

Постановление Администрации городского округа Стрежевой от 02.11.2018 №835  
«Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения  
городского округа Стрежевой» (в редакции от 08.10.2019 №799)

В соответствии с подпунктом «б» пункта 4 перечня поручений Президента Российской Федерации от 11.04.2016 № Пр-637ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 14.03.2016, с пунктом 5 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», частью 1 статьи 13 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», на основании пункта 22 части 2 статьи 47 Устава городского округа Стрежевой, в целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах городского округа Стрежевой

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения городского округа Стрежевой, согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Настоящее постановление подлежит опубликованию в официальном печатном издании - газете «Северная звезда» и размещению на официальном сайте органов местного самоуправления городского округа Стрежевой: <http://admstrij.tomsk.ru>.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра городского округа, начальника Управления городского хозяйства и безопасности проживания Администрации городского округа Стрежевой.

Мэр городского округа

В.М. Харахорин

Приложение  
УТВЕРЖДЕНА  
постановлением  
Администрации  
городского округа Стрежевой  
от 02.11.2018 № 835

## **Комплексная схема организации дорожного движения городского округа Стрежевой**

### **1. Введение**

1. Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой комплекс планировочных, организационных и регулировочных мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности и эффективности функционирования движения транспорта и пешеходов

2. Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) муниципального образования городского округа Стрежевой (далее – городской округ Стрежевой), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

3. Цель Комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Стрежевой (далее – КСОДД) – разработка программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС городского округа Стрежевой, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

4. Для достижения целей КСОДД в соответствии с технической документацией необходима реализация следующих задач:

- совершенствование организации движения транспорта;
- совершенствование организации движения маршрутного пассажирского транспорта;
- совершенствование организации грузового движения автомобильного транспорта;
- создание приоритетов для движения всех групп пешеходов;
- создание безопасной безбарьерной дорожно-транспортной среды для маломобильных групп населения;
- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- другие предложения в рамках КСОДД, отвечающие основным целям настоящего документа.

5. КСОДД разработана на основании данных Генерального плана городского округа, утвержденного решением Думы городского округа Стрежевой от 09.06.2010 № 592 (с изменениями).

КСОДД разработана в рамках стратегического приоритета по обеспечению безопасных и комфортных условий проживания населения, устойчивого функционирования и развития инфраструктуры и систем жизнеобеспечения города, обеспечению целостного подхода к комплексному благоустройству территории города, обозначенного в Стратегии развития городского округа Стрежевой на период до 2035 года, утвержденной Решением Думы городского округа Стрежевой от 02.03.2016 № 67.

6. Основные проектные решения в КСОДД городского округа Стрежевой приняты на основе анализа загрузки транспортных узлов, дорожно-транспортных

происшествий (ДТП), основных маршрутов движения транспорта, применяемых технических средств регулирования дорожного движения и методов организации дорожного движения.

7. КСОДД реализуется в границах, предусмотренных Законом Томской области от 15.05.1998 № 7-ОЗ «Об утверждении границ муниципального образования «Город Стрежевой».

8. Расчетный срок реализации КСОДД – 2032 год (включительно). В составе КСОДД установлены следующие этапы его реализации:

- краткосрочный период - 2018 – 2022 годы;
- среднесрочный период – 2023 - 2027 годы;
- долгосрочный период – 2028 - 2032 годы.

9. Мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в городском округе Стрежевой программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения при планировании, реконструкции и развитии улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.

## **2. Сбор и анализ исходных данных**

### **2.1. Общая характеристика городского округа Стрежевой**

Муниципальное образование городской округ Стрежевой включает в себя один населенный пункт – город Стрежевой. Город расположен на севере территории Томской области, за 60 параллелью северной широты.

Площадь муниципального образования составляет 21 297 га. Площадь земель в границах городской черты – 3 148 га. Стрежевой удален от областного центра в г. Томске на 970 километров.

Городской округ граничит на северо-западе с Нижневартовском районом Ханты-Мансийского автономного округа, близлежащий населенный пункт г. Нижневартовск, ХМАО находится в 70-ти км от города. Основные экономические связи города складываются вокруг транспортной инфраструктуры г. Нижневартовска. Остальные границы муниципального образования городского округа Стрежевой окружены землями Александровского муниципального района Томской области. Значительная заболоченность земель и обилие широких водных преград бассейна реки Обь ограничивают развитие экономических связей между близлежащими населенными пунктами Томской области.

#### **Рисунок 1. Обзорная карта МО городской округ Стрежевой**

Генеральный план городского округа Стрежевой утвержден решением Думы городского округа Стрежевой от 09.06. 2010 № 592. Правила землепользования и застройки городского округа Стрежевой утверждены решением Думы городского округа Стрежевой от 09.06.2010 № 593. Нормативы градостроительного проектирования городского округа Стрежевой утверждены Решением Думы городского округа Стрежевой от 12.02.2015 № 610. Постановлением Администрации городского округа Стрежевой от 16.02.2012 № 90 утвержден проект планировки территорий микрорайонов г. Стрежевой: 1 микрорайон, 3 гостиничный городок, п. Дорожников. Решением Думы городского округа Стрежевой от 09.08.2017 № 259 утверждены правила благоустройства территории городского округа Стрежевой.

Генеральным планом предусматривается сохранение сложившейся планировочной структуры города, характерной особенностью которой является членение территории на небольшие кварталы – жилые микрорайоны, которых в настоящее время 11. В этой связи, в перспективе потребуется модернизация существующей транспортной инфраструктуры внутри микрорайонов, а также оптимизация схемы дорожного движения по дорогам общего пользования.

Сложившаяся граница МО городской округ Стрежевой включает территорию города Стрежевой в границах установленных кадастровых кварталов, территорию аэропорта, расположенного с восточной стороны и кладбище, расположенное к западу от населенного пункта. Ближайшим городом к МО городской округ Стрежевой является Нижневартовск, расположенный в Ханты-Мансийском автономном округе. Транспортное сообщение между городом Нижневартовск и МО городской округ Стрежевой осуществляется по автомобильной дороге «Стрежевой – Нижневартовск». В южном, северном и восточном направлении ведущее место занимает жилая зона. Жилая зона имеет, в основном, регулярную планировку и разбита сеткой перпендикулярных улиц и проездов на прямоугольные микрорайоны различной величины от 6 до 27 га. В настоящее время жилая зона представлена микрорайонами, застроенными среднеэтажными и малоэтажными домами из различных стеновых материалов. В северо-западной и юго-западной части жилой зоны МО городского округа Стрежевой находятся два района индивидуальной жилой застройки – п. Дорожников и мкр.Новый. Вдоль улицы Строителей и проспекта Нефтяников развивается общественно-деловой центр, насыщенный объектами различного назначения: административными, культуры (дом культуры) и спорта, торговли, общественного питания, коммунально-бытового назначения. В южной части города прибрежная территория реки Пасол занята объектами рекреации. Производственная зона в западной части имеет прямоугольную планировочную структуру. В состав производственной зоны входят объекты инженерного обеспечения, промышленные базы различных организаций, складские сооружения и ряд других объектов. В восточной части города расположена зона воздушного транспорта, включающая взлетно-посадочную полосу. В 17 километрах западнее МО городской округ Стрежевой находится площадка полигона твердых бытовых отходов. К западу и северо-западу от МО городской округ Стрежевой на удалении 2 и 3,5 км расположены кладбища.

Основой промышленного производства является нефтегазодобывающая отрасль, которую на территории города представляет крупнейшее в Томской области предприятие нефтедобычи ОАО «Томскнефть» ВНК. Институциональная структура города ориентирована на обеспечение стабильной работы этого предприятия. Организации нефтяного комплекса являются основными работодателями в городе, в этой сфере работает 30% от общей численности, занятых по городу.

## **2.2. Природные условия и климатическая характеристика**

По природно-климатическим условиям Стрежевой приравнен к местностям Крайнего Севера. Климат резко континентальный с продолжительной зимой и коротким летом. Средняя температура воздуха за год —  $-5,5$  °С. Абсолютная минимальная температура воздуха —  $-54$  °С, абсолютная максимальная температура —  $+36$  °С. Средняя температура июля —  $+19$  °С, средняя температура января —  $-24,7$  °С. Число дней со снежным покровом — 195, высота снежного покрова — 60—80 см. Первый снег выпадает в октябре и окончательно оттаивает в апреле. Продолжительность безморозного периода в городе — 83—89 дней. Продолжительность отопительного сезона — 250—260

дней. Годовое количество осадков на территории колеблется от 425 мм до 679 мм при норме 590 мм, из них на теплый период года приходится 347 мм, на холодный период — 243 мм.

Период продолжительности введения режима ограничения движения на автомобильных дорогах, в связи с возникновением неблагоприятных погодных условий, составляет порядка 5-ти месяцев в год.

Рисунок 2. Обзорная схема исследуемого района

### **2.3. Демографическая ситуация, трудовые ресурсы и занятость населения**

Город Стрежевой относится к муниципальным образованиям с положительным естественным приростом населения и отрицательным миграционным приростом. Численность населения города по данным статистики составляет 41475 человек. По итогам 2017 года в городе родилось 435 малышей, умерло 326 человек. Показатель естественного прироста составил 109 человек.

2017 год характеризовался отрицательным миграционным приростом, составил «минус» 404 человека (2015 – «плюс» 24 человека). В миграционный оборот в 2017 году было вовлечено 4781 человек, т.е. 11% населения.

За пять лет из города выехало 11847 человек, приехало 10749 человек, миграционный отток составил 1098 человек. Количество браков в 2017 году - 338 (также сократилось на 45 случаев), разводов 258 - увеличилось на 6 случаев.

По данным Пенсионного Фонда численность пенсионеров в городе по состоянию на 1 января 2018 составила 12254 человека, что на 1,5% или 186 человек выше численности прошлого года. Из общей численности пенсионеров продолжают трудовую деятельность – 4 тысячи 408 человек, в 2016 году продолжали трудиться 4 тысячи 609 человек.

Численность экономически активного населения города Стрежевого в 2017 году составила 23,3 тысяч человек. Численность работающих в крупных и средних предприятиях на территории городского округа Стрежевой за год увеличилась на 6,8% и составила 11515 человек. От экономически активного населения численность работающих составляет 49,4%.

