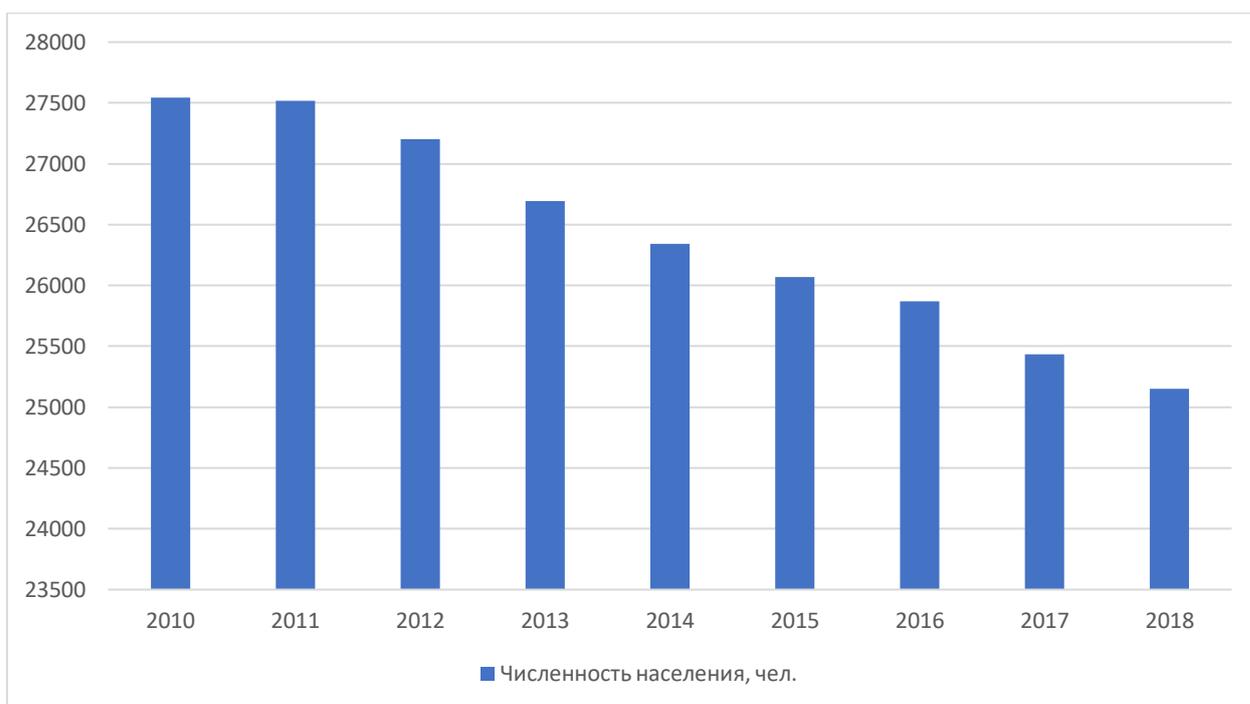
Численность населения за последние годы имеет тенденцию к снижению. За 2017 год численность населения сократилась на 282 человека, за 2016 год численность населения сократилась на 435 человек.

Демографическая ситуация в Цильнинском районе, как и в целом по области, характеризуется снижением численности населения как за счет естественной убыли вследствие превышения показателя смертности над рождаемостью, так и за счет отрицательного баланса в миграционных процессах.

Фактическое изменение численности населения в Цильнинском районе с 2010 по 2018 годы представлено в таблице 2 и на рисунке 3.

Таблица 2 – Фактическое изменение численности населения Цильнинского района

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Численность населения, чел.	27543	27519	27205	26691	26344	26071	25867	25432	25150



**Рисунок 3 – Фактическое изменение численности населения
Цельнинского района**

На основании имеющихся тенденций сокращения численности населения Цельнинского района к 2034 году ожидается уменьшение численности жителей на 4 230 человек.

Прогноз изменения численности населения Цельнинского района к 2034 году представлен в таблице 3 и на рисунке 4.

Таблица 3 – Прогноз изменения численности населения Цильнинского района

Год	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Численность населения, чел.	24868	24586	24304	24022	23740	23458	23176	22894
Год	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Численность населения, чел.	22612	22330	22048	21766	21484	21202	20920	20638

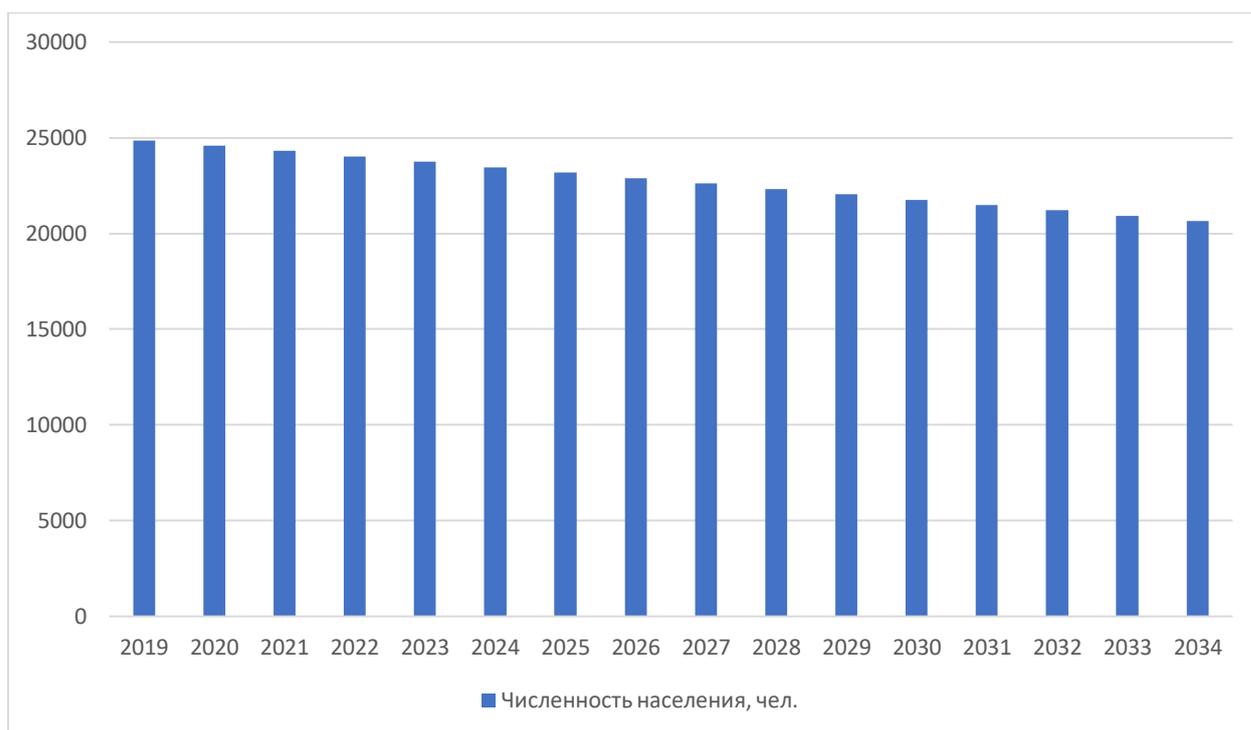


Рисунок 4 – Прогноз изменения численности населения Цильнинского района

Распределение населения Цильнинского района по возрастам представлено в таблице 4 и на рисунке 5.

В период с 2015 г. по 2017 г. численность населения Цильнинского района моложе трудоспособного возраста снизилась на 1,95 %, экономически активного населения – на 5,19 %. Численность населения старше трудоспособного возраста увеличилась на 2,66 %.

Таблица 4 – Распределение населения Цильнинского района по возрастам

Год	2015	2016	2017	Изменение
Численность населения, моложе трудоспособного возраста, чел.	4399	4396	4313	-1,95%
Численность населения, трудоспособного возраста, чел.	14247	13915	13507	-5,19%
Численность населения, старше трудоспособного возраста, чел.	7415	7556	7612	2,66%

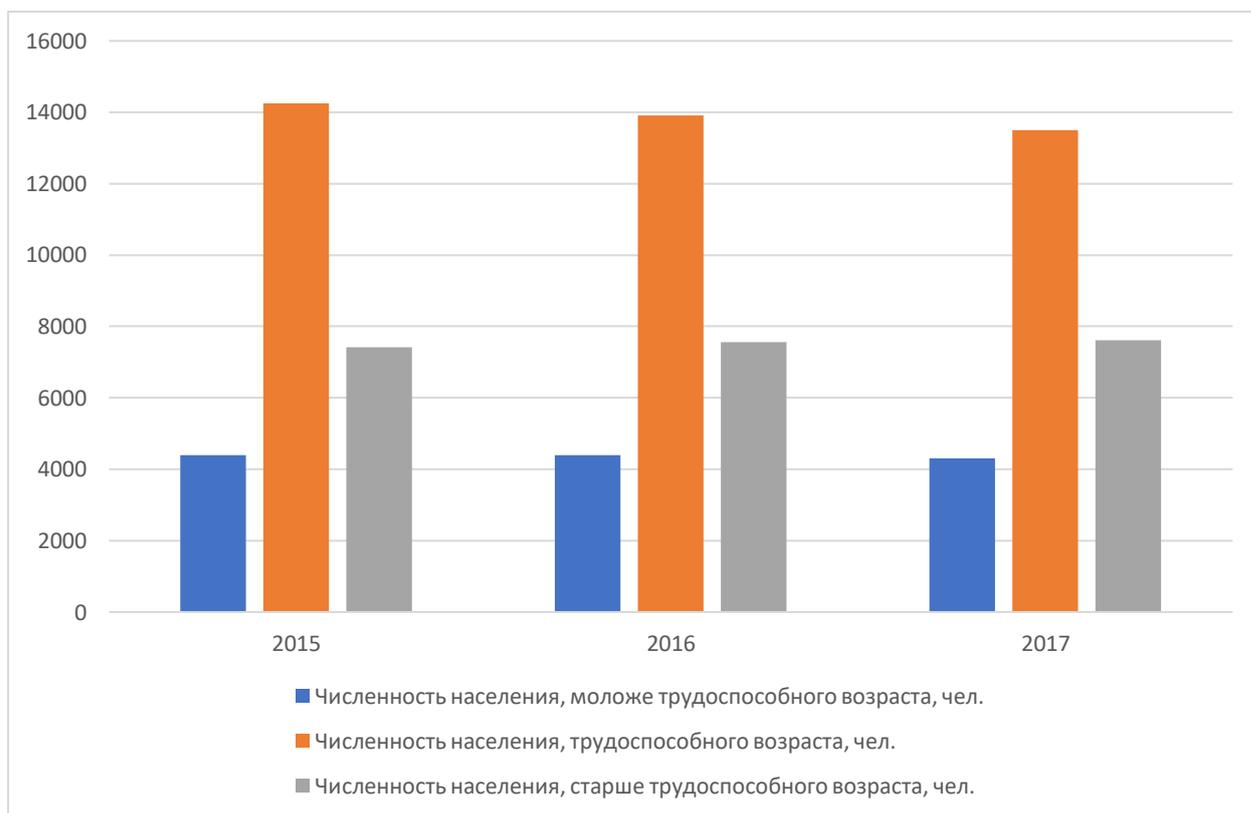


Рисунок 5 – Распределение населения Цильнинского района по возрастам

1.3.3 Валовый городской продукт

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

Ульяновская агломерация относится к агломерациям с промышленной экономикой и умеренным потенциалом структурных сдвигов (таблица 5).

Для этих территорий характерно преобладание отраслей экономики:

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

Слабо развиты:

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

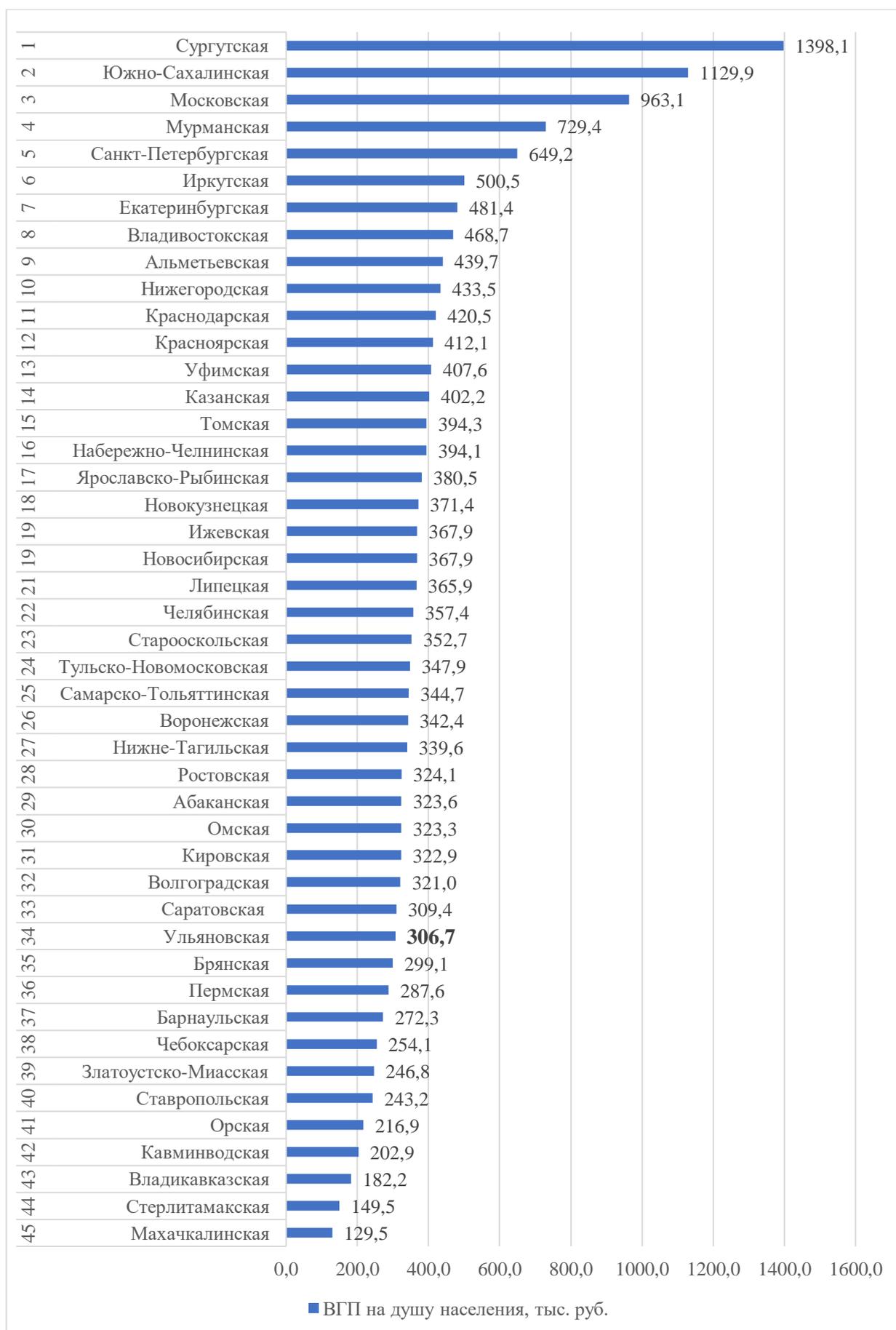


Рисунок 6 – Рейтинг агломераций РФ по ВВП на душу населения

Таблица 5 – Типы агломераций и отрасли экономики

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



Доля ВВП выше среднего в целом по 45 агломерациям

Доля ВВП выше среднего в целом по 45 агломерациям

Доля ВВП выше среднего в целом по 45 агломерациям

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

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

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

1.3.4 Промышленность

Промышленность Цильнинского района представляют семь предприятий. Это ОАО «Ульяновский сахарный завод», ОАО молочный завод «Большенагаткинский», ОГУП «Восход», МУП бытового обслуживания, ОАО «Цильнинский элеватор», ООО «Мигатрейд», ООО ПКФ «Инорс». В общей структуре промышленности 90,8%, это пищевая промышленность – производство сахара Ульяновским сахарным заводом и молочных продуктов молочным заводом «Большенагаткинский». Производство сахара носит сезонный характер.