Численность безработных, состоящих на учете в центре занятости на 1 января 2018 года, составила 108 человек.

**Вакансии**

Число вакансий, предоставляемых в службу занятости работодателями, на 1 января 2018г. составило 641 рабочее место, что на 14,1% больше соответствующего периода прошлого года.

Всего в информационном банке вакансий, с учетом переходящего остатка, в 2017 году имелось 2530 вакантных рабочих мест (за 2016 г. – 2289 мест) от 200 предприятий.

В 2017 году в городе действовали областное Соглашение о социальном партнёрстве на 2017 – 2019 годы, Региональное соглашение о минимальной заработной плате в Томской области на 2017 год.

В целях поддержания имиджа добросовестных социально ориентированных работодателей и стимулирования работы профсоюзных организаций в Стрежевом успешно работает городская трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений. По состоянию на 01.01.2018 участниками территориального Соглашения о социальном партнерстве являются 84 организации города. Действием Соглашения охвачены 16297 работников, что составляет 69% от численности экономически активного населения города.

Территориальными отраслевыми тарифными соглашениями, действующими на территории городского округа Стрежевой в 2017 году, охвачено 2586 работников организаций торговли, быта и сферы обслуживания, сферы жилищно-коммунального хозяйства, образования.

Продолжены мероприятия всероссийской кампании по сокращению неформальной занятости. В Стрежевом была продолжена работа по сокращению неформальной занятости. За 2017 год выявлено 824 нарушений трудового законодательства в части оформления трудовых отношений. По итогам работы с 698 таких работников трудовые отношения были оформлены.

#### **2.4. Промышленное производство**

Самим своим появлением город Стрежевой обязан месторождениями нефти. Стрежевой является базой нефтяников, хотя в границах земель муниципального образования нефтяные и газовые месторождения отсутствуют. Добыча ресурсов производится на богатейших нефтегазоносных землях Нижневартовского района ХМАО и на месторождениях Александровского района Томской области. Непосредственно вблизи города Стрежевого расположены Советско-Соснинское и Вахское месторождения, где добывается 75% нефти и газа Томской области. Запасов углеводородов по прогнозу будет достаточно на период добычи минимум еще на 35 лет.

Главным бюджетообразующим предприятием города является Открытое акционерное общество «Томскнефть» Восточной Нефтяной Компании (далее ОАО «Томскнефть» ВНК), которое является основным заказчиком и инвестором в городе. По сути Стрежевой является классическим моногородом. Все ветви его институциональной структуры обеспечивают стабильную работу нефтегазодобывающего комплекса. Ключевыми заказчиками крупных транспортных перевозок в настоящее время являются предприятия этого кластера экономики.

Структура объема отгруженной продукции на территории города выглядит следующим образом: 18% составляют объемы предприятий раздела «Добыча полезных ископаемых», 35% приходится на долю предприятий с ОКВЭД «Обрабатывающие производства», 11% - доля транспортных предприятий, 20% - доля предприятий по операциям с недвижимым имуществом.

За период 2017 года отгружено товаров собственного производства и выполнено работ (услуг) крупными и средними предприятиями города в объеме 14111,6 млн. рублей.

Структура промышленного производства (по полному кругу организаций)

Таблица 1.

Виды деятельности	2016	2017	Структура , %
Отгружено товаров, выполнено работ и услуг промышленного производства, в том числе:	7499,8	6632,0	100%
Добыча полезных ископаемых	1959,8	3998,6	60%
Обрабатывающие производства, из их числа:	5028,1	2085,2	31%
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	х	х	
Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	х	х	

Организации нефтяного комплекса являются основными работодателями в городе, в этой сфере занято более 30% от общей численности, всего работающих по городу.

Малый бизнес в институциональной структуре занимает нишу социально-бытового обслуживания – это торговля, бытовые услуги, ремонт автотранспортных средств и предметов быта, транспортные услуги, включая такси, ремонтно-строительные работы, и прочие услуги. В последнее время, с заходом в город федеральных торговых сетей, этот сектор экономики старается делать упор на развитии центров доставки, создании центров транзитного транспортного обслуживания, развивается придорожный бизнес.

## 2.5. Социальная сфера

Социальная сфера города объединяет в своем составе объекты жилищно-коммунального хозяйства, здравоохранения, образования, культуры, физкультуры и спорта, торговли и общественного питания, бытовых услуг. Развитие и эффективное функционирование этих объектов, их доступность для населения является важным условием повышения уровня и качества жизни жителей города.

В целом город Стрежевой характеризуется компактной застройкой городской среды. Объекты здравоохранения, образования, культуры, социального и коммунально-бытового назначения, объекты делового, финансового назначения и иные объекты, связанные с обеспечением жизнедеятельности в основном приближены к местам жительства населения в увязке с сетью общественного пассажирского транспорта.

Жилые зоны (микрорайоны №1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 3, 3-гг, мкр. Новый, пос. Дорожников) города в основном сформированы и предусмотрены для застройки многоквартирными жилыми домами в 5-7-9 этажей, малоэтажными многоквартирными домами в 2-4 этажа, малоэтажными жилыми домами смешанного типа, индивидуальными жилыми домами городского типа, жилыми домами коттеджного типа с земельными участками.

Численность жителей в разрезе микрорайонов города

Таблица 2.

1 мкр	2 мкр	3 мкр	4 мкр	5 мкр	мкр. Новый	7 мкр	9 мкр	13 мкр	3 ГГ	п. Дорожников
2623	4495	5505	11839	4185	2145	1096	4625	129	2250	260

В пределах сложившейся застройки Центрального района в существующих кварталах 1-ого, 4-го, 9-го и 3-гг микрорайонов осуществляется строительство и

реконструкция многоквартирных домов: 2-3-х этажных зданий с уплотнением застройки и повышением этажности за счет строительства мансардных этажей, исходя из технических возможностей - в 1-ом микрорайоне, 5-9-ти этажных – в остальных

Общественно-деловая зона города формируется в районе центральной площади города и на пересечении основных транспортных осей – ул. Строителей, Ермакова, Нефтяников, на которых формируются главные архитектурно-планировочные узлы – городские площади. В состав этой зоны входят здания администрации города, суда, банков, библиотеки, музея, дворца искусств «Современник», главпочтамта, культовых объектов, ледового катка, школ, детских садов, предприятий торговли, общественного питания и социально-бытового назначения.

Радиус обслуживания населения города учреждениями и предприятиями, размещенными в жилой застройке, в большинстве соответствует градостроительным нормативам, утвержденным Градостроительным кодексом. В целях достижения указанных нормативов организована муниципальная сеть регулярных автобусных маршрутов, обеспечивающая доступность населения города до удаленных объектов социальной сферы. В целом уровень доступности объектов социальной сферы по состоянию на конец 2016 года оценивается как 99%, с учетом выполнения маршрутных перевозок – 100%.

Рисунок 3. Карта-схема города Стрежевого с обозначением радиусов обслуживания населения социальными объектами

Анализ доступности транспортной инфраструктуры и обеспеченности объектами социальной сферы населения города

Таблица 3.

№	Виды объектов	Ед.изм.	Нор мат ив	Факт на 01.01.2018	Обоснование, примечание
1	Обеспеченность дошкольными образовательными организациями	мест/ тыс. жит.	60	67,5	Генплан городского округа Стрежевой, Материалы по обоснованию проекта. Том 2. Пояснительная записка, часть 4, раздел 4.2
	Максимально допустимый уровень территориальной доступности дошкольных образовательных организаций	метров	300	Соотв. норме, 13 мкр. и п. Дорожников с учетом регулярных автобусных маршрутов	
2	Обеспеченность общеобразовательными организациями	мест/ тыс. жит.	121	122	Генплан городского округа Стрежевой, Материалы по обоснованию проекта.

№	Виды объектов	Ед.изм.	Норматив	Факт на 01.01.2018	Обоснование, примечание
					Том 2. Пояснительная записка, часть 4, раздел 4.2
	Максимально допустимый уровень пешеходной доступности общеобразовательных организаций, в т.ч.:	км	0,5	0,5, за исключением: мкр. 13, 7, п. Дорожников	СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», Раздел 10, пункт 10.5
	I ступень обучения - начальное общее, (не более)	мин	15	соответствует	
	II-III ступень обучения - основное общее, среднее общее, (не более)		50	соответствует	
3	Потребность в амбулаторно-поликлинической помощи, на 1000 жителей	посещений в смену	22,2	23,8	Генплан городского округа Стрежевой, Материалы по обоснованию проекта. Том 2. Пояснительная записка, часть 4, раздел 4.2, часть 12
	Максимально допустимый уровень территориальной доступности	метр	1000	Соотв., за исключением: мкр. 13, 9, п. Дорожников – регулярные автобусные маршруты	СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» Раздел 10, пункт 10.4. Таблица 5
4	Плоскостные спортивные сооружения	га на 1000 чел	0,8	0,1	СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», Приложение Ж
	Спортивные залы	м <sup>2</sup> пола на 1000 чел	150	160	Генплан городского округа Стрежевой, Материалы по обоснованию проекта.
	Бассейны	м <sup>2</sup> зеркала воды на 1000 чел	65	14,3	Том 2. Пояснительная записка, часть 4, раздел 4.2

№	Виды объектов	Ед.изм.	Норматив	Факт на 01.01.2018	Обоснование, примечание
	Максимально допустимый уровень территориальной доступности	м	500	Соотв., за исключением мкр. 9, 13, п. Дорожников – регулярные маршруты	
		мин.	30	соответствует	

## 2.6. Характеристика транспортной инфраструктуры

Транспортная схема города характеризуется отсутствием автодорог федерального значения. Автомобильные дороги круглогодичного сообщения с твердым покрытием с областным центром и южными районами Томской области отсутствуют. Автомобильные дороги федерального значения транзитного сообщения через территорию муниципального образования городской округ Стрежевой не проходят. В холодный период действуют 2 временных зимника: через Каргасокский район, ведущий в областной центр и через Игольско-Таловое месторождение, ведущий в Новосибирскую область («Орловский» зимник). Зимники используются в основном в производственных целях и не приспособлены для осуществления регулярных автобусных перевозок пассажиров.