1.3.5 Транспорт

Цильнинский район имеет развитую транспортную сеть. Через район проходя железнодорожные и автомобильные коммуникации общероссийского значения:

- Ульяновское отделение Куйбышевской железной дороги;
- автотрасса Сызрань – Цивильск;

- автотрасса Ульяновск – Казань.

Налажена система внутрирайонных пассажирских перевозок. Транспортная доступность до районного центра практически от всех населенных пунктов района.

В настоящее время основной объём грузо и пассажироперевозки в районе выполняется автомобильным и железнодорожным транспортом. По территории района проходит железная дорога Ульяновск-Казань.

Основными грузоперевалочными пунктами являются станции Цильна и с.Б.Нагаткино.

По территории района проходят автомобильные дороги республиканского значения (Сызрань-Казань). Из дорог областного значения по территории района проходит дорога Ульяновск-Лаишевка-Б.Нагаткино.

Система автомобильных дорог внешнего транспорта и улично-дорожной сети реализована полностью.

Электрификация Ульяновского железнодорожного узла не осуществлена.

Пассажирские перевозки преимущественно осуществляются маршрутными такси и индивидуальным автотранспортом.

1.3.6 Образование

Образовательная система района представлена учреждением среднего профессионального образования ОГБУСПО Большенагаткинский техникум технологии и сервиса, 18 учреждениями общего образования, детско-юношеской спортивной школой, 13 дошкольными учреждениями.

1.3.7 Здравоохранение

Медицинская помощь населению Цильнинского района оказывает ГУЗ Большенагаткинская районная больница с двумя структурными подразделениями: в р.п. Цильна и с. Нижние Тимеряны, 28 фельдшерско-акушерскими пунктами, 3 врачебными амбулаториями.

1.3.8 Спорт

Все физкультурно-спортивные организации осуществляют деятельность в области физической культуры и спорта на территории Цильнинского района на бесплатной основе. Всего в районе 57 спортивных сооружений, из них 24 плоскостных сооружений, 23 спортивных зала, находящихся в школах района и в Большенагаткинском техникуме технологии и сервиса, 2 современных хоккейных корта. В настоящее время проводится капитальный ремонт Спортивного комплекса с бассейном в р.п. Цильна.

1.3.9 Торговля

Торговая сеть Цильнинского района насчитывает 465 магазинов, в т.ч. 145 торговых павильонов и киосков, 20 предприятий общественного питания, принадлежащих организациям различных форм собственности и индивидуальным предпринимателям.

На территории района зарегистрировано 501 индивидуальных предпринимателей занимающихся различными видами деятельности.

Субъекты малого предпринимательства (организации и ИП) осуществляют свою деятельность в основном, в сфере торговли,

общественного питания, производства, оказания бытовых услуг, транспортных услуг и переработки сельскохозяйственной продукции.

В районе находится более 130 магазинов, торговых павильонов и киосков, принадлежащих и организациям малого бизнеса, 2 пункта бытовых услуг.

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

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

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

Основная документация по территориальному планированию (далее – документация по территориальному планированию), действующая в Цильнинском районе, рассмотрена в разделе 1.2 данной КСОДД и включает:

- схемы территориального планирования, регионального и муниципального уровня;

- государственные и муниципальные программы по развитию системы транспорта.

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

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

Документами терпланирования намечены мероприятия по комплексному развитию территории Цильнинского района:

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

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

Муниципальное образование «Цильнинский район» - административный район Ульяновской области, расположен на западе Ульяновской области. Цильнинский район расположен на северо-востоке Ульяновской области. С севера и запада район граничит с Дрожжановским районом Республики Татарстан, с юго-запада с Майнским районом и с востока с Ульяновским районом Ульяновской области.

Численность постоянного населения района на 01.01.2018 г. составляла 25 150 человек. В последние годы численность населения имеет тенденцию к снижению. За 2017 год численность населения сократилась на 282 человека, за 2016 год численность населения сократилась на 435 человек.

На основании имеющихся тенденций сокращения численности населения Цильнинского района к 2034 году ожидается уменьшение численности жителей на 4 230 человек.

В период с 2015 г. по 2017 г. численность населения Цильнинского района моложе трудоспособного возраста снизилась на 1,95 %, экономически активного населения – на 5,19 %. Численность населения старше трудоспособного возраста увеличилась на 2,66 %.

Уровень автомобилизации Цильнинского района составляет 300 автомобилей на 1000 жителей.

Анализ социально-экономической, градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта и дорожную деятельность, на территории Цильнинского района показал достаточный объем и уровень необходимых нормативных и распорядительных документов регионального и местного уровня. В связи с вступлением в силу Федерального закона от

29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в действующую нормативную базу необходимо внести соответствующие изменения. В особенности это касается документации по организации дорожного движения, которая регламентируется Главой 4 Федерального закона 443-ФЗ, и предусматривает обязательное наличие разработанных, согласованных и утвержденных комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов организации дорожного движения.

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

1.4.1 Оценка сети дорог

Протяженность автомобильных дорог в районе составляет 543,6 км, в том числе федерального значения – 62,9 км, регионального – 178,8 км, муниципальных – 301,9 км. По территории района проходит две федеральные трассы «Цивильск-Сызрань», «Ульяновск – Казань» и железнодорожная магистраль «Казань-Ульяновск» протяжённостью 28 км. Связь с областным центром осуществляется автомобильным транспортом.

На долю автомобильных дорог общего пользования местного значения с твёрдым покрытием приходится 100% всех дорог района.

Схема дорожной сети муниципального образования приведена на рисунке 7.

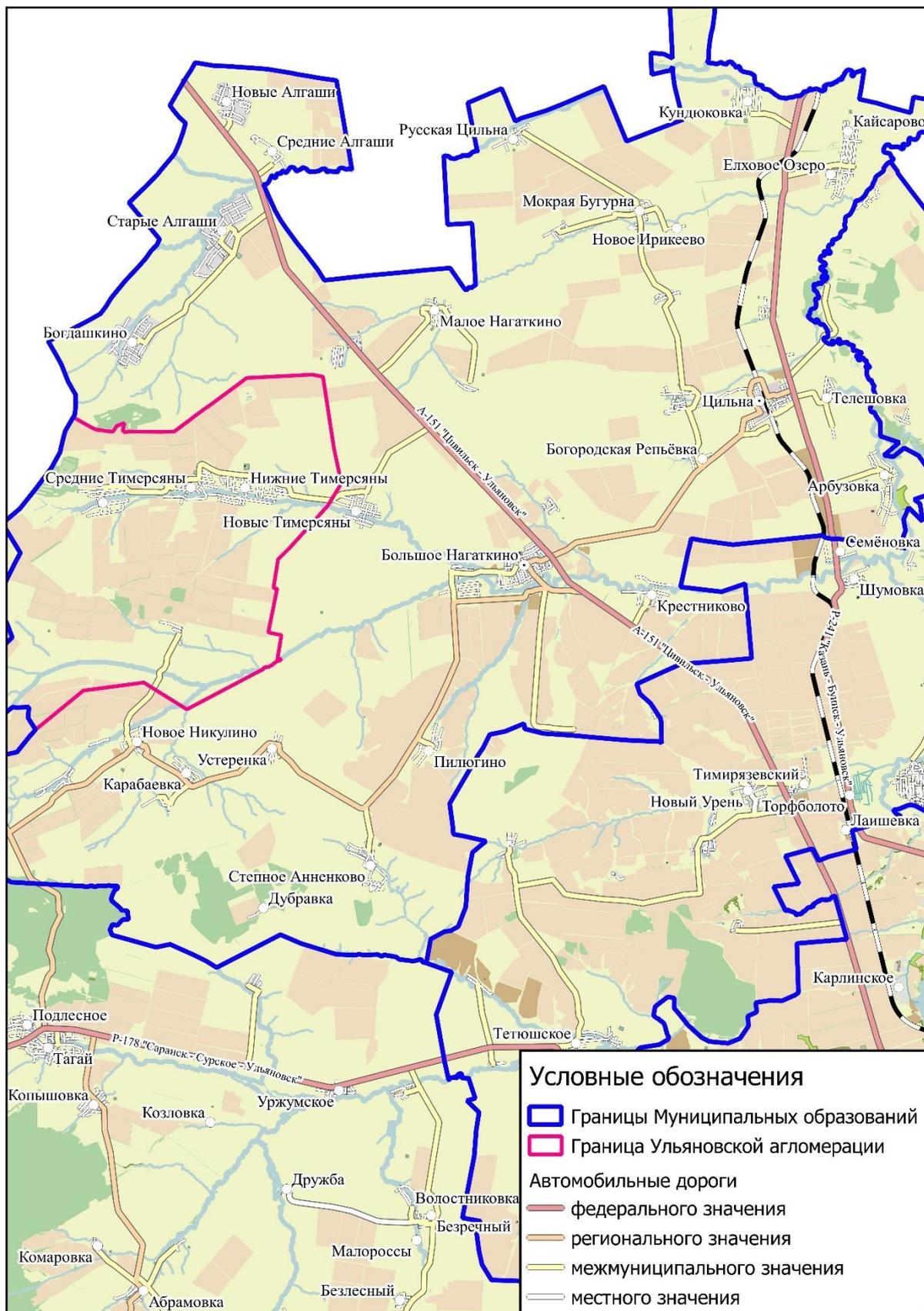


Рисунок 7 – Дорожная сеть Цильнинского района

1.4.2 Оценка и анализ показателей качества содержания дорог

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

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

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

капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них. Согласно данной классификации в состав работ по содержанию дорог входят работы:

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

В 2018 году ФАУ "РОСДОРНИИ" была проведена диагностика автомобильных дорог, входящих в дорожную сеть Цильнинского района.

Согласно отчётной информации на конец 2018 г. в нормативном состоянии находилось 81 % региональных и межмуниципальных дорог, входящих в дорожную сеть Цильнинского района.

1.4.3 Анализ перспектив развития дорог на территории Цильнинского района

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

Улично-дорожная сеть Цильнинского района не претерпит серьёзных преобразований; предусматривается ее благоустройство и мероприятия по организации транспортного движения.

В части, касающейся Цильнинского района, СТП РФ содержит ряд мероприятий по развитию автомобильного транспорта:

- реконструкция а/д Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск на участке км 0 + 000 – км 212 + 000 протяженностью 181,77 км, категория ИБ (Ульяновская

область, г. Ульяновск, Ульяновский, Цильнинский районы) – до 2020 г.;

- реконструкция а/д А-151 Цивильск – Ульяновск на участке км 0 + 000 – км 199 + 000 протяженностью 199 км, категория ІБ (Ульяновская область, г. Ульяновск, Ульяновский, Цильнинский район) – до 2020 г.

Схемой территориального планирования Ульяновской области предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории муниципального района:

- строительство а/д «обход р.п. Цильна» в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации.

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

1.5.1 Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения

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

На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляться посредством светофорного регулирования, саморегулируемого кольцевого пересечения, пересечения в разных уровнях, канализирования транспортных потоков, устройства переходно-скоростных полос, а также в нерегулируемом режиме.

В Цильнинском районе организация дорожного движения на всех пересечениях осуществляется в нерегулируемом режиме.

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

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

Улично-дорожная сеть Цильнинского района обустроена стационарным освещением за исключением а/д Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка, а/д «Казань – Буинск – Ульяновск» – Ишеевка – Ундоры – граница области. Проекты организации дорожного движения – комплекс мероприятий, направленный на оптимизация методов организации дорожного движения на улице или отдельных ее участках для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, своевременного формирования участников движения о дорожных условиях, обеспечения правильного использования водителями ширины проезжей части и увеличения пропускной способности улиц.

На автомобильные дороги расположенные в Карсунском районе ПОДД в 2014 году разработало ООО «НПЦ «ИТС».

1.5.2 Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования

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

Система наземного городского пассажирского транспорта Цильнинского района состоит только из автобусного транспорта и

обслуживает 10 межмуниципальных маршрутов в пригородном сообщении, а также 6 муниципальных маршрутов, перечень маршрутов представлен в таблице 6 – 7.

В р.п. Большое Нагаткино, Цильнинского района, расположена автостанция, площадь которой составляет 314,34 кв.м, вместимость – 60 человек. Имеется одна касса. За сутки автостанция принимает в среднем 68 рейсов и обслуживает 249 пассажиров.

Таблица 6 – Межмуниципальные маршруты регулярных перевозок в пригородном сообщении общественным автомобильным транспортом

№ п/п	Наименование маршрута и перевозчика	Регулярность движения по маршруту	Работающий подвижной состав
1.	№ 101 «Ульяновск - Большое Нагаткино» (АО «ПАТП-1», ИП Ксенофонтов А.Е.)	ежедневно	«ПАЗ», «ЛиАЗ», «Ивеко»
2.	№ 126 «Ульяновск - Степная Репьёвка» (ИП Ксенофонтов А.Е.)	ежедневно	«Ивеко»
3.	№ 363 «Ульяновск - Цильна ч/з Арбузовку» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3 и 4 день недели	«ПАЗ»
4.	№ 418 «Ульяновск - Новое Никулино ч/з Ст. Анненково» (АО «ПАТП-1», ИП Волкова Н.Ю.)	ежедневно	«ЛиАЗ» «Форд»
5.	№ 417 «Ульяновск - Верхние Тимерсяны» (АО «ПАТП-1», ИП Храмов А.А.)	ежедневно	«Луидор», «Фиат», «ПАЗ»
6.	№ 419 «Ульяновск - Богдашкино» (ИП Щитанов С.В.)	ежедневно	«ПАЗ»
7.	№ 421 «Ульяновск - Новые Алгаши ч/з Б.Нагаткино» (АО «ПАТП-1»)	2, 4 день недели	«ПАЗ»
8.	№ 422 «Ульяновск - Русская Цильна» (АО «ПАТП-1»)	ежедневно	«ПАЗ»
9.	№ 139 «Ульяновск - Новый Урень» (ИП Загидуллин М.Н.)	ежедневно	«Газель», «Форд», «Ивеко»
10	№ 141 «Ульяновск (Вещевой рынок) - Кундюковка» (ИП Загидуллин М.Н.)	ежедневно	«Газель», «Форд», «Ивеко»

Таблица 7 – Муниципальные маршруты Цильнинского района

№ п/п	Наименование маршрута и перевозчика	Регулярность движения по маршруту	Работающий подвижной состав
1.	№ 311 «Большое Нагаткино - Больница имени Семашко» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
2.	№ 425 «Большое Нагаткино - Кундюковка с заездом в Елховое Озеро» (ИП Загидуллин М.Н.)	2, 4 день недели	«Ивеко»
3.	№ 426 «Большое Нагаткино - Арбузовка с заездом в Телешовку» (ИП Загидуллин М.Н.)	2, 4 день недели	«Ивеко»
4.	№ 363 «Большое Нагаткино - Цильна ч/з Арбузовку» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
5.	№ 312 «Большое Нагаткино - Верхние Тимерсяны» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
6.	№ 394 «Большое Нагаткино - Русская Цильна» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»

Доля охвата жителей общественным транспортом Цильнинского района составляет 98,6 %.

1.5.3 Организация движения грузовых ТС

Движение грузовых ТС на территории Цильнинского района осуществляется по всей улично-дорожной сети муниципальных образований, ограничения в движении грузовых ТС отсутствуют.

1.5.4 Организация движения пешеходов и велосипедистов

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

Пешеходные переходы на территории Цильнинского района расположены по следующим улицам и дорогам:

- а/д А-151 «Цивильск – Ульяновск» (12 ед.);
- а/д Р-241 «Казань – Буинск – Ульяновск» (7 ед.);
- а/д Казань – Буинск – Ульяновск – Ишеевка – Ундоры – граница области (18 ед.);
- а/д Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка (7 ед.).

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских

учебно-воспитательных учреждений. Нормативные требования к пешеходным переходам устанавливаются ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 52289-2004. Перечень параметров обустройства пешеходных переходов вблизи детских учреждений приведены в таблице 8.

Таблица 8 – Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений на территории Цильнинского района

№ п/п	Местоположение	Наименование детского учреждения	Знаки 1.23 «Дети»	Искусственные неровности	Светофор типа Т.7	Освещение	Ограждения	Ограничение скорости, км/ч
1	Колхозная улица, 117	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район Ульяновской о	-	-	-	-	-	-
2	Колхозная улица, 115	Елховоозернская Средняя Школа	-	-	-	-	-	-
3	ул. Школьная, 20 (с. Кундюковка)	Кундюковская средняя школа	-	-	-	-	-	-
4	с. Русская Цильна, ул. Советская, д.12а	МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области	-	-	-	-	-	-
5	улица Суркова, 5, село Мокрая Бугурна	Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка	-	-	-	-	-	-
6	Школьная улица, 42 (с.Новые Алгаши)	МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1	-	-	-	-	-	-
7	Школьная улица, 22 (Средние Алгаши)	Общеобразовательная школа	-	-	-	-	-	-
8	Советская ул., 7, село Старые Алгаши	МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина	+	-	-	-	-	-
9	пер. Ленина, 3, село Богдашкино	Общеобразовательная школа	-	-	-	-	-	-
10	Молодёжная ул., 2, поселок Орловка	д. с. Ивушка Муниципального Образования Цильнинский район	-	-	-	-	-	-
11	улица Новый Порядок, 5 (Малое Нагаткино)	Муниципальное общеобразовательное учреждение Малонагаткинская	-	-	-	-	-	-

		средняя школа						
12	Кооперативная улица, 36 (Новые Тимерсяны)	Тимерсянская школа	-	-	-	-	-	-
13	Садовая улица, 20А (с. Большое Нагаткино)	д. с. Сказка Муниципального Образования Цильнинский район	-	-	-	+	-	-
14	Садовая ул., 7, село Большое Нагаткино	МОУ Большенагаткинская средняя школа	-	-	-	+	-	-
15	ул. Молокова, 10А, село Большое Нагаткино	д. с. Ромашка Муниципального Образования Цильнинский район	-	-	-	+	-	-
16	Заречная ул., 17, село Большое Нагаткино	Детский сад Березка	-	-	-	-	-	-
17	Молодёжная ул., 8Б, село Большое Нагаткино	ОГБПОУ Большенагаткинский ТТиС	-	-	-	-	-	-
18	Молодёжная улица, 16А (д. Степная Репьевка)	Общеобразовательная школа (д. Степная Репьевка)	-	-	-	-	-	-
19	Церковная ул., 4, село Крестниково	Большенагаткинская школа Корпус № 2 села Крестниково	-	-	-	-	-	-
20	Советская улица, 14 (с. Покровское)	Покровская средняя школа МО Цильнинский район	-	-	-	-	-	-
21	ул. Красная Горка, 20	МОУ Пиллогинская начальная школа муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области	-	-	-	-	-	-
22	село Карабаевка, Школьная улица, 1	МОУ Красновосходская средняя школа муниципального образования «Цильнинский район» Ульяновской области	-	-	-	-	-	-
23	село Карабаевка, Школьная улица, 1	МУНИЦИПАЛЬНОЕ ДОШКОЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КАРАБАЕВСКИЙ ДЕТСКИЙ САД "РЯБИНКА" МУНИЦИПАЛЬН	-	-	-	-	-	-

24	Станционная улица, 1	Детский сад Зернышко	-	-	-	-	-	-
25	ул. Мира, 11, п. г. т. Цильна	Цильнинская детская школа искусств	-	-	-	-	-	-
26	ул. Олега Кошевого, 17, п. г. т. Цильна	Детский сад Терем-теремок	-	-	-	-	-	-
27	улица Олега Кошевого, 5	Цильнинская школа	-	-	-	-	-	-
28	Школьный переулок, 7, с.Телешовка	Телешовская школа	-	-	-	-	-	-
29	Свияжская улица, 31, с. Арбузовка	МОУ Цильнинская СОШ	-	-	-	-	-	-

Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений на территории Цильнинского района находится в неудовлетворительном состоянии и не соответствуют требованиям ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 52289-2004.

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

На сегодняшний день на территории Цильнинского района велоинфраструктура отсутствует.

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

1.6.1 Оценка организации парковочного пространства

Хранение автотранспорта на территории Цильнинского района осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых

участках жителей, внутридворовой территории многоквартирных домов, на уличных парковках и в ГСК (наземных, многоуровневых и подземных).

Для размещения машино-мест в муниципальном образовании предусмотрены:

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

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

Результаты проведенных обследований, отражающие существующее количество машино-мест (м/м) для постоянного хранения ТС в разрезе каждого условного района, представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Оценка количества мест для постоянного хранения ТС в Цильнинском районе

№ района	Наименование района	Существующие парковочные места					Потребность, м/м	Дефицит ("-") / профицит, м/м
		Внутри-дворовые парковки, м/м	ГСК, м/м	Уличные парковки, м/м	Стоянки, м/м	Итого существующие м/м		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	с. Большое Нагаткино	54	627	0	0	681	537	144
2	п.г.т. Цильна	67	285	0	0	352	337	15
Итого		121	912	0	0	1033	874	159

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

Оценка существующего наличия парковок для временного хранения ТС осуществлялась у значимых объектов притяжения. В таблице 10 приведен перечень объектов притяжения транспортных потоков, оборудованных плоскостными или подземными парковками, с указанием количества существующих машино-мест.

В настоящее время в Цильнинском районе не организованы платные уличные парковки.

Таблица 10 – Оценка парковочного пространства для временного хранения ТС у объектов притяжения Цильнинского района

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Итого существующие м/м	Потребность, м/м	Дефицит ("-") / профицит, м/м
1	2	3	4	5	6
1	Государственное учреждение здравоохранения «Большенагаткинская районная больница»	с. Большое Нагаткино, Территория больницы, д. 11	25	26	-1
2	Районная больница	с. Большое Нагаткино	30	14	16
3	Цильнинская участковая больница	р. п. Цильна	6	6	0

4	Новоникулинская врачебная амбулатория	с. Новое Никулино	2	1	1
5	Староалгашинская врачебная амбулатория	с. Ст. Алгаши	1	1	0
6	Елховоозерская врачебная амбулатория	с. Елховое Озеро	1	1	0
7	Новоникулинский СДК	с. Новое Никулино	2	2	0
8	Мокробугурнинский СДК	с. Новое Никулино	2	2	0
9	Покровский СДК	с. Новое Никулино	1	1	0
10	Сухобугурнинский сельский клуб	с. Сухая Бугурна	1	1	0
11	Русскоцильнинский сельский клуб	с. Русская Цильна	1	1	0
12	Елховоозерский СДК	с. Елховое Озеро	3	3	0
13	Кайсаровский СДК	с. Кайсарово	3	2	1
14	Староалгашинский СДК	с. Старые Алгаши	6	6	0
15	Богдашкинский СДК	с. Богдашкино	1	1	0
16	Среднеалгашинский СДК	с. Старые Алгаши	1	1	0
17	Новоалгашинский СДК	с. Новые Алгаши	3	2	1
18	М.Нагаткинский СДК	с. Малое Нагаткино	3	3	0
19	Нововольский сельский клуб	п. Новая Воля	3	2	1
20	Новотимерсянский СДК	с. Новые Тимерсяны	3	3	0
21	Крестниковский сельский клуб	с. Крестниково	2	1	1
22	Норовский СДК	с. Норовка	2	2	0
23	Орловский СДК	п. Орловка	2	2	0
24	Кундюковский центр досуга	с. Кундюковка	4	3	1
25	МАУ «Цильнинский центр культуры и спорта»	п. г. т. Цильна, ул. Олега Кошевого, д. 4	6	12	-6
26	АО «Ульяновский сахарный завод»	р. п. Цильна, ул. Олега Кошевого, 2Ас1	32	65	-33
27	ООО «Цильнинский элеватор»	р. п. Цильна, ул. Строительная, д. 2	15	5	10

28	ООО Александровское	р. п. Цильна	4	2	2
29	МКП «Цильна»	р. п. Цильна	3	2	1
30	МКП «Комбытсервис»	р. п. Цильна	5	2	3
31	МУП Управляющая компания ЖКХ	с. Большое Нагаткино, ул. Мира, д. 8	10	10	0
32	ООО «Нагаткинский перерабатывающий комбинат»	с. Большое Нагаткино, ул. Заречная, д. 21	14	6	8
33	ООО «АкваБиом»	с. Большое Нагаткино	7	6	1
34	МУП бытового обслуживания	с. Большое Нагаткино, ул. Садовая, д. 2	26	2	24
35	СПК Новотимерсянский	с. Новые Тимерсяны	10	9	1
36	ООО Агрофирма Б.Нагаткино	с. Большое Нагаткино	2	2	0
37	КФХ Сяпуков Евгений Федорович	п. Новая Воля	4	3	1
38	КФХ Салюкин Вячеслав Васильевич	п. Новая Воля	5	3	2
39	ООО Новая жизнь	с. Покровское	5	4	1
40	АО СП Колос	с. Покровское	4	4	0
41	ООО Анненковское	с. Степное Анненково	2	2	0
42	СХПК Степной сад	с. Степное Анненково	2	2	0
43	ООО Содействие	с. Новые Алгаши	3	2	1
44	ФГУП Новоникулинское	с. Новое Никулино	6	5	1
45	ООО Волга	с. Елховое Озеро	5	5	0
46	Филиал ООО «Газпром Газораспределение Ульяновск» в с. Большое Нагаткино Карсунский ЭГУ	с. Большое Нагаткино, ул. Мира, д. 58	17	3	14
47	ОГБУСПО Большенагаткинский ТТис	с. Большое Нагаткино, ул. Молодёжная, д. 8Б	7	5	2
Итого			302	248	-40/54

1.6.2 Оценка и анализ параметров размещения парковок

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

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

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

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

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

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

Результаты расчета потребности в парковочных местах для постоянного хранения приведены в таблице 9. Потребность для Цильнинского района составила 874 м/м.

Дефицит парковочных мест для постоянного хранения ТС на территории Цильнинского района не выявлен.

Расчет потребности парковочных мест для временного хранения

транспорта производится у крупных и значимых объектов притяжения транспортного потока согласно нормативам градостроительного проектирования. Результаты расчета необходимого количества мест для временного хранения ТС, а также выявленный дефицит приведены в таблице 10.

Согласно проведенного анализа дефицит в размере 40 машино-мест выявлено в местах для временного хранения ТС.

В результате анализа выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств, а также достаточная оснащенность существующих парковочных мест. Дефицит парковочного пространства для мест постоянного хранения не выявлен, для временного хранения автомобилей дефицит составил 40 м/м.

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

Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД улично-дорожной сети Цильнинского района получены на основании натурных обследований.

По полученным данным, 85 % дорожных знаков находятся в нормативном состоянии, более 20 % дорожной разметки требует обновления.

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

Техническое состояние существующих искусственных дорожных неровностей соответствует нормативным требованиям.

Светофорные объекты на территории муниципального образования отсутствуют.

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

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

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

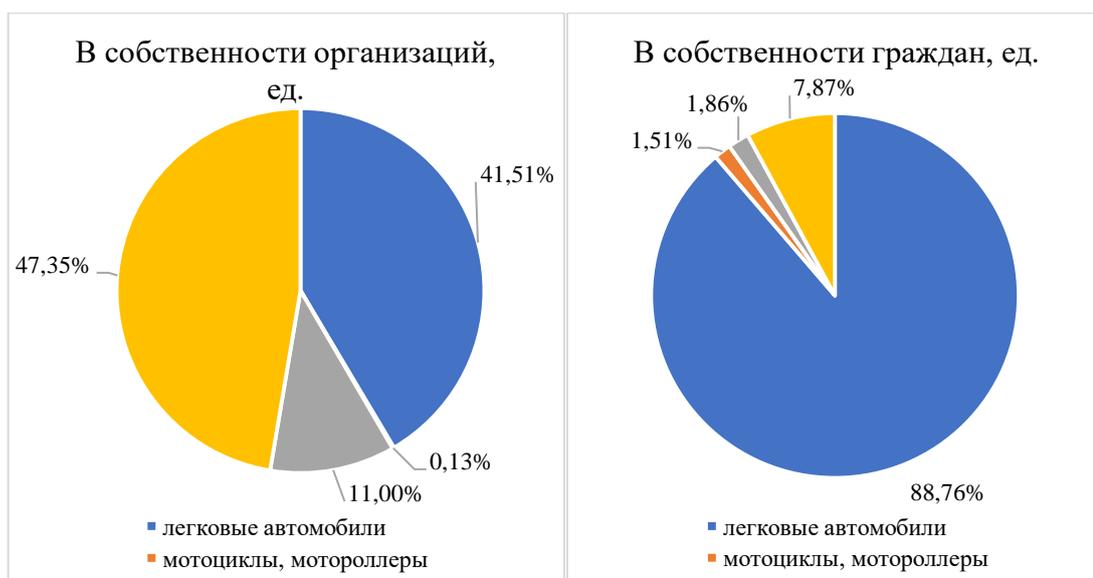


Рисунок 8 – Состав парка транспортных средств за 2017 г. по разным видам собственности

Среди транспортных средств, находящихся в собственности организаций, большие доли составляют грузовые (47,35 %) и легковые (41,51 %) автомобили. В собственности физических лиц преобладающую долю (88,76 %) составляют легковые автомобили.

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

Качественный состав парка транспортных средств Ульяновской агломерации за период с 2015 по 2017 годы представлен в таблице 11.

Таблица 11 – Состав парка транспортных средств за период с 2015 по 2017 годы

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

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

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

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

Максимальная разрешенная скорость в населенных пунктах Цильнинского района – 60 км/ч, за пределами населенных пунктов – 90 км/ч.

Средняя скорость движения транспортных средств по УДС населенных пунктов составляет 35 – 40 км/ч.

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

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

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

Задачами проведения обследований являются:

- Проведение анализа системы построения улично-дорожной сети на территории муниципального образования с целью определения основных и вспомогательных транспортных связей, ключевых и второстепенных транспортных развязок, а также прочих пересечений.
- Проведение специальных обследований дорожно-транспортной ситуации в ключевых транспортных узлах и пересечениях, в местах очаговой аварийности на основных транспортных связях города.
- Проведение анализа дорожных условий, транспортно-планировочных характеристик, параметров транспортных потоков, существующих схем организации и режимов регулирования движения.
- Анализ выявленных проблем и разработка перечня возможных к применению предложений, обеспечивающих повышение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков, пропускной способности на наиболее загруженных транспортных узлах за счет

проведения на них мероприятий локального характера и перспективных мероприятий градостроительного порядка.

- Первичная оценка эффективности прогнозируемых изменений дорожно-транспортной ситуации по вариантам изменения организации дорожного движения на основных транспортных связях и ключевых транспортных узлах муниципального образования.

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

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

- перечень ранее выполненных и планируемых проектно-изыскательских и прочих работ по изменению дорожно-транспортных условий;
- перечень существующих и проектируемых крупных объектов притяжения транспортных и пешеходных потоков;
- местоположение и технические характеристики искусственных транспортных сооружений (мостов, путепроводов, железнодорожных переездов);
- особенности схемы маршрутов общественного пассажирского транспорта;
- дислокация светофорных объектов с режимами регулирования в различные периоды суток (наличие адаптивной системы регулирования потоков);
- наличие очагов ДТП.