Преодоления авторанспортной изоляции городу удалось достичь за счет крупного мостового перехода через реку Вах, введенного в действие в конце 2014 года. Основная транспортная магистраль – это автомобильная дорога межрегионального значения Стрежевой-Нижневартовск, которая является связующим звеном города с «большой землей». Протяженность дороги составляет 70 км, по ней осуществляется основной поток грузоперевозок, в том числе: поступление в город продуктов питания, товаров первой необходимости и транзитных грузов. Дорога снабжена несколькими мостовыми переходами. Между населенными пунктами расположено несколько АЗС и СТО, придорожный сервис слабо разит. Содержание дороги осуществляется за счет бюджета Томской области.

Не смотря на зависимое территориальное положение, в полной мере не обеспечена транспортная доступность города Стрежевого до Александровского муниципального района Томской области. В зимний период движение осуществляется по временному «зимнику». В летний период сообщение происходит посредством паромной переправы Стрежевой (Колтогорск) - Медведево по реке Обь, продолжительность маршрута по воде составляет 2-2,5 часа. Паромная переправа Стрежевой (Колтогорск) - Медведево обеспечивает связь с автодорогой ведомственного подчинения Стрежевой – Пионерный – Новый Васюган, где находятся месторождения нефти и газа, на которых трудится около 20% трудоспособного населения города Стрежевого. Протяженность дороги по территории Томской области составляет 290 км, категория автодороги – IV, тип покрытия – бетонные плиты. От этой автодороги осуществляется подъезд к районному центру с. Александровского муниципального района, расположенного в селе Александровском. Расстояние по автодорогам между г. Стрежевой и с. Александровское составляет 60 км.

Инфраструктура водного транспорта постепенно утрачивает свои позиции. Судоходные водные пути города проходят по рекам Обь, Вах и протоке Пасол. На

р. Оби осуществляется регулярное судоходство на линиях грузового и пассажирского сообщения. Продолжительность навигационного периода на р. Оби составляет 180 суток. Гарантированные габариты судового хода составляют: ширина 50 м, глубина 3 м. На территории г. Стрежевой имеется речной порт, расположенный в 9 км к юго-западу от центра города, а также речной причал для приема пассажирских рейсовых судов и паромов. Они соединяют город с областным центром, Александровским и Каргасокским районами Томской области и г. Новосибирском. База водного транспорта расположена вблизи города, в точке Колтогорск, автобусный маршрут регулярного сообщения в этом направлении действует по мере необходимости.

В городе Стрежевом отсутствует железнодорожная инфраструктура. Ближайший железнодорожный транспортный узел расположен в г. Нижневартовске, ХМАО.

Инфраструктура воздушного транспорта очень важна для населения г. Стрежевого. Поскольку основная схема сообщения с областным центром – это постоянно действующие авиалинии местного значения сообщением Стрежевой - Томск, Новосибирск, Тюмень, Пионерный. Аэропорт гражданской авиации расположен в 2,5 км юго-восточнее от границы застройки г. Стрежевой. Аэропорт «Стрежевой» по интенсивности движения и объемам авиаперевозок относится к аэропортам IV класса и является аэропортом местного значения. В настоящее время аэропорт принимает суда АН-30, Ан-26, АН-24 и вертолеты всех типов. До аэропорта в г. Стрежевом осуществляется автобусный маршрут регулярного сообщения №1А. Аэропорт международного значения расположен на территории г. Нижневартовска, ХМАО в 70-ти км от города. Перевозки пассажиров до аэропорта и железнодорожного вокзала, расположенного в г. Нижневартовске осуществляют частные перевозчики.

В границах муниципального образования для нужд производственного сектора активно используется частный вертолетный транспорт. На территории городского округа Стрежевой имеются 4 частных вертолетных посадочные площадки: 2 посадочные площадки, расположены на 2-м км автодороги Стрежевой - Нижневартовск и 2 посадочные площадки расположены в 9-ти км к юго-западу от центра г. Стрежевой в районе территории Колтогорского причала.

Транспортно-экономические связи внутри города осуществляются в основном автомобильным видом транспорта. Предприятия транспорта расположены в промышленной зоне города. Производственные зоны, зоны транспортной и инженерной инфраструктуры города расположены в удалении от жилых микрорайонов и используются для размещения промышленных, коммунальных и складских объектов, объектов транспортной и инженерной инфраструктуры. Эти зоны обеспечены в достаточном объеме дорожной инфраструктурой общего пользования и частными автомобильными дорогами.

Остальные зоны, включая зоны специального назначения, также находятся в удалении от жилых микрорайонов города, что в свою очередь требует обеспечения регулярной транспортной доступности до: общегородских кладбищ, скотомогильника, полигона ТБО, зеленых насаждений специального назначения, сельскохозяйственных угодий, земель садоводческих товариществ и т.д. Эти зоны также снабжены в достаточном объеме дорожной инфраструктурой общего пользования и частными автомобильными дорогами, вместе с тем, дороги к указанным объектам нуждаются в капитальном ремонте и модернизации. Показатели функционирования маршрутной сети городского округа Стрежевой в 2016 году представлены в разделе 2.5 .

В городе Стрежевом достаточно высокий уровень автомобилизации личным автотранспортом: на 24,3 тыс. человек трудоспособного населения в городе

приходится порядка 13,7 тыс. личных автомобилей. Инфраструктура для хранения и парковки личного автотранспорта инфраструктура развита недостаточно. Хранение личных легковых автомобилей, как правило, осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа, расположенных в отдалении: по ул. Мира, Северо-восточному проезду и ул. Коммунальной, на участках и гаражах жилых домов, на открытых неохранных автостоянках вблизи многоквартирных домов. В городе практически отсутствуют отапливаемые парковки внутри микрорайонов.

На территории города имеется достаточное количество АЗС, находящиеся на улицах Коммунальная, Транспортная, Ермакова (ул. Коммунальная, 12 и 54, ул. Транспортная, 40, ул. Ермакова, 5), действует АГЗС (ул. Транспортная, 23). В городе достаточное количество станций техобслуживания (СТО) и автомоек. Основные СТО расположены на ул. Транспортная, Коммунальная, Ермакова. Также в последнее время создаются небольшие компании по доставке грузов и посылок, комплексы для отдыха транзитных автопоездов и т.д.

На текущий момент в основном транспортная инфраструктура внутри города обеспечивает потребности населения. Основные нарекания населения связаны с качеством текущего содержания дорог, необходимостью капитального ремонта и благоустройства мест общего пользования и пешеходных зон, недостаточностью парковочных мест на придомовых территориях и крупных объектах социальной инфраструктуры.

## 2.7. Состояние УДС

По территории городского округа Стрежевой проходят следующие автодороги:

-автодорога регионального значения Стрежевой – Нижневартовск, протяженность 60 км, по территории Томской области – 29 км, категория автодороги – IV, покрытие асфальтобетонное.

-автодорога межмуниципального значения Стрежевой – Ваховск (ХМАО), протяженность 88 км, по территории Томской области – 20 км, категория автодороги – IV;

Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения городского округа Стрежевой составляет 48,2 км, из них основных дорог – 28,8 км, межквартальных и внутриквартальных дорог– 19,3 км. Протяженность дорог с твердым покрытием составляет 41,2 км. (85%). Годы ввода в эксплуатацию основных дорог - 1969-1992 годы. Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Стрежевой утвержден постановлением Администрации от 27.12.2016 № 1005 и представлен в Таблице 4.

Таблица 4.

№ п/п	Адрес	Характеристика объекта			Год ввода в эксплуатацию	свидетельство о государственной регистрации права	
		Протяженность, п.м.	Полотно	Техническая категория		(серия, №)	дата выдачи
1	ул. Северная	376,50	асфальтобе	IV	1979	70-	07.09.2

			тон			АВ 0342 73	010
		126,50	гравий				
2	ул. Викулова	665,60	асфальтобе тон	IV	1977	70- АВ 0344 54	14.09.2 010
		372,50	гравий				
3	ул. Кедровая	560,70	асфальтобе тон	IV	1989	70- АВ 0342 76	07.09.2 010
4	ул. Дорожников	406,00	асфальтобе тон	IV	1972	70- АВ 0342 71	06.09.2 010
5	ул. Транспортная	2 020,60	асфальтобе тон	IV	1973	70- АВ 1113 34	12.08.2 010
6	ул. Сибирская	468,20	асфальтобе тон	IV	1972	70- АВ 1113 34	13.08.2 010
7	ул. Вахская	1 192,70	асфальтобе тон	IV	1988	70- АВ 0344 56	14.09.2 010
8	Северо- Восточный проезд	1 418,00	асфальтобе тон	IV	1992	70- АВ 0342 22	31.08.2 010
9	ул. Промысловая	1 640,40	асфальтобе тон	IV	1981	70- АВ 0342 16	31.08.2 010
10	ул. Буровиков	671,90	асфальтобе тон	IV	1987	70- АВ 0344 57	14.09.2 010
11	ул. им Н. Мержи	380,70	асфальтобе тон	IV	1972	70- АВ 0344 53	14.09.2 010
12	ул. Молодежная	546,30	асфальтобе тон	IV	1991	70- АВ 0342 74	07.09.2 010
13	ул. Мира	1 398,80	асфальтобе тон	IV	1978	70- АВ 0342 77	07.09.2 010