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

Цель специальных транспортных обследований, проведенных в

Цильнинском районе в различные периоды наибольшей транспортной нагрузки, является получение актуальной информации о характеристиках движения транспортных потоков для актуализации работы транспортной модели.

В соответствии с нормативно-технической и методической документацией пиковая интенсивность движения может устанавливаться несколькими способами (Рисунок 9). При этом важно учитывать возможность изменений интенсивности движения внутри изучаемого пикового периода, когда в определенные короткие периоды времени интенсивность движения может превышать пропускную способность перекрестка.

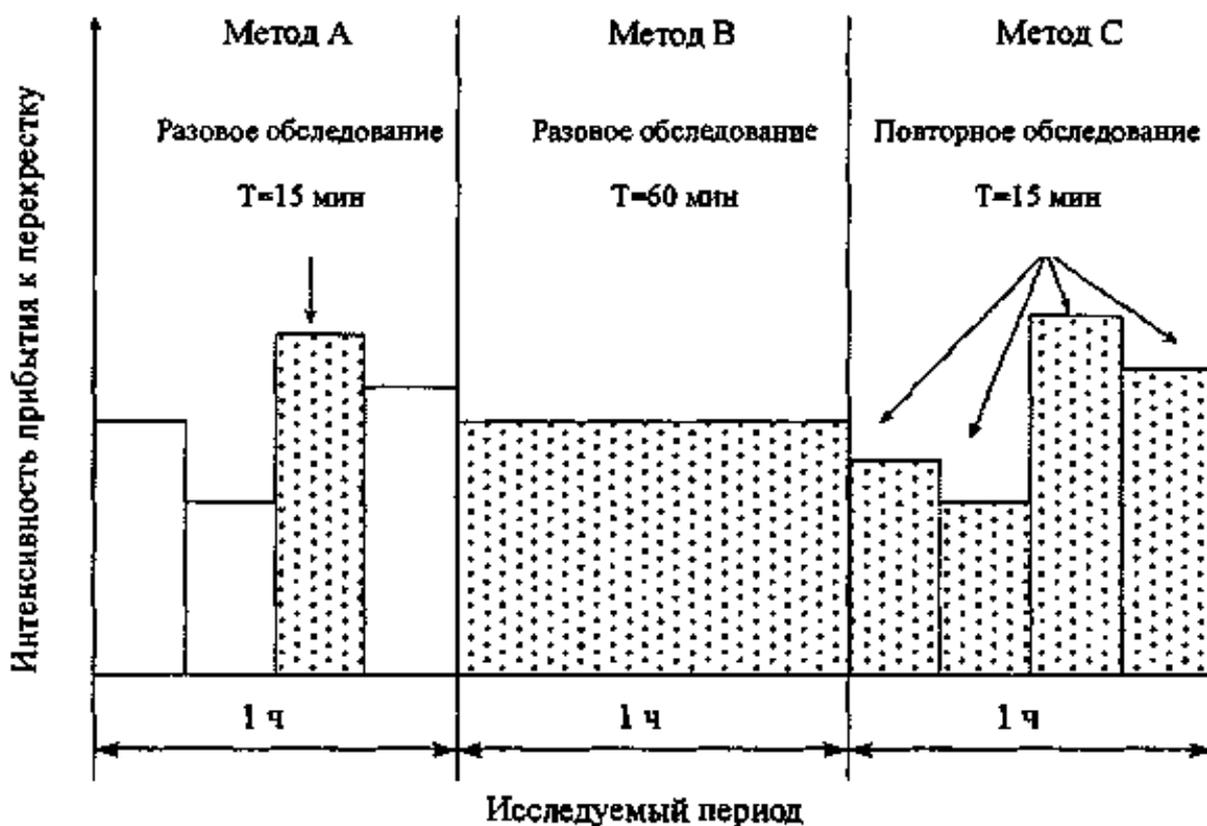


Рисунок 9 - Исследование пиковой интенсивности движения

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

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

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

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

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

Метод В. Замеры интенсивности движения проводятся в течение 1 ч, но без деления на 15 минутные периоды, что не позволяет выявить неравномерность движения за часовой период. Значение расчетной часовой пиковой интенсивности движения принимается с поправкой на неравномерность, т.е. $N_{\text{пик}}^{\text{час}} = N_{\text{прив}} / k_{\text{ч}}$, где $N_{\text{прив}}$ - полученное обследованием значение приведенной часовой интенсивности движения, прив. ед./ч.

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

Для проведения замеров интенсивности транспортных потоков на УДС Цильнинского района выбран наиболее трудозатратный, но максимально информативный метод С.

Замеры интенсивности движения транспортных средств производились с использованием устройств видеозаписи. Устройства видеозаписи размещались на высоте не менее 3 (трех) и не более 5 (пяти) метров, что обеспечило возможность учета количества транспортных средств

на маневрах с каждой полосы движения транспорта по всем разрешенным маневрам (направлениям движения).

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

На территории Цильнинского района для проведения замеров интенсивности транспортных потоков были выбраны 4 пункта учета представленные на рисунках 10 – 11.



Рисунок 10 – Схема расположения пунктов замера интенсивности движения на территории Цильнинского района



Рисунок 11 – Схема расположения пунктов замера интенсивности движения на территории Цельнинского района

Обработка замеров интенсивности движения транспортных средств проводилась путем подсчета транспортных средств по видеоматериалам с занесением результатов в ведомость замеров и формированием картограмм транспортных потоков по каждому пункту учета транспортных потоков. Картограммы интенсивности транспортных потоков на территории Цельнинского района отражены на рисунках 12 – 15.

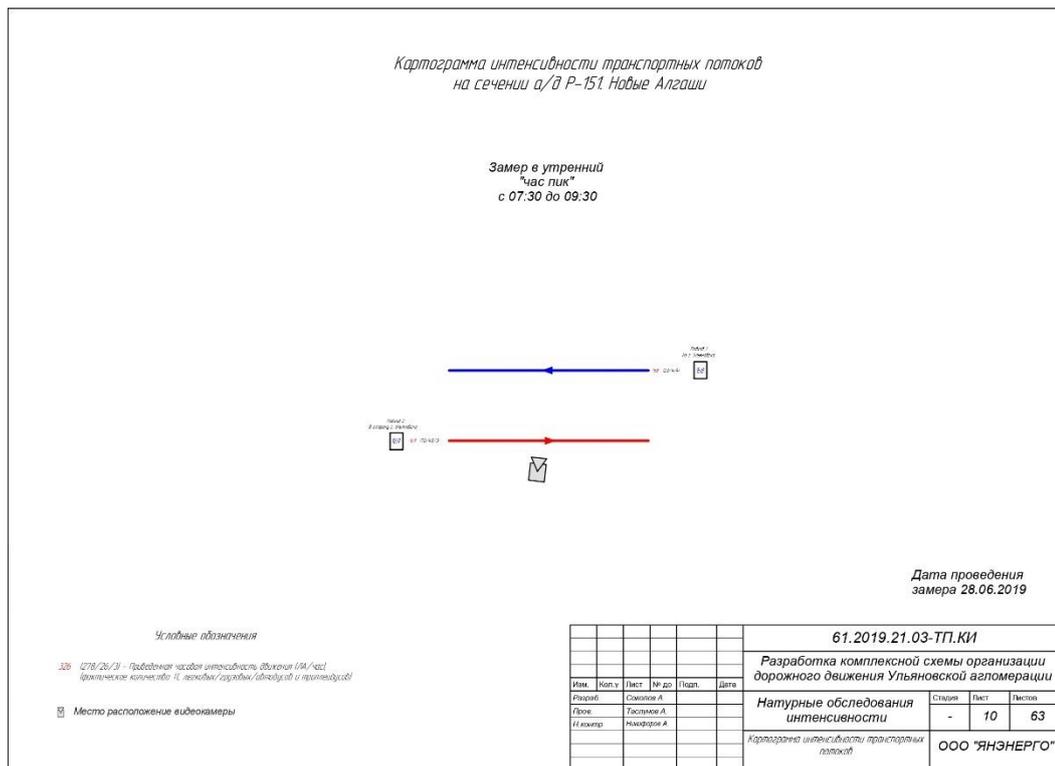


Рисунок 12 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории Цильнинского района

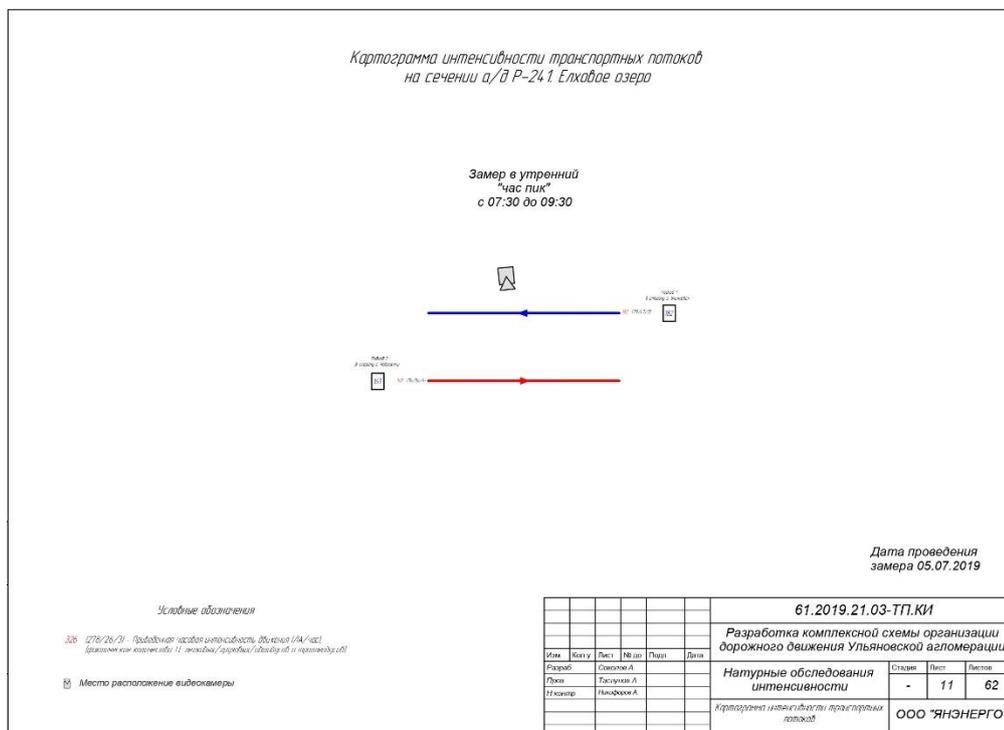


Рисунок 13 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории Цильнинского района

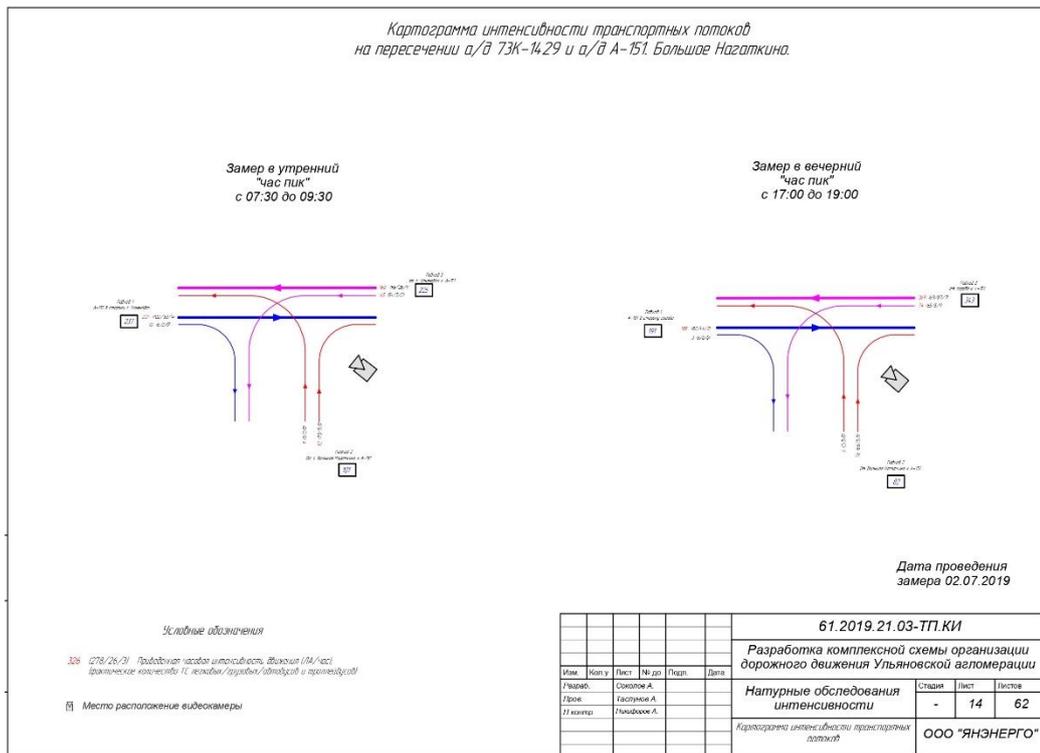


Рисунок 14 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории Цильнинского района

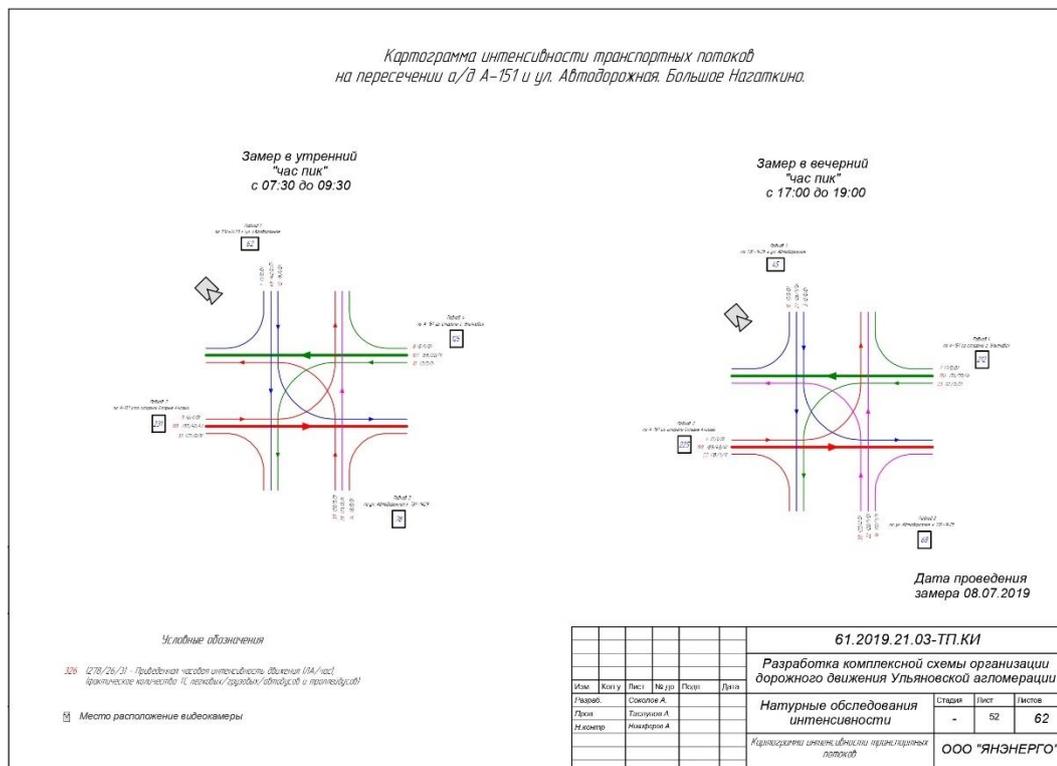


Рисунок 15 – Картограмма интенсивности транспортных потоков на территории Цильнинского района

1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

1.10.1 Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

Оптимальная организация работы системы пассажирских перевозок является одним из основных показателей эффективности всей транспортной системы, а также основным фактором, от которого зависит общий уровень и качество жизни населения города. В случае наличия факторов, затрудняющих движение маршрутных транспортных средств, для их устранения наиболее эффективно использовать именно средства организации дорожного движения. В противном случае пассажирский транспорт общего пользования становится неэффективным, поскольку не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

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

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

Маршрутная сеть наземного общественного пассажирского транспорта в Цильнинском районе охватывает большинство населенных пунктов муниципальных образований.