14	ул. Коммунальна я	2 762,30	асфальтобе тон	IV	1978	70- AB 0342 75	07.09.2 010
15	ул. Ермакова	3 112,00	асфальтобе тон	IV	1969- 1985	70- AB 0342 78	07.09.2 010
16	пр-кт Нефтяников	2 345,00	асфальтобе тон	IV	1972	70- AB 0342 72	07.09.2 010
17	ул. Авиаторов	2 288,00	асфальтобе тон	IV	1982	70- AB 0344 55	14.09.2 010
18	ул. Комсомольска я	630,00	асфальтобе тон	IV	1981	70- AB 2586 08	18.07.2 012
19	ул. Строителей	2 695,90	асфальтобе тон	IV	1972- 1977	70- AB 2586 09	18.07.2 012
20	ул. Новая	820,20	асфальтобе тон	IV	1978	70- AB 0344 58	14.09.2 010
		272,20	ж/б плиты				
		483,30	гравий				
		544,90	грунт				
21	ул. Промышленн ая (от ул. Строителей до ул. Кедровая)	643,00	асфальтобе тон	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
22	1-й микрорайон	2 342,00	асфальтобе тон, грунт	IV	1966- 1972	70- AB 0344 59	14.09.2 010
22.1	от ул. Ермакова у д. 120 вдоль д. 164а до пр- кта Нефтяников	497,00	асфальтобе тон	IV			
22.2	от ул. Строителей у д. 141 вдоль д. 143, до пересечения с дорогой	305,00	асфальтобе тон	IV			

	23.1.						
22.3	от д. 104 до д. 125а	330,00	асфальтобетон	IV			
22.4	от ул. Ермакова у д. 130 к д. 101а	185,00	асфальтобетон	IV			
22.5	от пр-кта Нефтяников у д. 158 до д. 161 и от д. 161 до д. 174 с выходом к д. 174а	435,00	грунт	IV			
22.6	от ул. Мира до пер. Юбилейный	140,00	асфальтобетон	IV			
22.7	от пр-кта Нефтяников между д. 171 и д. 174а до д. 175	210,00	асфальтобетон	IV			
22.8	от д. 172, д. 173 и д. 174	107,00	асфальтобетон	IV			
22.9	от д. 175 вдоль д. 190, 180 с выходом на пл. Нефтяников	133,00	асфальтобетон	IV			
23	2-й микрорайон	2 186,00	асфальтобетон	IV			
23.1	от пр-кта Нефтяников до ул. Мира с поворотом у д. 240	240,00	асфальтобетон	IV			
23.2	от ул. Строителей до пр-кта Нефтяников от домов 205, 207, 208, 209 мимо домов 211, 215 с выходом на пр-кт	418,00	асфальтобетон	IV	1972-1973	70-АВ 0344 60	14.09.2010

	Нефтяников						
23.3	от д. 226 до д. 211	160,00	асфальтобетон	IV			
23.4	от дороги 2.2 до ул. Мира, вдоль д. 233, 223а	250,00	асфальтобетон	IV			
23.5	от д. 215 вдоль д. 216, 217, 220, до д. 240	232,00	асфальтобетон	IV			
23.6	от ул. Мира до д. 223а	225,00	асфальтобетон	IV			
23.7	от д. 236 до д. 220	175,00	асфальтобетон	IV			
23.8	от ул. Строителей у д. 201	32,00	асфальтобетон	IV			
23.9	от ул. Мира между д. 232 и д. 231	20,00	асфальтобетон	IV			
23.10	между д. 241 и пр-ктом Нефтяников, д. 23	83,00	асфальтобетон	IV			
23.11	от ул. Мира до д. 229, д. 230	51,00	асфальтобетон	IV			
23.12	от торца д. 236 до д. 213	300,00	асфальтобетон	IV			
24	3-й мкр., от ул. Строителей вдоль д. 301, 305	224,00	асфальтобетон	IV	1979	70-АВ 7186 48	03.06.2015
25	3-й мкр., проезд к д. 306	38,00	асфальтобетон	IV	1979	0012 46	15.02.2016
26	3-й мкр., от ул. Комсомольская до д. 318	181,00	асфальтобетон	IV	1982	70-АВ 7186 47	03.06.2015
27	3-й мкр., проезд между д. 301, 305	38,00	асфальтобетон	IV	1979	0012 50	15.02.2016

28	3-й мкр., от пр-кта Нефтяников до д. 312	49,00	асфальтобетон	IV	1980	70-АВ 6383 57	26.11.2 014
29	3-й мкр., Северо-Восточный проезд д. 320	28,00	асфальтобетон	IV	1980	70-АВ 6383 83	27.11.2 014
30	3 -й мкр., ул. Комсомольская – д. 307, 308	34,00	асфальтобетон	IV	1982	70-АВ 6977 73	23.04.2 015
31	4-й микрорайон	3 124,00	асфальтобетон	IV	1982-1985	70-АВ 0344 52	14.09.2 010
31.1	от ул. Ермакова воль д. 4026 до пр-кта Нефтяников	421,00	асфальтобетон	IV			
31.2	от ул. Ермакова до д. 403 вдоль д/с «Рябинушка»	210,00	асфальтобетон	IV			
31.3	от ул. Молодежная у д. 422 до д/с «Золотая рыбка»	225,00	асфальтобетон	IV			
31.4	от ул. Молодежная, д. 10 до д/с «Росинка»	167,00	асфальтобетон	IV			
31.5	от ул. Ермакова у д. 426 до д/с «Золотая рыбка»	157,00	асфальтобетон	IV			
31.6	от ул. Строителей до д/с «Рябинушка»	104,00	асфальтобетон	IV			
31.7	от ул. Молодежная у д. 421 до д. 405 (дорога 4а.6)	161,00	асфальтобетон	IV			
31.8	от дороги 4а.6 до д. 409	136,00	асфальтобетон	IV			

31.9	от Северо-Восточного проезда между д. 425 и д. 412 далее вдоль д. 425	170,00	асфальтобетон	IV			
31.10.	от ул. Молодежная д. 422 до д. 412	68,00	асфальтобетон	IV			
31.11.	от д. 412 вдоль д. 413	120,00	асфальтобетон	IV			
32.12.	вдоль д. 412	130,00	асфальтобетон	IV			
31.13.	от ул. Ермакова до д. 429	155,00	асфальтобетон	IV			
31.14.	от ул. Ермакова до д. 419	117,00	асфальтобетон	IV			
31.15.	подъезд к д. 430	110,00	асфальтобетон	IV			
31.16.	подъезд к д. 406	65,00	асфальтобетон	IV			
31.17.	от пр-кта Нефтяников до ул. Строителей, д. 12б, между д. 443, 444	80,00	асфальтобетон	IV			
31.18.	от ул. Строителей между д. 12 и д. 12а, до д. 12б	93,00	асфальтобетон	IV			
31.19.	от ул. Строителей до д. 14а	118,00	асфальтобетон	IV			
31.20.	от Северо-Восточного проезда до д. 435	41,00	асфальтобетон	IV			
31.21.	от пр-кта Нефтяников между торцами д. 407 и д. 435	36,00	асфальтобетон	IV			

31.2 2.	от пр-кта Нефтяников между д. 442 и д. 444 к д. 445а	240,00	асфальтобе тон	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
32	пер. Торговый	348,00	асфальтобе тон	IV	1990	70- АВ 6977 77	23.04.2 015
33	пер. Школьный	425,00	грунт	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
34	пер. Дружный	230,00	грунт	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
35	ЗГГмкр., от ул. Буровиков до пер. Торговый, д. 8	306,00	асфальтобе тон	IV	1989	70- АВ 6978 07	23.04.2 015
36	ЗГГ мкр., подъездная дорога к дому по ул. Ермакова, д. 96	139,00	грунт	IV	1990	70- АВ 7159 24	03.12.2 015
37	от ул. Буровиков вдоль торцов д. 22 и д. 23	240,00	грунт	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
38	5 -й мкр., от ул. Коммунальна я до дома по ул. Строителей, д. 53	291,00	асфальтобе тон	IV	1990	70- АВ 6977 71	23.04.2 015
39	5-й мкр., от ул. Коммунальна я до ул. Коммунальна я, д. 1	77,00	асфальтобе тон	IV	1986	70- АВ 7186 44	03.06.2 015
40	5 -й мкр., проезд до ул. Строителей, д. 59	29,00	асфальтобе тон	IV	1990	0012 48	15.02.2 016
41	ул. Клюквенная	242,00	асфальтобе тон	IV	1970	70- АВ 7158 89	03.12.2 015

42	5-й мкр., проезд вдоль домов по ул. Строителей, д. 53, д. 59	338,00	асфальтобетон	IV	1990	70-AB 6978 03	23.04.2 015
43	5-й мкр., проезд от ул. Коммунальная до д. 502	182,00	грунт	IV	1986	0012 47	15.02.2 016
44	5-й мкр., заезд от ул. Ермакова до д. 51	23,00	асфальтобетон	IV	1970	70-AB 6977 75	23.04.2 015
45	5-й мкр., ул. Буровиков – д. 518	114,00	асфальтобетон	IV	1989	70-AB 6978 01	23.04.2 015
46	5-й мкр., проезд вдоль дома по ул. Строителей, д. 55	158,00	асфальтобетон	IV	1990	70-AB 6978 05	23.04.2 015
47	подъезд к д. 9 по ул. Сибирская	20,00	асфальтобетон	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
48	7-й мкр., проезд от ул. Коммунальная до ул. Ермакова	475,00	асфальтобетон	IV	1990	0002 81	22.12.2 015
49	9-й мкр., проезд от ул. Промышленная до ул. Кедровая, д. 71	393,00	асфальтобетон	IV	1991	0013 14	15.02.2 016
50	9-й мкр., проезд от ул. Строителей до д. 64	67,00	асфальтобетон	IV	1990	70-AB 6974 36	08.04.2 015
51	9-й мкр., проезд от ул. Молодежная до д. 19	184,00	асфальтобетон	IV	1990	70-AB 6977 80	23.04.2 015
52	9-й мкр., проезд от ул. Строителей до д. 70	52,00	ж/б плиты	IV	1990	0013 11	16.02.2 016
53	от ул. Строителей до д. 62	68,00	щебень	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		