Дублирование маршрутов движения – это совпадение трасс маршрутов различных видов наземного пассажирского транспорта на отдельных участках улично-дорожной сети города, либо полное их наложение. В Цильнинском районе наблюдается низкий уровень дублирования маршрутов общественного транспорта.

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

В ходе анализа данных были получены такие параметры как фактический средний интервал движения и средняя наполняемость маршрутных транспортных средств. При оценке скорости сообщения маршрутных транспортных средств был проведен анализ таких данных как протяжённость маршрута и время движения по маршруту полученных из сервиса Яндекс.Карты и Яндекс.Транспорт. Результаты полученных данных представлены в таблице 12.

Таблица 12 – Параметры движения маршрутных транспортных средств

№ маршрута / вид транспорта	Фактический средний интервал движения по данным замеров, мин	Средняя наполняемость утром, %	Средняя наполняемость вечером, %	Протяженность маршрута (км)	Время на маршруте (мин)	Средняя расчётная скорость (км/ч)
№101 Автобус	120,0	15	23	58	124	28
№418 Автобус	60,0	20	0	68	163	25
№417 Автобус	60,0	22,5	-	67	149	27
№419 Автобус	120,0	75	-	70	145	29
№421 Автобус	120,0	20	-	66	152	26
№139 Автобус	44,2	46,1	61,3	29	58	30
№141 Автобус	15,0	12,1	8,3	68	170	24

1.10.2 Анализ пассажиропотоков

В рамках выполнения данной работы на территории Цильнинского района, проведение замеров объема пассажиропотока проводились на автостанции Большое Нагаткино и остановке ОТ «Цильна». Замеры объемов

пассажиропотока проводились путем обследования входящих/выходящих пассажиров и наполняемости подвижного состава на остановочном пункте. Обследование производилось в будние дни (период с понедельника по четверг), не являющиеся праздничными или предпраздничными днями в течение 2 (двух) часов, в течение следующих наиболее загруженных интервалов времени: 07:30 – 09:30 (утренний час «пик»), 17:00 – 19:00 (вечерний час «пик»).

Замеры объемов пассажиропотока производилось с помощью таблично-счетного метода с разбивкой по видам общественного транспорта. Результаты обследований пассажиропотоков в 2019 году представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Замеры пассажиропотока в Цильнинском районе

Вид транспорта	Наименование остановочного пункта и направление	Число выходящих пассажиров на 1 ед. ПС	Число входящих пассажиров на 1 ед. ПС	Единиц ПС	Фактический средний интервал движения на ОП, минут	Средняя наполняемость ПС на остановочном пункте, %	Суммарное кол-во вышедших и вошедших пассажиров
Автобус/ утро	остановка "Цильна"	0,8	3,3	8	15,0	12,1	19
Автобус/ утро	автостанция Большое Нагаткино	9,3	3,6	13	9,2	28,8	168
Автобус/ вечер	остановка "Цильна"	3,2	0	6	20,0	8,3	19
Автобус/ вечер	автостанция Большое Нагаткино	7,3	1,7	3	40,0	33,3	27

По результатам замеров объема пассажиропотока наибольшие значения наблюдаются в течение утреннего часа пик. На основании данных о наполняемости подвижного состава на остановочных пунктах можно сделать вывод о том, что подвижной состав используется только половина вместимости подвижного состава. Анализ данных свидетельствует, что

существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках.

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

1.11.1 Анализ состояния безопасности дорожного движения

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

Для анализа состояния безопасности дорожного движения на территории Цильнинского района использовалась официальная статистика аварийности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГИБДД) РФ.

За 12 месяцев 2018 года на территории Цильнинского района произошло 30 учтенных ДТП, в которых погибло 7 человек и 39 человек получили ранения.

Данные по аварийности на дорогах Цильнинского района за период с 1 января 2016 года по 26 ноября 2019 года приведены в таблице 14.

Таблица 14 – Статистика аварийности на дорогах Цильнинского района за 2016 - 26.11.2019 гг.

№ п/п	Дата ДТП	Район	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	25.12.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чергановка	25	800	Цильнинский	0	1	1	2
2	18.12.2016	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	188	985	Цильнинский	1	4	2	5
3	11.12.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Казань-Буинск-Ульяновск-Арбузовка	0	250	Цильнинский	0	1	1	3
4	03.12.2016	Цильнинский	Столкновение	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чергановка	3	300	Цильнинский, рп Цильна	0	1	2	4
5	26.11.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	168	0	Цильнинский, с Большое Нагаткино	0	1	2	3
6	18.11.2016	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	138	800	Цильнинский	0	1	1	1

7	07.11.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	173	700	Цильнинский	0	4	2	5
8	04.11.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	27	700	Цильнинский	0	1	1	1
9	23.10.2016	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	188	15	Цильнинский	0	3	2	4
10	12.10.2016	Цильнинский	Столкновение	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	21	200	Цильнинский	1	1	2	3
11	16.09.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	810	Цильнинский	0	3	2	4
12	05.09.2016	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	850	Цильнинский	0	1	1	1
13	02.09.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	169	700	Цильнинский	0	3	2	4
14	07.08.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Цивильск- Ульяновск- Верхние Тимерсяны	13	46	Цильнинский	0	1	1	1

15	17.07.2016	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	176	500	Цильнинский	0	1	2	2
16	23.06.2016	Цильнинский	Наезд на велосипедиста		0	0	Цильнинский, с Нижние Тимеряны	0	1	2	2
17	28.05.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Цивильск-Ульяновск-Богдашкино	2	200	Цильнинский	2	3	1	5
18	25.05.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	166	300	Цильнинский	0	1	2	2
19	15.05.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чертановка	1	0	Цильнинский, рп Цильна	0	1	1	1
20	30.04.2016	Цильнинский	Наезд на препятствие	А-151 Цивильск - Ульяновск	168	125	Цильнинский	1	0	1	1
21	17.04.2016	Цильнинский	Опрокидывание	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	182	100	Цильнинский, рп Цильна	0	1	1	1
22	02.04.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	146	800	Цильнинский	0	1	2	2

23	02.04.2016	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	176	300	Цильнинский	0	1	2	3
24	31.03.2016	Цильнинский	Столкновение	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чертановка	24	750	Цильнинский	0	1	2	2
25	26.03.2016	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	144	0	Цильнинский	0	1	2	3
26	02.03.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	146	850	Цильнинский	0	4	2	5
27	03.02.2016	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	147	200	Цильнинский	2	4	2	6
28	21.01.2016	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	183	500	Цильнинский	0	1	4	5
29	15.01.2016	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	180	300	Цильнинский	0	1	2	2
30	19.11.2017	Цильнинский	Наезд на пешехода	А-151 Цивильск - Ульяновск	144	160	Цильнинский	0	1	1	2
31	05.10.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	139	900	Цильнинский	1	0	2	3

32	04.10.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	810	Цильнинский	0	2	2	2
33	01.10.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	166	0	Цильнинский	0	1	2	3
34	02.09.2017	Цильнинский	Опрокидывание		0	0	Цильнинский	0	1	1	1
35	19.08.2017	Цильнинский	Опрокидывание	Цивильск- Ульяновск- Верхние Тимерсяны	15	754	Цильнинский	0	1	1	1
36	18.08.2017	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	145	150	Цильнинский	0	2	2	4
37	14.08.2017	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	184	270	Цильнинский	0	1	3	3
38	12.08.2017	Цильнинский	Наезд на пешехода	А-151 Цивильск - Ульяновск	174	300	Цильнинский	0	2	1	3
39	15.07.2017	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	171	700	Цильнинский	0	1	1	1
40	17.06.2017	Цильнинский	Наезд на пешехода				Цильнинский, с Большое Нагаткино, ул Демьяна Бедного, 2А	0	1	1	2
41	23.05.2017	Цильнинский	Наезд на велосипедиста				Цильнинский, с Большое Нагаткино, ул Советская, 39	0	1	2	2
42	14.04.2017	Цильнинский	Наезд на препятствие	А-151 Цивильск - Ульяновск	152	180	Цильнинский, п Орловка	1	0	1	2
43	26.03.2017	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	200	Цильнинский	0	1	1	1
44	04.03.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	156	300	Цильнинский	0	1	2	2

45	20.01.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	147	900	Цильнинский	0	3	2	4
46	13.01.2017	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	174	600	Цильнинский	1	0	2	2
47	03.01.2017	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	150	930	Цильнинский	0	2	2	5
48	31.12.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода				Цильнинский, с Большое Нагаткино, ул Советская, 24	0	1	1	2
49	24.12.2018	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	139	420	Цильнинский	0	2	2	3
50	22.12.2018	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	163	500	Цильнинский	0	1	3	2
51	22.12.2018	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	163	550	Цильнинский	0	1	3	5
52	29.11.2018	Цильнинский	Опрокидывание				Цильнинский, с Верхние Тимерсяны, ул Пролетарская, 11	0	1	1	2
53	27.11.2018	Цильнинский	Столкновение	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	3	620	Цильнинский, рп Цильна	0	3	3	3
54	04.11.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода	А-151 Цивильск - Ульяновск	153	205	Цильнинский	1	0	1	2
55	16.10.2018	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	163	700	Цильнинский	0	1	3	2
56	07.10.2018	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	155	50	Цильнинский	0	2	2	4
57	28.09.2018	Цильнинский	Опрокидывание		0	0	Цильнинский, с Старые Алгаши	0	1	1	2

58	25.09.2018	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	139	200	Цильнинский	0	3	1	3
59	16.09.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	52	200	Цильнинский	0	1	2	2
60	04.09.2018	Цильнинский	Наезд на препятствие	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	150	565	Цильнинский	0	1	1	1
61	23.08.2018	Цильнинский	Опрокидывание	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	157	150	Цильнинский	0	1	1	2
62	25.07.2018	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	810	Цильнинский	0	2	2	4
63	19.07.2018	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	165	810	Цильнинский	0	3	2	4
64	27.06.2018	Цильнинский	Съезд с дороги	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	20	900	Цильнинский	0	1	1	2
65	23.06.2018	Цильнинский	Наезд на препятствие	Репьевка- Рус.Цильна	18	0	Цильнинский	0	1	1	1
66	08.06.2018	Цильнинский	Опрокидывание	Репьевка- Рус.Цильна	14	700	Цильнинский	0	1	1	1
67	26.05.2018	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	27	610	Цильнинский	0	1	1	2

68	26.05.2018	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	152	650	Цильнинский	1	1	1	2
69	25.05.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	151	310	Цильнинский, рп Цильна	0	1	1	2
70	23.05.2018	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	151	323	Цильнинский	3	2	4	7
71	03.04.2018	Цильнинский	Опрокидывание	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск			Цильнинский, с Кашинка, ул Дорожная, 1	0	1	1	1
72	17.03.2018	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	156	330	Цильнинский	1	1	2	3
73	25.02.2018	Цильнинский	Съезд с дороги	А-151 Цивильск - Ульяновск	144	250	Цильнинский	0	2	1	3
74	23.02.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода				Цильнинский, с Нижние Тимерсяны, ул Советская, 62	0	1	1	2
75	06.02.2018	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	141	700	Цильнинский	1	0	2	2
76	07.01.2018	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	25	930	Цильнинский	0	1	1	1
77	01.01.2018	Цильнинский	Наезд на пешехода	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	150	190	Цильнинский	0	1	1	2
78	26.11.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	157	297	Цильнинский	0	1	2	3
79	02.11.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	142	500	Цильнинский	0	1	3	3

80	26.10.2019	Цильнинский	Наезд на пешехода				Цильнинский, с Большое Нагаткино, ул Демьяна Бедного, 2В	1	0	1	2
81	20.10.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чертановка	45	3	Цильнинский	1	0	1	1
82	29.09.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	169	500	Цильнинский	0	1	4	2
83	28.09.2019	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	156	500	Цильнинский	0	2	2	4
84	21.09.2019	Цильнинский	Опрокидывание	А-151 Цивильск - Ульяновск	146	550	Цильнинский	0	1	1	1
85	12.09.2019	Цильнинский	Столкновение	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	156	500	Цильнинский	0	1	2	3
86	28.06.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Цивильск-Ульяновск-Богдашкино	4	540	Цильнинский	0	1	1	1
87	15.06.2019	Цильнинский	Столкновение	Цильна-Б.Нагаткино-Новоникулино-Тагай-Майна-Игнатовка-Чертановка	54	900	Цильнинский	0	2	2	4
88	15.06.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Ст.Никулино-Н.Маклауши-Чирикеево	0	190	Цильнинский	1	4	1	5
89	07.06.2019	Цильнинский	Наезд на стоящее ТС	А-151 Цивильск - Ульяновск	164	550	Цильнинский	0	6	3	7
90	06.06.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Р-241 Казань - Буинск - Ульяновск	151	0	Цильнинский	0	2	1	2

91	04.06.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Цивильск- Ульяновск- Верхние Тимерсяны	12	550	Цильнинский	2	0	1	2
92	30.05.2019	Цильнинский	Опрокидывание	Цильна- Б.Нагаткино- Новоникулино- Тагай-Майна- Игнатовка- Чертановка	39	300	Цильнинский	0	1	1	2
93	29.05.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	164	640	Цильнинский	0	1	4	5
94	30.04.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	157	340	Цильнинский	0	2	2	3
95	20.04.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	153	950	Цильнинский	0	2	2	3
96	02.01.2019	Цильнинский	Столкновение	А-151 Цивильск - Ульяновск	173	675	Цильнинский	0	3	2	3

Показатели аварийности за 2018 год по России составили: социальный риск – 12,4 погибших на 100 тысяч населения, тяжесть последствий – 7,8 %. Сравнение показателей социального риска по Цильнинскому району, Ульяновской агломерации, Ульяновской области и России приведены на рисунке 16. Сравнение показателей тяжести последствий ДТП, совершенных на указанных выше территориях, отображены на рисунке 17.

Сравнивая показатели, отмечаем, что социальный риск по Цильнинскому району за 2018 год на 5% меньше, чем по Ульяновской области, и на 1% больше, чем по России. Тяжесть последствий ДТП на территории Цильнинского района на 28% больше, чем по Ульяновской области, и на 49% больше среднего по стране показателя.

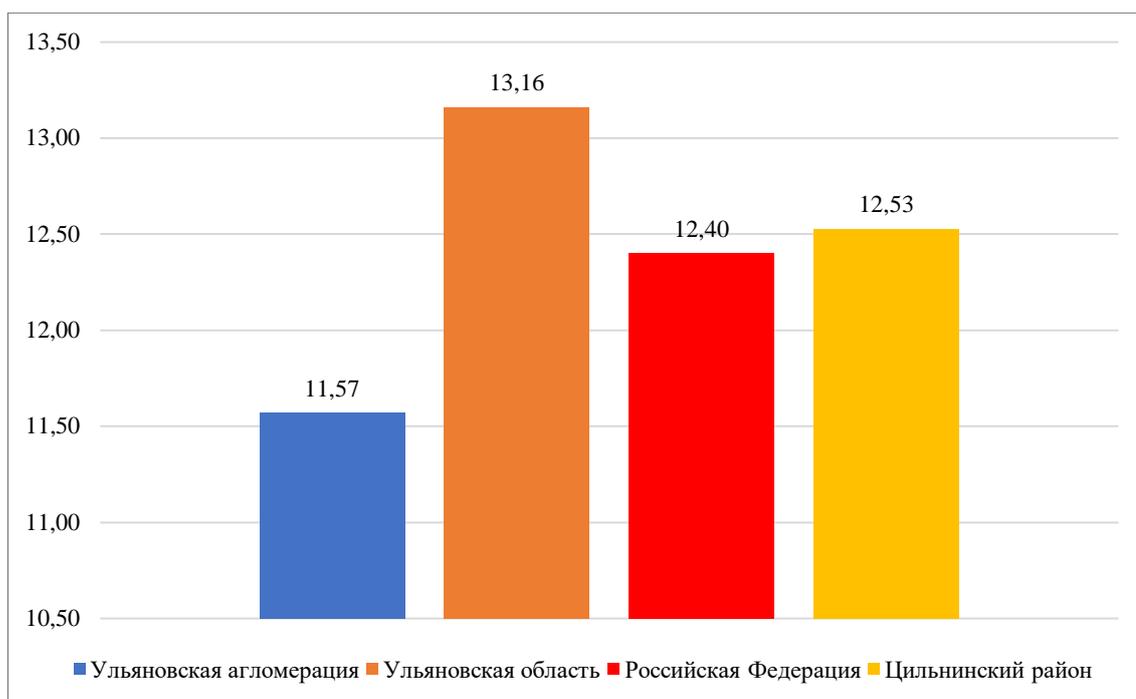


Рисунок 16 – Сравнение показателей социального риска 2018 года

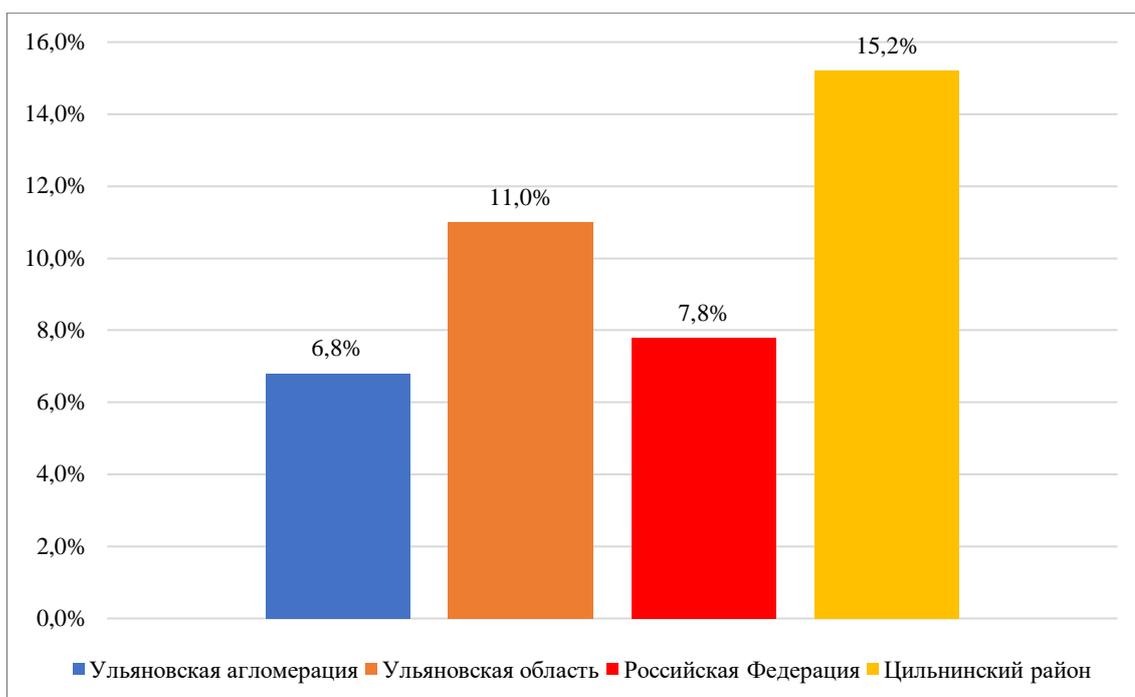


Рисунок 17 – Сравнение тяжести последствий ДТП 2018 года

Относительные показатели аварийности на территории Цельнинского района в период с 2016 по 2019 год находятся на достаточно высоком уровне (рисунок 18).

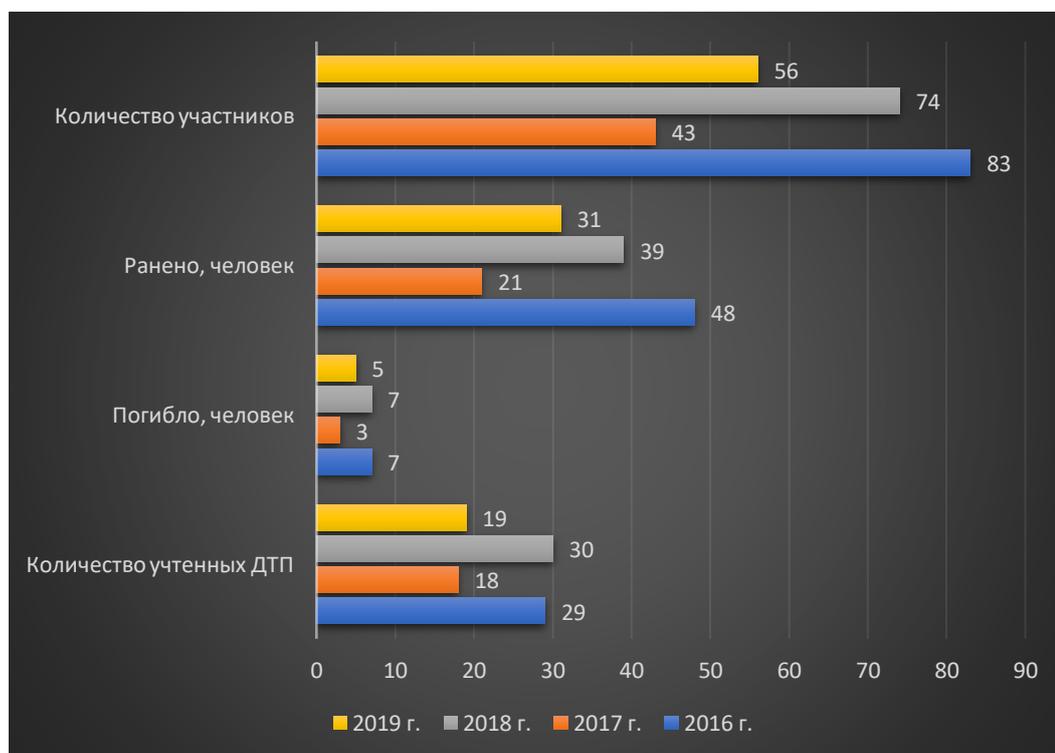


Рисунок 18 – Динамика показателей аварийности Цельнинского района

Сравнивая показатели 2019 года по сравнению с 2018 годом, получаем: общее количество учетных ДТП уменьшилось на 37%, количество погибших уменьшилось на 29%, количество раненых уменьшилось на 20%, количество участников ДТП увеличилось на 24%. Показатель тяжести последствий ДТП в 2019 году на территории Цильнинского района составил 15,2%.

По данным статистики аварийности выявлено, что все совершенные в течение суток дорожно-транспортные происшествия пришлись на разное время, можно выделить интервал с 21:00 до 23:00 (рисунок 19).

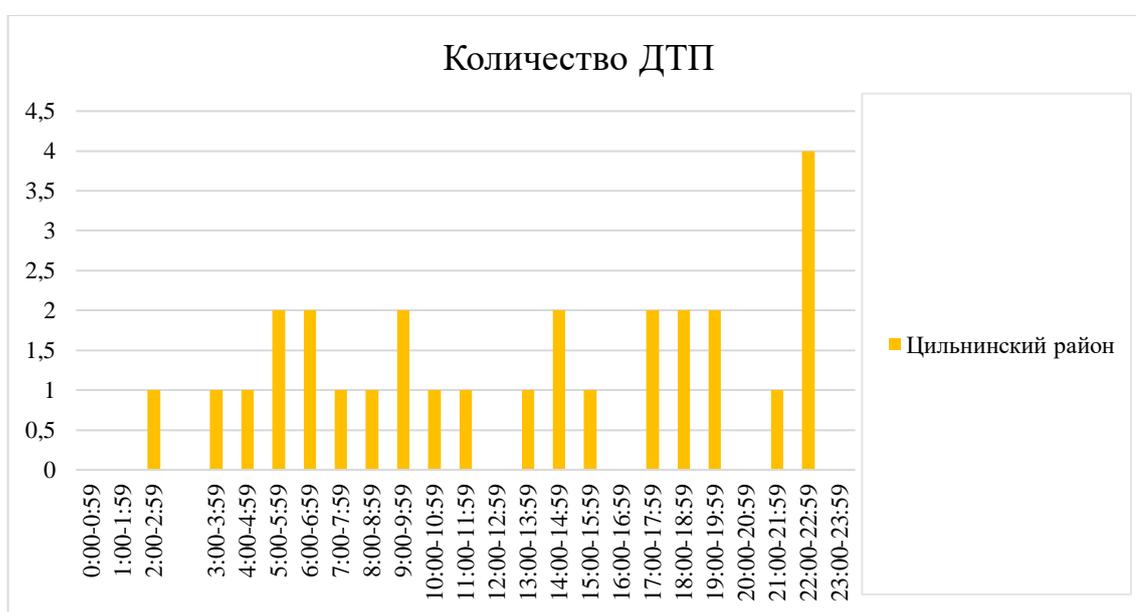


Рисунок 19 – Распределение общего количества ДТП по времени суток

Одним из наиболее часто встречающихся видов ДТП на территории Цильнинского района в период с 2016 по 2019 год являлось «столкновение ТС» – 40 случаев, что составляет 41,7% от всего количества ДТП муниципального образования. Это свидетельствует о наличии большого числа конфликтов между транспортными потоками и несоответствии действующего скоростного режима конкретным условиям дорожного движения. Другим распространенным видом аварий на улицах и дорогах Цильнинского района являлось «опрокидывание» – 29 случаев, что составляет 30,2 % от всего количества ДТП муниципального образования. Это свидетельствует о

необходимости снижения скоростного режима в местах концентрации ДТП данного вида.

Общая статистика распределения всех учетных ДТП муниципального образования в период с 2016 по 2019 год по их видам изображена на рисунке 20.

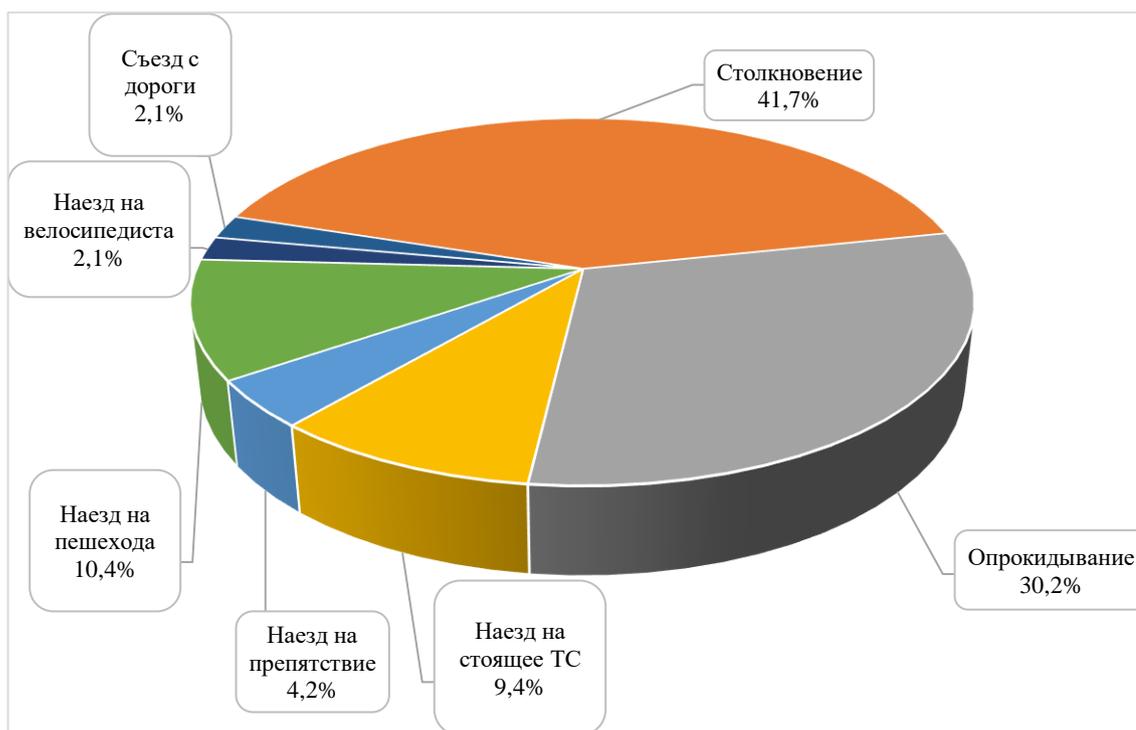


Рисунок 20 – Динамика показателей аварийности Цильнинского района

1.11.2 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Результатом исследования причин и условий возникновения ДТП является выявление аварийно-опасных участков дорог. Федеральным законом от 03.07.2016 № 296-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации» законодательно закреплено

определение понятия «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)». Согласно Федеральному закону «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)» – это участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

По предоставленным данным статистики учетных дорожно-транспортных происшествий с 2016 по 2019 год по Ульяновской области на территории Цильнинского района выявлен 1 аварийно-опасный участок:

- 1) А-151 «Цивильск – Ульяновск» (км 163 + 500 – км 163 + 700).

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

Основными источниками загрязнения атмосферы до недавнего времени являлись предприятия машиностроения, приборостроения, электронной и электротехнической отраслей промышленности, ТЭЦ. Однако в последние годы основным источником загрязнения воздуха является не промышленность, а автомобильный транспорт. За 2014 – 2016 годы количество загрязняющих атмосферу выбросов из стационарных и передвижных источников увеличилось на 10,5 тыс. тонн, большая доля (76%) которых приходится на автотранспорт (рисунок 21).