54	13 -й мкр., проезд от ул. Транспортная до д. 10 (Реабилитацио нный центр)	654,00	ж/б плиты	IV	1984	0013 08	16.02.2 016
55	ул. Береговая	710,00	грунт	IV	1960	70- AB 6381 09	05.11.2 014
56	(бывшая ул. Выходцева) ул. 2-я Северная	509,00	грунт	IV	1968	70- AB 5889 74	29.10.2 014
57	ул. Осенняя	860,00	грунт	IV	1970	70- AB 5888 65	23.10.2 014
58	ул. Рабочая	251,00	грунт	IV	1972	70- AB 5889 98	31.10.2 014
59	ул. Речная	268,00	грунт	IV	1970	70- AB 6381 11	05.11.2 014
60	пер. Новоселов	137,00	грунт	IV	1975	70- AB 5888 85	23.10.2 014
61	мкр. Новый, от ул. Новая до д. 25	129,00	грунт	IV	1988	0003 39	23.12.2 015
62	от ул. Новая до д. 22	148,00	ж/б плиты	IV	1988	0013 16	16.02.2 016
63	пер. Южный	172,00	асфальтобе тон	IV	1975	70- AB 5888 64	23.10.2 014
64	пер. Дачный	92,00	грунт	IV	1971	70- AB 7186 45	03.06.2 015
65	ул. Зеленая	84,00	грунт	IV	1989	70- AB 5888 66	23.10.2 014
66	ул. Полевая	144,00	грунт	IV	1989	70- AB 5888	23.10.2 014

						67	
67	ул .Пригородная	271,00	грунт	IV	1989	70- AB 6759 21	27.01.2 015
68	ул .Рябиновая	819,00	грунт	IV	1986	70- AB 7158 87	03.12.2 015
69	ул. Снежная	253,00	грунт	IV	1989	70- AB 5888 86	23.10.2 014
70	ул. Сосновая	249,00	грунт	IV	1986	70- AB 7159 26	03.12.2 015
71	ул .Таежная	140,00	грунт	IV	1989	70- AB 5888 63	23.10.2 014
72	ул. Энтузиастов	436,00	грунт	IV	1989	70- AB 6381 07	05.11.2 014
73	пер. Песочный	124,00	грунт	IV	1986	70- AB 7186 46	03.06.2 015
74	участок дороги Стрежевой - Нижневартовс к	227,00	асфальтобе тон	IV	в процессе постановки на кадастровый учет		
ИТОГО:		48 164, 20	х	х	х	х	х

К автодорогам категории А относятся дороги на ул. Ермакова, пр. Нефтяников и ул. Строителей. Протяженность дорог составляет 8 км. К автодорогам категории Б относятся остальные городские дороги протяженностью 20,8 км.

Рисунок 4. Карта-схема ремонта дорог и проездов города Стрежевого за 2015-2018 годы

## **2.8. Состав парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городе Стрежевом, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

В настоящее время по данным МО МВД России «Стрежевской» УМВД России по Томской области состав автопарка города насчитывает свыше 20,6 тыс. единиц автомобилей, в том числе:

грузовых – 2,8 тыс. ед., в т.ч. индивидуальных владельцев 1,3 тыс. ед.

автобусов - 279 ед., в т.ч. индивидуальных владельцев 122 ед.

легковых – 15,6 тыс. ед., т.ч. индивидуальных владельцев свыше 15,1 тыс.ед.

Уровень автомобилизации легковых автомобилей индивидуальных владельцев в городе составляет 378 ед. на 1 000 жителей. Автомобилизация города достаточно высокая на 23,3 тыс. трудоспособного населения в городе насчитывается порядка 20,6 тыс. единиц автомобильной техники, из которых 15,6 тыс. личный легковой автотранспорт.

На территориях гаражей боксового типа в настоящее время насчитывает около 8 тыс. машино-мест. Обеспеченность гаражами индивидуальных владельцев легковых автомобилей составляет более 70%. Основные площадки гаражных кооперативов расположены по улицам Северо-восточный проезд, Кедровая, Гаражная, Транспортная, Коммунальная, Промышленная. Гаражные боксы в большинстве не отапливаемые и удалены от жилых микрорайонов. В этой связи увеличивается потребность в отапливаемых парковках и автостоянках на придомовых территориях многоквартирных домов. Согласно утвержденным градостроительным нормам обеспеченность рассчитывается как 1 машино-место на 100 кв. м общей площади жилья, по факту большинство многоквартирников обеспечены автостоянками чуть более 50%. И эту задачу необходимо решать.

На городских стоянках выделены места для стоянки автотранспортных средств инвалидов.

Рисунок 5. Карта-схема размещения стоянок на территории городского округа Стрежевой, мест для стоянки автомобильного транспорта инвалидов

## **2.9. Характеристика работы транспортных средств общего пользования**

В городе сформирована единая маршрутная сеть общественного транспорта. Постановлением Администрации городского округа Стрежевой от 05.09.2018

№ 646 утвержден Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок городского округа Стрежевой. Для улучшения и упорядочения движения общественного транспорта, обеспечения комфортных условий перевозки пассажиров и эффективности использования подвижного состава разработан документ планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам муниципальной маршрутной сети на территории городского округа Стрежевой на 2016 – 2020 годы. На текущий момент маршрутная сеть общественного транспорта является оптимальной.

В настоящее время в городе действуют 4 муниципальных маршрута регулярных перевозок в городском сообщении и 4 в пригородном сообщении, действующих с мая по октябрь. Перевозчик выбирается на конкурсной основе в соответствии действующим законодательством о закупках. Показатели работы общественного транспорта по муниципальным маршрутам представлены в таблице 5.

Таблица 5.

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута (км)	Количество автобусов на маршруте (ед.)	Перевезено пассажиров в (тыс. пасс. в год)
<b>Городские маршруты</b>				
№ 1	Площадь Буровиков – микрорайон Новый - площадь Буровиков	11,0	2	
№ 2	Ул. Новая, баня №2 – ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» - ул. Новая, баня № 2	11,3	2	
№ 3	Цех «Водоканал» ООО «СТЭС» – микрорайон Новый - цех «Водоканал» ООО «СТЭС»	24,8	2	
№ 4	Цех «Водоканал» ООО «СТЭС» – перекресток улиц Коммунальная и Промысловая - цех «Водоканал» ООО «СТЭС»	19,8	2	
	ИТОГО:	66,9	8	170,78
<b>Пригородные маршруты</b>				
№ 106	ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» - 17 км дороги Стрежевой- Нижневартовск – ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» (через рынок «Славянский базар»)	47,0	1	
№ 106/2	ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» - 17 км дороги Стрежевой- Нижневартовск – ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» (через 4-й микрорайон, д. 405)	47,0	1	
№ 108	ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» - 19 км дороги Стрежевой-Вах - ОГАУЗ «Стрежевская городская больница»	50,0	1	

	(через рынок «Славянский базар»)			
№ 109	Магазин «Сельхозпродукты» - 6 км дороги в районе ООО «Аэропорт Стрежевой» - магазин «Сельхозпродукты»	22,7	1	
	ИТОГО:	166,7	4	178,0

Стоимость проезда по городу составляет 20 рублей. На городских маршрутах работают микроавтобусы марки «Газель», пригородные маршруты обслуживаются автобусами марок ЛиАЗ и ПАЗ.

Автобусные маршруты проходят по магистральным улицам и дорогам города: ул. Строителей, ул. Транспортная, ул. Коммунальная, ул. Промысловая, ул. Ермакова, пр-кт Нефтяников. Протяженность автобусной сети в черте города по оси улиц составляет 24,5 км. Плотность автобусной сети в пределах территории застройки составляет 2,1 км/кв.км.

До ближайших населенных пунктов в с. Александровское и г. Нижневартовск (ХМАО) налажено движение междугородных автобусов, которое осуществляется от автостанции, расположенной на пл. Буровиков. На регулярной основе выполняются рейсы по межрегиональному маршруту Стрежевой - Нижневартовск. Население активно пользуется услугами частных такси, это порядка 20 предприятий малого бизнеса, с численностью автопарка не более 20 машин каждое, стоимость проезда - 100 рублей.

Рисунок 6. Схема размещения остановок общественного транспорта городского округа Стрежевой

## 2.10. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов в городе предусмотрены тротуары и пешеходные зоны преимущественно с усовершенствованным (твердым покрытием). В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы как регулируемые, так и нерегулируемые пешеходные переходы. В 2015 году разработан проект организации дорожного движения муниципальных автомобильных дорог, находящихся на территории городского округа Стрежевой. Проектом разработана схема организации дорожного движения, уточнены схемы размещения дорожных знаков и разметка, что позволило создать достаточно комфортные условия для пешеходного движения.

Вместе с тем, дефицит бюджетных средств не позволяет выполнить все работы по реконструкции существующих пешеходных объектов. Мероприятия по модернизации и обустройству новых пешеходных зон осуществляются исходя из наличия средств в бюджете в рамках ежегодного плана благоустройства в соответствии с документами территориального планирования.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется по дорогам общего пользования и пешеходным тротуарам.

Рисунок 7. Схема основных маршрутов пешеходов в центральной части города

### 2.11. Характеристика движения грузовых транспортных средств

В настоящее время в связи увеличением объемов грузооборота увеличивается количество крупнотоннажного транспорта. Маршруты движения грузового транспорта пролегают по возможности без заезда в жилую зону. Это существенно снижает уровень загрязнения атмосферного воздуха, нагрузку на дорожно – транспортную сеть города и уровень аварийности. Основную нагрузку по проезду транзитных тяжеловесных грузов испытывает участок дороги, расположенный в промышленной зоне города от перекрестка ул. Транспортная – ул. Промышленная до перекрестка с ул. Коммунальной и далее до перекрестка с ул. Новосибирской. Там же находятся объекты транзитных комплексов для обслуживания водителей и стоянки для автомобилей. С целью обеспечения поддержания дорог в нормативном состоянии введена плата за проезд тяжеловесных грузов. Выдачу разрешений на проезд таких автомобилей по дорогам общего пользования осуществляет управление городского хозяйства Администрации, в рабочем порядке проводится анализ возможности и необходимости расширения дорог для проезда крупногабаритных автомобилей.

Рисунок 8. Схема движения грузового транспорта по территории города

### 2.12. Статистика аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий

Выполнен сбор данных по статистике аварийности за 3-х летний период с 2015 по 2017 годы. Статистика предоставлена отделом ГИБДД МО МВД России «Стрежевской» УМВД России по Томской области.

Таблица 6

Вид показателя	Значение		
	2015	2016	2017
Всего ДТП, шт.	729	371	490
Всего ДТП с пострадавшими, шт.	39	53	42
Ранено, чел.	65	68	59
Погибло, чел.	2	9	5
Ранено детей, чел.	11	10	8
Погибло детей, чел.	0	0	0

Рост количества автотранспортных средств и числа лиц, получающих водительские удостоверения, привели к массовому включению в дорожное движение новых водителей. В результате существенно изменились характеристики дорожного движения, увеличилась плотность и интенсивность

транспортных потоков, что приводит к повышению уровня напряженности на дорогах.

Основные виды и причины возникновения дорожно-транспортных происшествий

Таблица 7

Вид ДТП	Количество ДТП, ед.		
	2015	2016	2017
Наезд на пешехода	13	17	7
Столкновение	26	20	20
Наезд на препятствие	1		
Опрокидывание	5	4	5
Наезд на стоящее ТС		2	

Таблица 8

Причины ДТП	Количество ДТП, ед.		
	2015	2016	2017
Выезд на полосу встречного движения	4	8	7
Нарушение правил проезда пешеходного перехода		8	1
Несоблюдение очередности проезда	3	9	6
Несоответствие скорости конкретным дорожным условиям	10		8
Управление транспортным средством без водительского удостоверения	5		
Управление в состоянии опьянения (сопутствующее нарушение)	8	10	9

### 3. Обследование объектов улично-дорожной сети городского округа Стрежевой

#### 3.1. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории городского округа Стрежевой

Основаниями для проведения комплексного обследования условий дорожного движения являются:

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

- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 24 июня 2002 года № ОС-557-р «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»;

- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июня 2003 года № ОС-555-р «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах»;

- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;

- СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Целями проведения натурного обследования ТП являются:

- 1) определение коэффициента загрузки участков УДС;
- 2) определение закономерностей изменения интенсивностей ТП;
- 3) определение состава ТП (доли подвижного состава пассажирского транспорта с разбиением на категории, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта);
- 4) определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС: - пространственные закономерности (загрузка определенных участков дорог УДС движением пассажирского транспорта, грузового транспорта и т.д.);  
- временные закономерности (распределение интенсивности движения транспорта в течение недели, рабочего дня, выходного дня и т.д.).
- 5) определение закономерностей распределения ТП на пересечениях и примыканиях (определение преобладающих маневров с целью выявления основных маршрутов движения транспортных средств (далее – ТС), расчета режимов светофорного регулирования, оценки загрузки элементов УДС).

В задачи обследования интенсивности движения ТП входит:

- 1) выбор мест проведения обследования посредством визуального наблюдения за движением транспорта. Подготовка материалов для регистрации данных (схемы, бланки, таблицы и пр.). Определение необходимого количества учетчиков и необходимых технических средств учета (видеорегистраторов) для выбранных сечений и/или узлов;
- 2) подсчет интенсивности ТП в соответствии с данной методикой в сечениях и/или узлах УДС;
- 3) обработка полученных результатов обследования;
- 4) формирование базы исходных данных о ТП в табличном виде для разработки транспортной модели.

В ходе обследования собирают информацию о следующих параметрах ТП на УДС города:

- 1) интенсивности ТП на участках улиц;
- 2) интенсивности ТП на перекрестках;
- 3) составе ТП.

Обработка данных об интенсивностях ТП движения ТС позволяет получить информацию о коэффициенте загрузки улиц и дорог, распределении средней скорости ТП во времени и пространстве, времени в пути между точками при передвижении на автомобиле.

В ходе обследования выполняют замеры интенсивности ТП в конкретных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование проводится в местах перераспределения ТП и/или на участках УДС без существенного перераспределения ТП.

Измерение параметров ТП не должно проводиться в период неблагоприятных погодных условий, влияющих на состав и интенсивность ТП (интенсивные осадки в виде дождя или снега, гололедица).

Учет интенсивности ТП производится путем видеомониторинга посредством портативной видеокамеры (видеорегистратора) учетчиками проезда каждого ТС через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка.

Натурное обследование интенсивности движения и состава ТП проводилось:

- 1) с 7:00 до 9:00 утром;
- 2) с 17:00 до 19:00 вечером.

### 3.1.1. Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава ТП произведена ручным методом в четырех ключевых транспортных узлах на территории городского округа Стрежевой. Продолжительность единичного измерения составляла 15 минут. Всего выполнялось два 15-минутных замера с промежутком не менее 30 минут. Обследование начиналось в начале четверти часа (например, в 7:30, 7:45, 8:00, 8:15). Отклонение от начала интервала не превышало 5 минут. В этом случае каждый 15-минутный интервал фиксировался с отклонением, равным начальному (с 17:05 до 17:20, с 17:20 до 17:35 и т.д.). Отметка о фактическом начале и окончании замера обязательно фиксировались на видеозаписи.

Учет ТС проводился по следующим категориям ТС:

- 1) легковой автомобиль;
- 2) грузовой транспорт грузоподъемностью до 2 тонн;
- 3) грузовой транспорт грузоподъемностью от 2 до 5 тонн;
- 4) пассажирский транспорт.

Для получения данных о ТП в качестве ключевых транспортных узлов были выбраны 5 точек. Перечень мест измерения интенсивности указан в таблице 9.

Таблица 9

Номер точки	Наименование участков
1	Участок 1. Улица Строителей: от перекрестка с пр.Нефтяников до ул.Молодёжная
2	Участок 2. Улица Молодёжная: от Северо-Восточного проезда до ул.Коммунальная
3	Участок 3. Улица Коммунальная: от ул.Строителей до перекрестка ул.Ермакова- ул.Промысловая
4	Участок 4. Улица Транспортная: от ул.Строителей до ул.Промысловая
5	Участок 5. Улица Промысловая от ул.Транспортная на выезд из города Стрежевого.

### 3.1.2. Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на автобусном пассажирском транспорте

Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на автобусном пассажирском транспорте на территории городского округа проводилось табличным методом в трех ключевых точках.

На территории городского округа пассажирские перевозки осуществляются одним видом общественно-пассажирского транспорта – автобусом.

Общественный пассажирский транспорт городского округа представлен четырьмя автобусными маршрутами:

- № 1 «Площадь Буровиков – микрорайон Новый -площадь Буровиков»;
- № 2 «Ул. Новая, баня № 2 – ОГАУЗ «Стрежевская городская больница» - ул. Новая, баня № 2»;
- № 3 Цех «Водоканал» ООО «СТЭС» – микрорайон Новый - цех «Водоканал» ООО «СТЭС»;
- № 4 «Цех «Водоканал» ООО «СТЭС» – перекресток улиц Коммунальная и Промысловая - цех «Водоканал» ООО «СТЭС».

Информация по пассажиропотоку представлена в таблице 10.

Таблица 10

месяц	1 маршрут			2 маршрут			3 маршрут			4 маршрут		
	Кол-во перевезенных пассажиров	кол-во выполненных рейсов	Фактическая загрузка автобуса на 1 рейс	Кол-во перевезенных пассажиров	кол-во выполненных рейсов	Фактическая загрузка автобуса на 1 рейс	Кол-во перевезенных пассажиров	кол-во выполненных рейсов	Фактическая загрузка автобуса на 1 рейс	Кол-во перевезенных пассажиров	кол-во выполненных рейсов	Фактическая загрузка автобуса на 1 рейс
январь	252 2,7	682	4	3620	651	6	2225 ,3	341	7	350, 9	341	1
февраль	293 8,7	682	4	3762 ,7	651	6	2394 ,7	341	7	20	341	0
март	391 0,7	682	6	5681 ,3	651	9	2790 ,7	341	8	625, 5	330	2
апрель	370 4,0	660	6	4945 ,3	630	8	2246 ,7	330	7	510, 9	341	1
май	364 9,3	682	5	5232	651	8	2581 ,3	341	8	683, 6	341	2
июнь	316 8	660	5	4240	630	7	2040	330	6	516, 4	330	2
июль	372 1,3	682	5	5181 ,3	650	8	2726 ,7	341	8	852, 7	341	3
август	356 2,7	682	5	5132	651	8	2842 ,6	341	8	707, 3	341	2
сентябрь	310 9,3	660	5	4194 ,7	630	7	1896	330	6	665, 5	330	2

По данным натурных обследований были рассчитаны коэффициенты по использованию вместимости транспортных средств общественного транспорта в разрезе маршрутов.

Определены:

1) коэффициент использования вместимости ТС на маршруте:

- № 1 – 0,39

- № 2 – 0,58

- № 3 – 0,56

- № 4 – 0,13

2) вместимость ТС – 13 человек

3) количество рейсов в сутки:

- № 1 – 22

- № 2 – 21

- № 3 – 11

- № 4 - 10

Согласно данным натурного обследования, суммарный суточный пассажиропоток на территории городского округа Стрежевой составляет в среднем 273 человека.

В целом, проведенное исследование пассажиропотоков показывает, что на данный момент пассажирский транспорт общего пользования в целом справляется с имеющимся уровнем загрузки.

### 3.2. Анализ полученных данных и результатов обследований, оценка существующих параметров УДС городского округа Стрежевой

#### 3.2.1. Анализ статистических данных и результатов обследования по интенсивности движения

Представленные исходные данные по интенсивности движения всех видов ТС послужили основой для расчета перспективной интенсивности движения. Анализ и прогноз интенсивности выполнены согласно ОДМ «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС555-р от 19 июня 2003 года.

Интенсивность движения была определена с помощью экстраполяции, с учётом темпов роста интенсивности движения. Метод прямой экстраполяции, при использовании которого прогнозирование интенсивности движения осуществляют на основе установления существующей интенсивности, которая увеличивается в соответствии с выявленной за несколько предшествующих лет тенденцией ее изменения.

В общем виде идея метода может быть представлена формулой:

$$N_e(t) = N_e(0)(1 + \mu)t,$$

где  $N_e(t)$  - ожидаемая интенсивность движения на t-й перспективный год, автомобилей/сутки;

$N_e(0)$  - исходная интенсивность движения, автомобилей/сутки;

$\mu$  - коэффициент среднегодового прироста интенсивности движения;

t - перспективный период, лет.