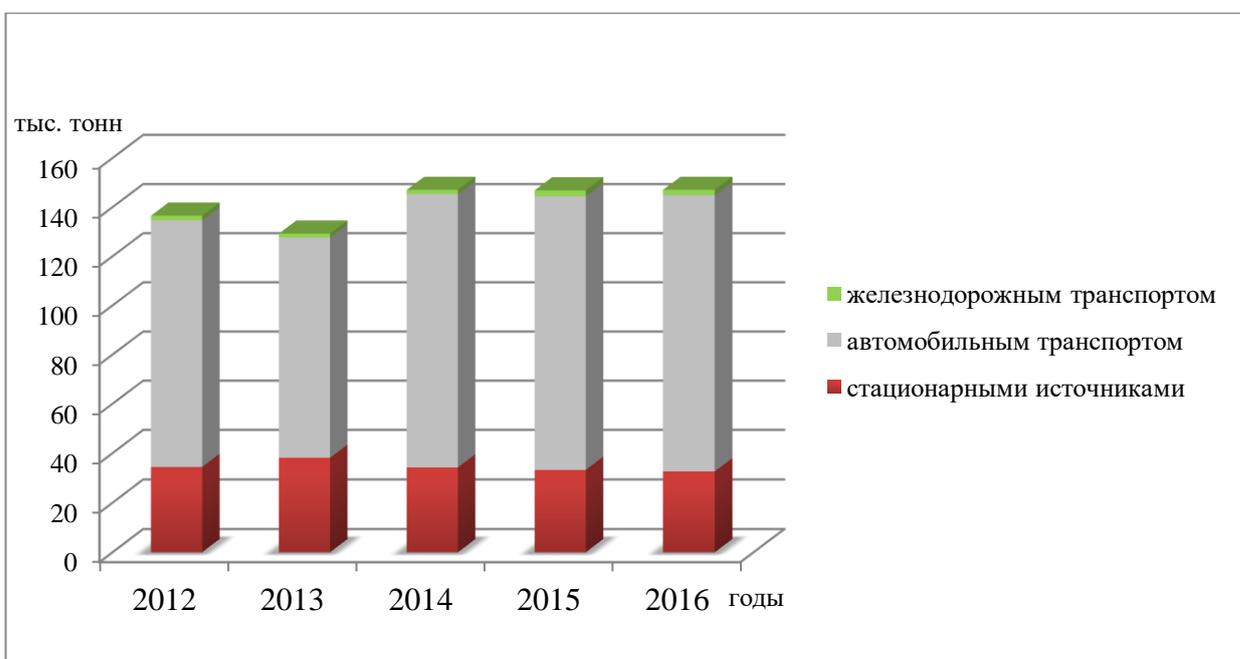


Рисунок 21 – Выбросы загрязняющих атмосферу веществ

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

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

Вследствие этого экологическая ситуация центре Ульяновской агломерации, весьма напряженная. Увеличившееся количество автомобилей

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

1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Финансирование транспортной инфраструктуры Цильнинского района осуществляется согласно утвержденным федеральным и муниципальным программам. Перечень программных документов с объемом и источниками финансирования представлен в таблице 15.

Таблица 15 – Перечень программных документов по развитию транспортной инфраструктуры на территории Цильнинского района

№ п/п	Наименование документа	Объем и источники финансирования
1	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	Общий объем финансирования Программы - 7753331296,8 тыс. рублей, в том числе: объем бюджетных ассигнований федерального бюджета - 3182884232 тыс. рублей; объем бюджетных ассигнований консолидированных бюджетов субъектов РФ - 2728917892 тыс. рублей; объем средств из внебюджетных источников - 1841529172,8 тыс. рублей.
2	Государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы	Общий объем бюджетных ассигнований – 38137883,0948 тыс. рублей, из них: объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области – 33059084,6401 тыс. рублей; объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области, источником которых являются субсидии из федерального бюджета, в том числе из бюджета фонда развития моногородов, – 5068848,45474 тыс. рублей; прогнозный объем средств из внебюджетных источников – 9950,0 тыс. рублей.

3	Региональные проекты «Дорожная сеть Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации на 2019-2024 годы» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации» в 2019-2021 годах*	Общий объем бюджетных ассигнований – 7980744,146 тыс. рублей, из них: объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области – 5573399,546 тыс. рублей; объем бюджетных ассигнований областного бюджета Ульяновской области, источником которых являются субсидии из федерального бюджета, – 2407344,6 тыс. рублей.
4	Муниципальная программа «Развитие транспортной системы Цельнинского района на 2016-2020 годы»	Общий объем финансирования по Программе за счет средств муниципального образования «Цельнинский район» Ульяновской области – 35727,2 тыс. рублей.
Примечание – Региональные проекты реализуются в рамках Государственной программы Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы		

2 Мероприятия по организации дорожного движения

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках

разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

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

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

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

кратковременные случайные колебания в числе автомобилей, подходящих к перекрестку.

На основании проведенного анализа данных, на территории Цильнинского района выявлено отсутствие светофорных объектов.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

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

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

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

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

На основании вышеизложенного, для обеспечения безопасности пешеходов при переходе проезжей части на территории Цильнинского района необходима организация пешеходных переходов. Полный перечень организации нерегулируемых пешеходных переходов приведен в таблице 16.

Таблица 16 – Перечень организуемых нерегулируемых пешеходных переходов

№ п/п	Местоположение пешеходного перехода	Населенный пункт	Кол-во
1	2	3	4
1	ул. Демьяна Бедного д. 4, д. 38	с. Большое Ногаткино	2

2	ул. Советская д. 33	с. Большое Ногаткино	1
3	ул. Октябрьская д.30	с. Большое Ногаткино	1
4	ул. Пролетарская на пересечении с ул. Советской	с. Большое Ногаткино	4
5	ул. Сахалинская д. 26	с. Большое Ногаткино	1

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

В результате реализации Комплексной схемы планируется достичь:

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

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

1. Цильнинский район, с. Большое Нагаткино – велодорожка по ул. Автодорожная и ул. Садовая, протяженностью 1650 м, показано на рисунке 22.

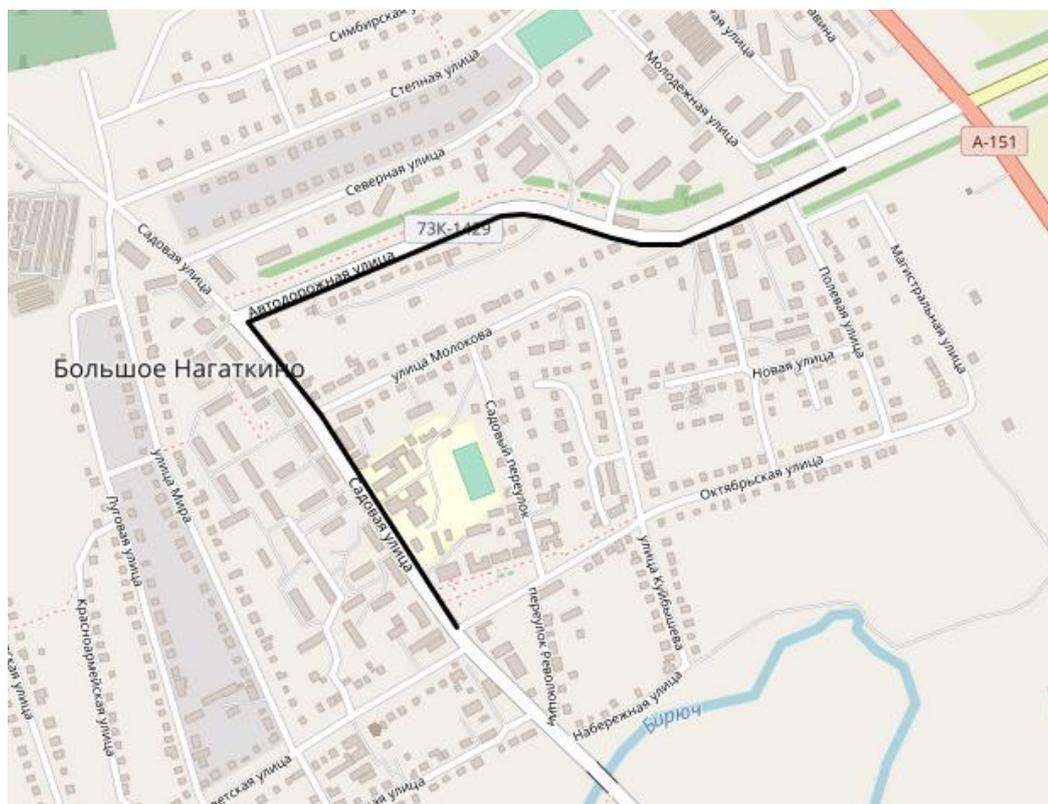


Рисунок 22 – Расположение предлагаемой велодорожки

Мест концентрации ДТП с участием велосипедистов на территории Цильнинского района с 2016 г. по настоящий момент выявлено не было.

Общий объем предлагаемых мероприятий по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов представлен в таблице 17 и в Приложении А.

Таблица 17 – Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Организация нерегулируемых пешеходных переходов	объект	9
2	Устройство велодорожек	км	1,65
3	Устройство велопарковок у объектов притяжения	ед.	10

2.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

2.7 Развитие парковочного пространства

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

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

Дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у объектов притяжения транспорта и составил – 40 м/м.

В рамках формирования единого парковочного пространства на

территории Цильнинского района, программой мероприятий КСОДД предусмотрено организация парковочных мест у объектов притяжения в количестве 40 м/м. Перечень объектов притяжения с указанием месторасположения представлен в таблице 18.

Таблица 18 – Перечень мероприятий по организации парковочного пространства

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Количество парковочных мест
1	Государственное учреждение здравоохранения «Больныенагаткинская районная больница»	с. Большое Нагаткино, Территория больницы, д. 11	1
2	МАУ «Цильнинский центр культуры и спорта»	п. г. т. Цильна, ул. Олега Кошевого, д. 4	6
3	АО «Ульяновский сахарный завод»	р. п. Цильна, ул. Олега Кошевого, 2Ас1	33
Итого			40

2.8 Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

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

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

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

средства организации дорожного движения»:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 19.

Таблица 19 – Интенсивность движения транспортных потоков в пересекающихся направлений

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

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

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

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

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

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

В результате сравнения интенсивности транспортных потоков на территории Цильнинского района выявлены участки улично-дорожной сети (Рисунок 23 и 24), на которых требуется введение светофорного регулирования согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2004.



Рисунок 23 – Проектируемые светофорные объекты на территории Цимлянского района

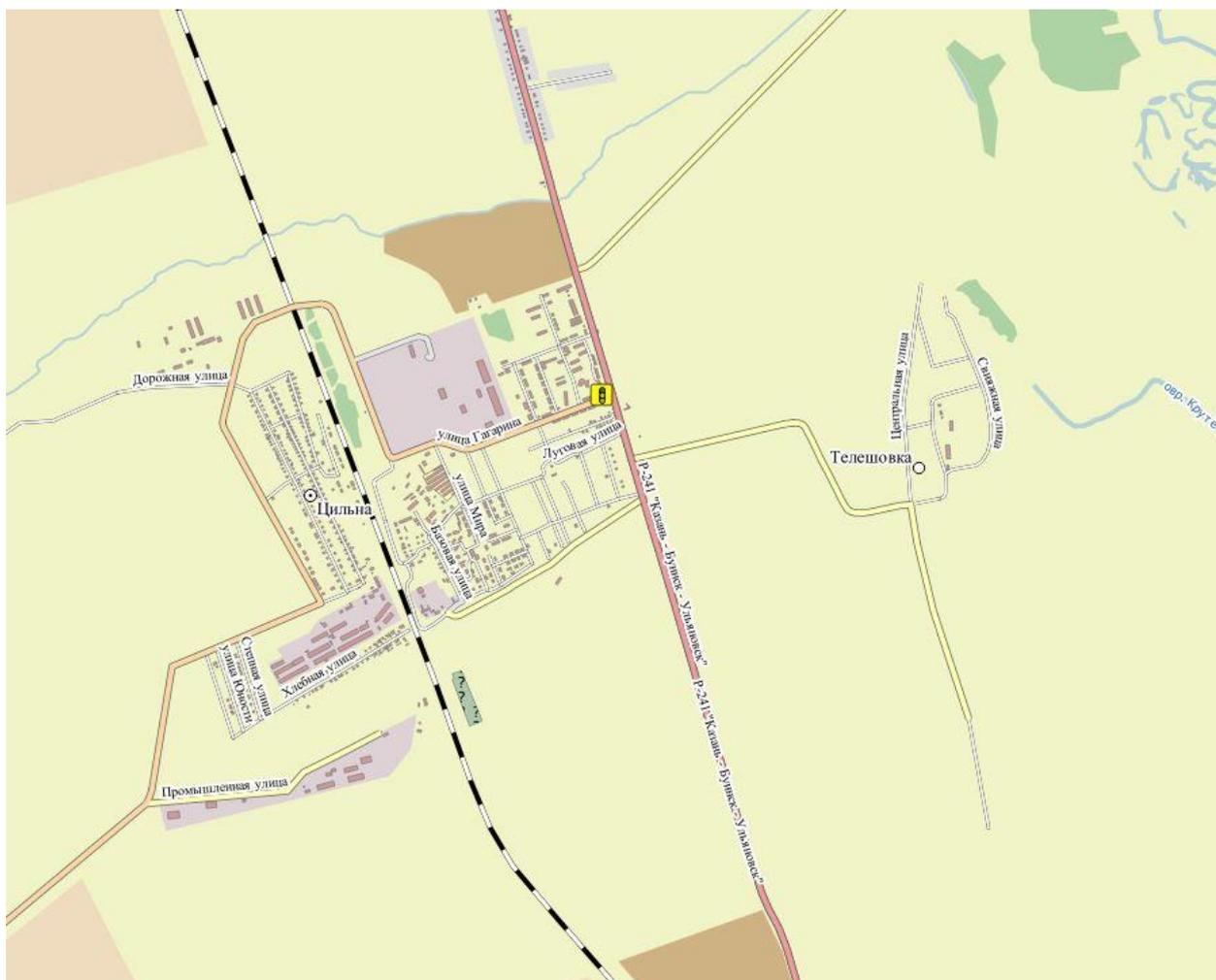


Рисунок 24 – Проектируемые светофорные объекты на территории
Цильнинского района

В таблице 20 приведены мероприятия по строительству светофорных объектов, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, а также в целях соответствия требованиям ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения».

Таблица 20 – Мероприятия по строительству светофорных объектов, направленные на повышение уровня БДД, а также на соответствие требованиям ГОСТ Р 52289-2004

№ п/п	Месторасположение	Цель введения светофорного регулирования	Ед. изм.	Мощность
1	п. Цильна, пересечение ул. Гагарина и а/д Р-241	ГОСТ Р 52289-2004 (Условие 1)	ед.	1
2	с. Большое Ногаткино, пересечение ул. Автодорожная и а/д А-151	ГОСТ Р 52289-2004 (Условие 1)	ед.	1

В целях повышения видимости пешеходных переходов на нерегулируемом пешеходном переходе, а также для обеспечения безопасности пешеходов при переходе проезжей части требуется устройство светофоров типа Т.7 на территории Цильнинского района. Полный перечень мероприятий по строительству светофорных объектов типа Т.7, направленных на повышение уровня БДД приведен в таблице 21.

Таблица 21 – Мероприятия по строительству светофорных объектов, направленные на повышение уровня БДД

№ п/п	Местоположение пешеходного перехода	Населенный пункт	Кол-во
1	ул. Демьяна Бедного д. 4, д. 38	с. Большое Ногаткино	2
2	ул. Советская д. 33	с. Большое Ногаткино	1
3	ул. Октябрьская д.30	с. Большое Ногаткино	1
4	ул. Пролетарская на пересечении с ул. Советской	с. Большое Ногаткино	4
5	ул. Сахалинская д. 26	с. Большое Ногаткино	1
Итого			9

Введение светофорного регулирования позволит повысить безопасность дорожного движения на рассмотренных пересечениях, а также эффективность организации дорожного движения.

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

2.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

2.13 Организация движения маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять

муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

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

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

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

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

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

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

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом

исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

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

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

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

При сборе информации о состоянии дорожного движения полуавтоматическим способом широко используется видеосъемка дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов.

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

После сбора всю полученную информацию о параметрах и

характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории района необходимо систематизировать и сформировать массив данных.

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

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

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

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

В таблице 22 указаны мероприятия по организации системы мониторинга. Схема расположения мероприятий по установке транспортных детекторов представлена в Приложении А.

Таблица 22 – Мероприятия по организации системы мониторинга

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

2.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

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

- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;

- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на транспортной сети территории.

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

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

Мероприятия по данному направлению КСОДД, направленные на ликвидацию МКДТП приведены в таблице 23.