Метод экстраполяции целесообразно использовать в условиях сложившейся сети автомобильных дорог, когда в перспективе не предполагается выполнение работ по строительству новых и повышению технического уровня существующих дорог. Расчётная интенсивность движения на 2018 год в результате определилась в следующих размерах:

Таблица 11

Наименование участка	Грузовое движение, автомобилей/сутки		Пассажирское движение, автомобилей/сутки		Всего, автомобилей/сутки
	до 2 тонн	более 2 тонн	Легковые автомобили	Автобусы (микроавтобусы)	
<b>Участок 1.</b> Улица Строителей: от перекрестка с пр.Нефтяники	79/2,7 %	63/2,1%	2736/92,4 %	82/2,8%	2960/100%

в до ул.Молодежна я					
<b>Участок 2.</b> Улица Молодежная	58/2,8 %	32/1,5%	1944/92,7 %	63/3,0%	2097/100%
<b>Участок 3.</b> Улица Коммунальная : от ул.Строителей до перекрестка ул.Ермакова- ул.Промыслов ая	98/3%	62/1,8%	3267/93,1 %	74/2,1%	3501/100%
<b>Участок 4.</b> Улица Транспортная: от ул.Строителей до ул.Промыслов ая	102/5 %	87/3,99 %	1944/89,18 %	47/2,16%	2180/100%
<b>Участок 5.</b> Улица Промысловая от ул.Транспортн ая на выезд из города Стрежевого.	93/10 %	71/6,9%	648/82,3%	9/0,8%	787/100%

Преобладающим является движение легкового автотранспорта, удельный вес которого составил порядка 90% в общем потоке движения.

Отмечено, что темп обеспечения населения частным автотранспортом обычно превышает темп экономического роста. В последнее время отмечается увеличение парка подвижного состава практически по всем типам автомобилей, находящимся в личной собственности граждан. Следует ожидать, что по мере экономического роста будет происходить расширение владения частным транспортом.

### 3.2.2. Анализ технико-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети

Протяженность УДС городского округа Стрежевой составляет 48,2 километров.

Состояние УДС городского округа имеет ряд недостатков:

- 1) улицы и дороги не везде имеют асфальтобетонное покрытие;
- 2) наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, тротуаров, бортовых камней;
- 3) дефекты искусственных сооружений на автодорогах;

- 4) отсутствие водоотвода и вертикальной планировки на некоторых участках УДС;
- 5) частичное отсутствие тротуаров, бордюрного камня, ограждений вдоль проезжей части в границах населенного пункта;
- 6) отсутствие ограждений перильного типа на пешеходных переходах.

Рисунок 9. Северо-Восточный проезд. Отсутствие тротуаров и бордюрного камня. Отсутствие водоотвода с территории гаражных боксов.

Рисунок 10. Проспект Нефтяников. Наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, бортовых камней

Рисунок 10. Улица Молодежная. Наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, тротуаров, бортовых камней

Рисунок 11. Улица Ермакова. Наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, тротуаров, бортовых камней. Требуется замена ограждений.

Рисунок 11. Улица Мира. Наблюдается износ, отсутствие бортовых камней, износ участка тротуара вблизи ул.Ермакова

Рисунок 11. Улица Строителей. Наблюдается износ покрытия дорог и тротуаров. Требуется обустройство остановок общественного транспорта. Наблюдается износ бортовых камней, отсутствуют тротуары и линия освещения на участке улицы от ул.Промышленной до ул.Транспортной.

Рисунок 12. Улица Вахская. Отсутствие бордюрного камня, водоотвода с поверхности проезжей части, дефекты покрытия. Требуется обустройство остановок общественного транспорта.

Рисунок 13. Улица Новая. Отсутствие бордюрного камня, водоотвода с поверхности проезжей части, тротуара.

Рисунок 12. Улица Викулова. Отсутствие бордюрного камня, водоотвода с поверхности проезжей части, дефекты покрытия. Требуется обустройство остановок общественного транспорта.

Для УДС городского округа Стрежевой в соответствии с современными требованиями, в 2017 была разработана Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Стрежевой на период до 2026 года, в которой предусмотрены мероприятия, направленные на ремонт дорог общего пользования, развитие дорожной деятельности и транспортной инфраструктуры, обеспечение безопасности и повышения качества обслуживания пассажиров.

### **3.2.3. Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий.**

Выполнен сбор данных по статистике аварийности за 3-х летний период с 2015 по 2017 годы. Статистика предоставлена отделом ГИБДД МО МВД России «Стрежевской» УМВД России по Томской области.

#### 1) 2015 год:

За 12 месяцев 2015 года на территории городского округа Стрежевой зарегистрировано 729 дорожно-транспортных происшествий.

Основные виды нарушений (из числа учетных ДТП):

- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- управление транспортным средством водителем, не имеющим, либо лишенных права управления ТС;
- несоблюдение очередности проезда;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;
- несоответствие скорости конкретным условиям.

Основные виды ДТП (из числа учетных ДТП):

- столкновение ТС;
- наезд на пешехода;
- опрокидывание;
- наезд на препятствие.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал, что за отчетный период произошло 23 дорожно-транспортных происшествия, в которых сопутствующей причиной явилось неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети.

Места концентрации дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Стрежевой, за 2015 год, согласно «ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учёту и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» отсутствуют.

#### 2016 год:

За 12 месяцев 2016 года на территории городского округа Стрежевой зарегистрировано 371 дорожно-транспортных происшествий.

Основные виды нарушений (из числа учетных ДТП):

- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение проезда пешеходного перехода;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

Основные виды ДТП (из числа учетных ДТП):

- столкновение ТС;
- наезд на пешехода;

- опрокидывание;
- наезд на стоящее транспортное средство.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал, что за отчетный период произошло 25 дорожно-транспортных происшествий, в которых сопутствующей причиной явилось неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети.

Места концентрации дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Стрежевой, за 2016 год, согласно «ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учёту и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» отсутствуют.

### 3) 2017 год:

За 12 месяцев 2017 года на территории городского округа Стрежевой зарегистрировано 490 дорожно-транспортных происшествий.

Основные виды нарушений (из числа учетных ДТП):

- управление транспортным средством в состоянии опьянения;
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение проезда пешеходного перехода;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;
- несоответствие скорости конкретным условиям, превышение скоростного режима.

Основные виды ДТП (из числа учетных ДТП):

- столкновение ТС;
- наезд на пешехода;
- опрокидывание.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал, что за отчетный период произошло 17 дорожно-транспортных происшествий, в которых сопутствующей причиной явилось неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети.

Места концентрации дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Стрежевой, за 2017 год, согласно «ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учёту и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» отсутствуют.

### **3.3. Результаты проведенных обследований объектов улично-дорожной сети городского округа Стрежевой**

Транспортная сеть городского округа Стрежевой соответствует как зоне расселения, так и потребностям в перемещении жителей. Существенные задержки в сети не были замечены при обследовании ни на одном участке УДС городского округа Стрежевой. Этому способствуют как развитая улично-дорожная сеть в пределах городского округа с отсутствием узких в пропускном отношении мест, так и ее небольшой масштаб, позволяющий короткими маршрутами достигать целевых мест притяжения ИТ. В час-пик наблюдается наибольшая загрузка на ул. Строителей, Ермакова, Коммунальная, Молодежная.

Еще один благоприятный фактор – возможность совершать перемещения практически по всему городу пешком, в том числе при реализации трудовых корреспонденций в утреннее пиковое время. Расстояние от жилых районов города с максимальной плотностью населения до промышленных зон составляет не более 2 км. До центра города из тех же районов пешеход может не спеша добраться не более чем за 15 минут. Практически все основные улицы города оборудованы тротуарами или пешеходными дорожками.

При обследовании транспортной сети городского округа Стрежевой было замечено достаточно большое количество велосипедистов. Временные периоды перемещения этим видом транспортом, а также вид их владельцев говорят о том, что его используют как для реализации трудовых корреспонденций, так и для поездок с рекреационными целями, в магазины и т.д. Скорость по городу начинающего велосипедиста по статистике составляет 15-25 км/час, поэтому в пределах города можно существенно сократить время перемещения до необходимого объекта, при этом, не создавая заметную нагрузку на УДС.

Согласно «ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учёту и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» на территории городского округа Стрежевой места концентрации дорожно-транспортных происшествий отсутствуют.

#### **4. Разработка мероприятий в рамках КСОДД на территории городского округа Стрежевой на прогнозные периоды**

##### **4.1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта**

Все предложенные мероприятия по развитию улично-дорожной по видам работ можно разделить на:

- реконструктивно-планировочные;
- организационные.

К отдельной группе мероприятий отнесены мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории городского округа Стрежевой.

По периоду их реализации:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

##### **4.1.1. Реконструктивно-планировочные мероприятия**

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные

направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации были выявлены наиболее загруженные элементы улично-дорожной сети с низкой пропускной способностью в определённые часы-пик:

- 1) улица Строителей;
- 2) улица Ермакова;
- 3) улица Молодежная;
- 4) улица Коммунальная.

#### **4.1.2. Организационные мероприятия**

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности.

К числу основных мероприятий относятся следующие:

- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения, Проекта организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения.

#### **4.1.3. Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории городского округа Стрежевой**

В качестве мероприятий по развитию инфраструктуры для грузового транспорта предусмотрено размещение транспортно – логистических комплексов и центров придорожного сервиса в промышленной зоне города по пути следования транзитных грузов.

Совместно с органами внутренних дел в период реализации программы будет продолжен контроль за движением тяжеловесных и негабаритных грузовых автомобилей по территории городского округа Стрежевой. В перспективе, запланировать приобретение и устройство пункта весового контроля.

#### **4.2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок**

##### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018–2022 годов.**

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы

городского пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и качество обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети города.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

- создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;
- повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;
- оптимизация маршрутной сети города на основании анализа пассажиропотоков;
- реализация гибкой тарифной политики;
- учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

#### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2023-2027 годов и мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2028-2032 годов.**

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы автобусов во внутригородском сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров. Для повышения качества транспортного обслуживания населения целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их в соответствии с требованиями технических регламентов;
- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения);
- публикация и распространение коммерческими организациями удаленной информации в виде карт-схем города с указанием муниципальных маршрутов и режимов их работы.