Таблица 23 – мероприятия по совершенствованию информационного обеспечения, направленные на ликвидацию мест концентрации ДТП

№ п.п.	МКДТП №	Местоположение	Мероприятия	Ед. изм.	Технические параметры
1	1	А-151 «Цивильск–Ульяновск» (км 163 + 500 – км 163 + 700)	Установка дорожного знака-панно «Внимание! Аварийно-опасный участок»	ед.	2

В целях совершенствования применяемых схем организации дорожного движения в составе регионального проекта «Дорожная сеть Ульяновской области и Ульяновской городской агломерации на 2019 – 2024 годы», реализуемого в рамках государственной программы Ульяновской области

«Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы запланировано:

- установка 215 дорожных знаков на а/д регионального и межмуниципального значения;

В таблице 24 приведен полный перечень мероприятий по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения на краткосрочную перспективу КСОДД.

Таблица 24 – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Установка дорожного знака-панно «Внимание! Аварийно-опасный участок»	ед.	2
2	Установка дорожных знаков на а/д регионального и межмуниципального значения	ед.	215

2.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств

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

- повышение коэффициента загрузки дорог и улиц, как следствие возникновение заторов и снижение уровня транспортной безопасности;

- повышенный износ УДС, не предназначенной для интенсивного движения грузовых автомобилей с высокой осевой нагрузкой;

- повышенный уровень шума и загрязнения атмосферного воздуха в жилых районах, а также вблизи социальных объектов.

Основной маршрут транзитных транспортных потоков на территории Цильнинского района проходит через федеральные дороги. В целях снижения интенсивности движения транспортного потока, а также повышения безопасности дорожного движения на а/д Р-241 вблизи р.п. Цильна, РТС Ульяновской области предусмотрено строительство обхода р.п. Цильна, для вывода транзитного потока.

Перечень мероприятий по организации пропуска транзитных транспортных средств приведен в таблице 25 и в приложении А.

Таблица 25 – Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств в Цильнинском районе

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Строительство а/д "обход р.п. Цильна" в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации	км	3

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

Грузовой автомобильный транспорт является неотъемлемой частью экономики Ульяновской агломерации, с его помощью осуществляется основная часть грузоперевозок, связанных с деятельностью предприятий.

По данным Федеральной службы государственной статистики

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

На территории Цильнинского района не предусматривается введение ограничения движения для грузовых ТС.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района.

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

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

Существующая схема ограничения скоростных режимов движения ТС

на территории Цильнинского района не является оптимальной. Поэтому в целях повышения безопасности дорожного движения необходимо введение ограничения скоростного режима на улично-дорожной сети вблизи детских образовательных учреждений.

Для реализации данного мероприятия необходимо установить знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости». Ориентировочное количество – 68 шт. (уточнить при разработке ПОДД). Месторасположение установки знаков 3.24 представлено в таблице 30.

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

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

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

ИН допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

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

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.31 «Зона с ограничением

максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;

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

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

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

Анализ применения ИН на УДС Цильнинского района показывает, что пешеходные переходы оснащены ими не в полном объеме. ИН необходимо разместить в районе пешеходных переходов вблизи детских образовательных учреждений. Месторасположение установки ИН представлено в таблице 30.

В таблице 26 приведен перечень мероприятий по контролю скоростного режима движения ТС, направленные на ликвидацию выявленных МКДТП.

Таблица 26 – Мероприятия по контролю скоростного режима, направленные на ликвидацию мест концентрации ДТП

№ п.п.	МКДТП №	Местоположение	Мероприятия	Ед. изм.	Технические параметры
1	1	А-151 «Цивильск–Ульяновск» (км 163 + 500 – км 163 + 700)	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 70	ед.	2

В таблице 27 приведен перечень мероприятий по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог. Схема расположения мероприятий по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог представлена в Приложении А.

Таблица 27 – Мероприятия по скоростному регулированию на участках запланированных к строительству дорог

№ п.п.	Наименование мероприятия	Местоположение	Единицы измерения	Мощность
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 90	Обход р.п. Цильна	ед.	4

Таким образом, в целях повышения безопасности дорожного движения за счет снижения максимальной скорости движения ТС и обеспечения контроля соблюдения установленного скоростного режима необходимо реализовать мероприятия по установке дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и устройству искусственных неровностей. Полный перечень мероприятий приведен в таблице 28.

Таблица 28 – Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств в Цильнинском районе

№ п.п.	Наименование мероприятия	Единицы измерения	Мощность
1	Устройство искусственных неровностей вблизи детских учреждений	шт.	68
2	Введение ограничения скоростного режима вблизи детских учреждений	шт.	68
3	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 90	ед.	4
4	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» 70	ед.	2

2.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды, может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

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

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

- Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;

- Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах государственной поддержки инвалидов»;

- Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011-2020 годы».

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

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

Государственные и муниципальные расходы на разработку и

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

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

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

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ Р 52766, СП 42.13330.2011, а также ОДМ 218.2.007. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных

потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов представлены в таблице 29. Месторасположение обустраиваемых пешеходных переходов с заниженным бордюрным камнем и тактильной плиткой представлено в таблице 16.

Таблица 29 – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Наименование мероприятия	Единицы измерения	Мощность
1	Устройство заниженного бордюрного камня	ед.	9
2	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	ед.	9

2.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС, обозначенных в Паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения, являются:

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

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

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

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

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

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

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

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

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);

- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);
- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

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

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

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

Внедрение Паспорта дорожной безопасности образовательных организаций было предложено ГУОБДД МВД России на IV Международном Конгрессе «Безопасность на дорогах – ради безопасности жизни» в сентябре 2012 года. Паспорт дорожной безопасности образовательной организации призван решить проблему привлечения внимания общественности к состоянию улично-дорожной сети в местах притяжения детей и активного участия в деятельности по устранению существующих недостатков. Паспорт должен отражать реальный уровень безопасности дорожного движения

в пределах образовательных организаций определенных территориальных образований. Требования к содержанию Паспорта дорожной безопасности образовательной организации и методические указания по его разработке и оформлению содержатся в Указании ГУОБДД МВД России №13/ц-6-154 от 18.05.2014 г.

На основании анализа обустройства пешеходных переходов вблизи детских учреждений на территории Ульяновской агломерации (таблица 8, раздел 1.5.4 настоящего документа) была выявлена необходимость дооснастить пешеходные переходы, находящиеся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений.

Общий перечень мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям представлен в таблице 30

Таблица 30 – Сводный перечень мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

№ п/п	Мероприятие	Образовательные организации	Ед. изм.	Мощность
1	Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений			
1.1	Установка светофоров типа Т.7 на солнечных энергостанциях	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа,	ед.	64
1.2	Установка ограждений перильного типа	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа,	м	5100
1.3	Установка искусственных неровностей	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа,	ед.	68

		корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа,		
1.4	Устройство локального освещения на пешеходных переходах	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа,	ед.	34
1.5	Установка знаков 1.23 «Дети»	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, Общеобразовательная школа,	ед.	66
1.6	Устройство приподнятых пешеходных переходов	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа	ед.	34
1.7	Введения скоростного режима до 30 км/ч	МДОУ Елховоозерский детский сад Солнышко муниципального образования Цильнинский район, Елховоозернская Средняя Школа, Кундюковская средняя школа, МОУ Моркобугурнинская средняя школа МО Цильнинского района Ульяновской области, Мокробугурнинская средняя школа и Детский сад Ивушка, МБОУ Новоалгашинская средняя школа, корпус № 1, Общеобразовательная школа, МОУ Староалгашинская Средняя школа имени Героя Советского Союза Н. Г. Князькина, Общеобразовательная школа	ед.	68

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

К мероприятиям, описываемым в данном подразделе, относится как

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

Перспективы развития территории Цильнинского района, в том числе транспортной инфраструктуры, определяются на основании документов территориального и стратегического планирования.

Так, согласно рассмотренным документам, можно выделить следующие перспективы развития дорог в границах Цильнинского района.

В целях повышения доступности дорожной сети для населения и формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров на федеральном уровне в срок до 2020 года запланирована реконструкция следующих дорог:

- Р-241 «Казань – Буинск – Ульяновск»;
- А-151 «Цивильск – Ульяновск».

РТС УО - государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области» на 2014-2021 годы предусмотрено строительство а/д "обход р.п. Цильна" в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации.

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

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

межмуниципального значения, улично-дорожной сети городских агломераций.

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

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

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

Ориентировочный объем ремонта автомобильных дорог, предусмотренный программой мероприятий данной КСОДД – 96 км.

На основании анализа имеющихся документов территориального

планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития Цильнинского района, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры составлен перечень мероприятий данного направления КСОДД на расчетный срок, приведенный в таблице 31 и в приложении А.

Таблица 31 – Мероприятия по развитию сети дорог в Цильнинском районе

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Реконструкция а/д Р-241 "Казань – Буинск – Ульяновск" в границах МО	км	26
2	Реконструкция а/д А-151 "Цивильск – Ульяновск" в границах МО	км	24
3	Строительство а/д "обход р.п. Цильна" в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации	км	3
4	Ремонт а/д регионального и местного значения	км	96

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

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

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

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

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же

месте дороги. Наиболее часто камеры используют для фиксации нарушений скоростного режима, но возможна фиксация и следующих нарушений ПДД:

- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- выезд за стоп-линию;
- выезд на встречную полосу движения;
- проезд под знак «Въезд запрещен»;
- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;
- выезд на тротуар;
- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;
- нарушение требований дорожной разметки;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

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

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

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с

помощью этих средств;

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

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

- на железнодорожных переездах;

- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках автомобильных дорог, характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Результаты анализа причин возникновения ДТП указывают на необходимость размещения дополнительных комплексов фотовидеофиксации нарушений. Это позволит снизить количество ДТП на автомобильных дорогах Цильнинского района. Перечень необходимых мероприятий приведен в таблице 32. Схема расположения мероприятий по установке комплексов фотовидеофиксации нарушений представлена в Приложении А.

Таблица 32 – перечень мероприятий по установке комплексов фотовидеофиксации нарушений

№ п.п.	Местоположение	Мероприятия	Ед. изм.	Технические параметры
1	А-151 «Цивильск–Ульяновск» (км 163 + 500 – км 163 + 700)	Установка средств фото- и видеофиксации	ед.	1
2	а/д Обход р.п. Цильна	Установка средств фото- и видеофиксации	ед.	1

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

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

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

В таблице 33 представлены мероприятия комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района, а также укрупненная оценка объемов финансирования данных мероприятий.

Таблица 33 – Общий перечень оптимизированного набора мероприятий на весь расчетный срок по совершенствованию работы транспортной инфраструктуры в границах Цильнинского района

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	Стоимость, тыс. руб.	Распределение финансирования по периодам реализации, тыс. руб.		
					2019-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2034 гг.
			Всего	10 722 555,00	440 450,00	9 778 385,00	503 720,00
			Региональный бюджет	10 699 721,20	426 523,00	9 769 598,20	503 600,00
			Местный бюджет	22 383,80	13 927,00	8 336,80	120,00
			Внебюджетные источники	450,00	0,00	450,00	0,00
1	2	5	3	4	5	6	7
1	Организация нерегулируемых пешеходных переходов	2022	Региональный бюджет	945,00	945,00	-	-
			Местный бюджет	405,00	405,00	-	-
2	Устройство велодорожек	2027-2029	Региональный бюджет	7 669,20	-	7 669,20	-
			Местный бюджет	3 286,80	-	3 286,80	-
3	Устройство велопарковок у объектов притяжения	2028-2029	Местный бюджет	1 050,00	-	1 050,00	-
			Внебюджетные источники	450,00	-	450,00	-
4	Установка светофоров типа Т.7 на солнечных энергостанциях	2023	Региональный бюджет	5 376,00	5 376,00	-	-
			Местный бюджет	2 304,00	2 304,00	-	-
5	Установка ограждений перильного типа	2020-2022	Региональный бюджет	7 140,00	7 140,00	-	-
			Местный бюджет	3 060,00	3 060,00	-	-

6	Введения скоростного режима до 30 км/ч	2020-2022	Местный бюджет	2 040,00	2 040,00	-	-
7	Устройство искусственных неровностей вблизи детских учреждений	2020-2021	Региональный бюджет	1 094,80	1 094,80	-	-
			Местный бюджет	469,20	469,20	-	-
8	Устройство локального освещения на пешеходных переходах	2020	Региональный бюджет	2 975,00	2 975,00	-	-
			Местный бюджет	1 275,00	1 275,00	-	-
9	Установка знаков 1.23 «Дети»	2020	Региональный бюджет	1 386,00	1 386,00	-	-
			Местный бюджет	594,00	594,00	-	-
10	Устройство приподнятых пешеходных переходов	2024	Региональный бюджет	1 656,20	1 656,20	-	-
			Местный бюджет	709,80	709,80	-	-
11	Реконструкция а/д Р-241 "Казань – Буинск – Ульяновск" в границах МО	2029	Региональный бюджет	3 442 970,70	-	3 442 970,70	-
12	Реконструкция а/д А-151 "Цивильск – Ульяновск" в границах МО	2029	Региональный бюджет	5 780 558,30	-	5 780 558,30	-
13	Строительство а/д "обход р.п. Цильна" в Цильнинском районе, в том числе подготовка проектной документации	2030	Региональный бюджет	97 800,00	-	-	97 800,00
14	Ремонт а/д регионального и местного значения	2020-2034	Региональный бюджет	1 344 000,00	403 200,00	537 600,00	403 200,00
15	Строительство светофорных объектов	2025-2026	Местный бюджет	4 000,00	-	4 000,00	-
16	Устройство заниженного бордюрного камня	2022	Местный бюджет	140,00	140,00	-	-
17	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	2022	Местный бюджет	210,00	210,00	-	-

18	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2020-2032	Местный бюджет	180,00	60,00	-	120,00
19	Установка дорожных знаков на а/д регионального и межмуниципального значения	2020-2034	Региональный бюджет	2 150,00	750,00	800,00	600,00
20	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети Цильнинского района	2022-2032	Региональный бюджет	2 000,00	1 000,00	-	1 000,00
21	Установка дорожного знака-панно «Внимание! Аварийно-опасный участок»	2020	Местный бюджет	60,00	60,00	-	-
22	Установка средств фото- и видеофиксации	2020-2030	Региональный бюджет	2 000,00	1 000,00	-	1 000,00
23	Строительство парковок для временного хранения ТС у объектов притяжения	2024	Местный бюджет	2 600,00	2 600,00	-	-

4 Оценка эффективности мероприятий по ОДД

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

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

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

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

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

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

зрения транспортной доступности (таблица 34).

Таблица 34 – Прогнозируемые показатели транспортной доступности района

Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2024г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2024г. к 2018г., (раз)
				2020г.	2022 г.	2024 г.	2026 г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения)	%	52,9	61,9	57,9	59,9	61,9	63,9	1,2
2. Перевозка грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности	%	100	115	107,6	111,3	115	118,7	1,15
3. Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100	114,8	105,5	110,2	114,8	119,4	1,15
Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2034г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2034г. к 2018г., (раз)
				2028г.	2030 г.	2032 г.	2034 г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог общего пользования (федерального и регионального значения)	%	52,9	61,9	65,9	67,9	69,9	71,9	1,36
2. Перевозка грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности	%	100	115	122,4	126,1	129,8	133,5	1,34
3. Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100	114,8	124,1	128,7	133,4	138	1,38

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

- определение перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;
- выбор скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;

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

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

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

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом.

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для Ульяновской агломерации выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций региона;
- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка ожидаемого социально-экономического эффекта от внедрения мероприятий по ОДД приведена в таблице 35.

Таблица 35 – Ожидаемый социально-экономический эффект от внедрения мероприятий по ОДД

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	2	3	4
1	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП
2	Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП
3	Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов

4	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием детей
5	Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования, реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках Комплексной схемы организации дорожного движения Цильнинского района разработан оптимизированный комплекс мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог Цильнинского района, на период до 2034 года, увязанный с документами территориального и стратегического планирования.

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