#### **4.3. Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения**

В результате обследования транспортно-пешеходной доступности города и анализа сложившейся дорожной обстановки предлагаются следующие мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности города:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

##### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018-2022 годов**

1. строительство и ремонт тротуаров и пешеходных дорожек, общей площадью 10000 м<sup>2</sup>;

3. устройство велопарковок.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается обустройство регулируемых пешеходных переходов звуковыми сигналами.

Так как переход пешеходов через проезжую часть дороги осуществляется в одном уровне по наземным пешеходным переходам шириной 4 метра, то

предусматривается устройство пониженного бортового камня не менее 2,5 см и не более 4 см в местах пешеходных переходов, на пути следования по тротуарам и пешеходным дорожкам при пересечении внутриквартальных съездов. Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не превышает 50 %. Поперечный уклон по тротуарам и проезжей части на возможном пути движения инвалидов принят 20 %.

Установка велопарковок предлагается в местах массового отдыха и работы. Так же при строительстве новых объектов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

#### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2023-2028 годов.**

В результате анализа состояния УДС городского округа Стрежевой на среднесрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- 1) устройство тротуара по Северо-Восточному проезду;
- 2) устройство тротуара по улице Промысловая;
- 3) устройство тротуара по улице Новая.

Проектные предложения по устройству тротуаров и пешеходных дорожек:

1. Тротуары расположены у проезжей части и возвышаются над ней на 15 см и отделяются бортовым камнем. За тротуаром расположена обочина шириной 0,5 метров. Пешеходные дорожки отделены от проезжей части зеленой зоной.

2. Для отделения тротуара и обочины предусмотрено устройство бортового камня марки БР100.20.8, а для отделения тротуара от проезжей части БР 100.30.15 по ГОСТ 6665-91 «Камни бетонные и железобетонные бортовые. Технические условия». Для установки бортовых камней для основания используется монолитный бетон В15, морозостойкостью F200.

3. Для отделения пешеходной дорожки от зеленой зоны устраивается бортовой камень марки БР100.20.8 или аналогичный.

4. Пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения.

5. Конструкция дорожной одежды тротуаров и пешеходных дорожек предложена:

- из литой асфальтобетонной смеси;
- из тротуарной плитки;
- из железобетонных плит.

6. В местах сброса воды с проезжей части устраиваются подтротуарные лотки открытого типа.

#### **Мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2029-2033 годов.**

В результате анализа состояния УДС городского округа Стрежевой на долгосрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- 1) реконструкция, ремонт и строительство тротуаров и пешеходных дорожек;
- 2) устройство велосипедных дорожек.

Проектные решения по устройству велосипедных дорожек:

- ширина совмещенной велопешеходной дорожки от 2,5 до 4 метров (допускается 2 метров в стесненных условиях), при существующей или планируемой интенсивности движения не более 30 вел/час и 50 пеш/час;

- для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2 метров (минимум 1,2 метра), двухсторонней от 2,5 до 4 метров (минимум 2 метра, допускается 1,5 метра при интенсивностях до 60 вел/час);

- для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
- ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 метров;
- разделительная полоса шириной не менее 0,75 метров при размещении дорожек в одном уровне с проезжей частью;
- безопасное расстояние шириной не менее 0,5 метров при устройстве велосипедной дорожки выше проезжей части на 10-15 см;
- покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки).
- обособленная велодорожка оборудуется дорожными знаками 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» и 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы»;
- велопешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения»;
- совмещенная велопешеходная дорожка оборудуется дорожными знаками 4.5.2 «Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением» и 4.5.4 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением»
- пешеходная дорожка оборудуется дорожным знаком 4.5.1 «Пешеходная дорожка».

Рисунок 13. Разделение велосипедных и пешеходных потоков.

#### **4.4. Разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения**

Постановлением Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года утверждена программа № 864 «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Данная программа рекомендована органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при принятии в 2013-2020 годах региональных целевых программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Программа предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;
- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;
- повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Кроме того, принятие решений по повышению уровню безопасности на дорогах и снижению количества ДТП, требует активного взаимодействия структур государственной власти, местных органов управления образованием, воспитателями и педагогами дошкольных, общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования, представителями средств массовой информации и общественных объединений.

Управление реализацией программы на местном уровне осуществляют органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории городского округа Стрежевой разработаны в три этапа:

- на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

В целях совершенствования системы транспортного обслуживания утвержденным генеральным планом предусмотрено:

**Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018-2022 годов** определены Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Стрежевой на период до 2026 года.

К ним отнесены:

1) реконструкция, капитальный ремонт дорог общего пользования городского округа Стрежевой, перечень объектов и график проведения работ по ремонту основных городских дорог общего пользования местного значения городского округа Стрежевой представлена в таблице 12.

Таблица 12

№ пп	Наименование автодороги, улицы	Год ввода	Год последнего ремонта	Протяженность, км	Ориентировочная стоимость работ, тыс. руб.	2018	2019	2020	2021	2022
Основные дороги категории А										
1	ул. Ермакова	19691985	2003 2014 участок дорог и 2016 участок дорог и	3,112	29900		х			х
2	пр. Нефтяников	1972	2000 2016 участок дорог и	2,345	22600		х	х		
3	ул. Строителей	19721977	2003 2014 2015	2,6959	27500				х	х
Итого:				8,1529						
Основные дороги категории Б										
1	ул. Авиаторов	1982	2000	2,2880	22200			х		

№ п п	Наименование автодороги, улицы	Год ввода	Год последнего ремонта	Протяженность, км	Ориентировочная стоимость Работ, тыс. руб.	2018	2019	2020	2021	2022
2	ул. Буровиков	1987	2001 2014	0,6719	9700					
3	ул. Викулова	1977	н.д.	0,6656	9531				х	
4	ул. Дорожников	1972	н.д.	0,4060	5767			х		
5	ул. Коммунальная	1978	2002 2011 2013 2015	2,7623	26700	х				
6	ул. Комсомольская	1981	2000 2016	0,630	6100					
7	ул. Мержи	1972	2000 2014	0,3807	6205					
8	ул. Мира	1978	2000 2014	1,3988	32571					
9	ул. Молодежная	1991	2007 2017	0,5463	5181					
10	ул. Новая	1978	2016 2017	2,1206	29700					
11	ул. Промысловая	1981	2003	1,6404	16500			х		
12	ул. Северная	1979	н.д.	0,503	5900					х
13	Северо-Восточный проезд	1992	2007 2014 2016	1,418	13800		х			
14	ул. Транспортная	1973	2017	2,914	55000	х				
15	ул. Сибирская	1972	2015	0,4682	4700				х	
16	ул. Вахская	1988	2007	1,1927	11800					
17	ул. Промышленная («объездная»)	2011 2012	н.д.	0,7276	7100					
18	ул. Кедровая	1989	н.д.	0,5607	5450					

2) размещение транспортно – логистических комплексов и центров придорожного сервиса в промышленной зоне города по пути следования транзитных грузов.

3) реконструкция автобусных остановок с устройством улучшенного покрытия на тротуарах и посадочных площадках.

Состояние некоторых автобусных остановок в городе неудовлетворительное, асфальтобетонное покрытие имеет множественные дефекты либо отсутствует, посадочные площадки разрушены либо отсутствуют, так же на некоторых остановках требуется замена павильонов, поэтому в проекте принято решение восстановить остановки применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам». На краткосрочный период предложена реконструкция остановок общественного транспорта по улицам:

- Строителей;
- Северо-Восточный проезд;
- проспект Нефтяников.

Проектные предложения по устройству автобусных остановок:

1. Элементы, размещение и обустройство автобусных остановок выполнено по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах».

2. На автобусных остановках на площадке ожидания устанавливаются урны для мусора.

3. Покрытие тротуаров и посадочных площадок предложено из литой асфальтобетонной смеси  $h=3\text{см}$  на основании из щебня фр.5-10  $h=12\text{см}$ .

4. На всех автобусных остановках устраивается сброс воды с проезжей части.

5. В случае недостаточного освещения устройство дополнительных опор освещения.

6. Пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения.

7. Конструкция дорожной одежды тротуаров и пешеходных дорожек предложена из литой асфальтобетонной смеси, из тротуарной плитки или железобетонных плит.

Дополнительным предложением к перечисленным мероприятиям в рамках КСОДД предлагается установка шумовых полос. Шумовая полоса предназначена для обеспечения безопасности пешеходов и снижения аварийности в зоне нерегулируемых пешеходных переходов на улицах. Шумовые полосы устанавливаются согласно нормативным документам: ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». Шумовые полосы устраивают на опасных участках дорог (горизонтальные кривые малого радиуса, участки с ограниченной видимостью, узкие места и т.п.). Шумовые полосы выполняют при помощи поверхностной обработки покрытия из щебня, путем наклейки на покрытие поперечных линий из пластичных материалов, нарезки поперечных канавок в бетонных покрытиях и другими способами. Удобны в эксплуатации и просты в установке резиновые шумовые полосы.

Шумовая полоса из резиновых материалов представляет собой искусственно созданное препятствие (возвышение) для движения автомобилей, заставляющее транспорт снижать скорость при подъезде к пешеходным переходам. Шумовая полоса представляет собой изделие, состоящее из отдельных элементов, соединяющихся между собой. Изготавливается из прочной морозоустойчивой резины, которая отличается особой надежностью и не

разрушается под давлением колес автомобильного транспорта, не подвержена неблагоприятному воздействию окружающей среды.

Рисунок 14. Сборная резиновая шумовая полоса

Рисунок 15. Шумовая полоса из термопластика

Рисунок 16. Устройство шумовой полосы путем наклейки на покрытие поперечных линий из пластичных материалов

При устройстве на пешеходных переходах шумовые полосы устраивают перед разметкой 1.14.1 «пешеходный переход». Шумовые полосы устанавливаются по 4 штуки с каждой стороны от разметки. Первая полоса устанавливается через 10 метров от края разметки 1.14.1, вторая через 10 метров от первой, третья через 15 метров от второй и четвертая через 20 метров от третьей. Толщина (глубина) первых трех полос 1,5-2,0 см, последующих – 2,5-3,0 см. Длина полос различна, поскольку полоса устанавливается на всю ширину проезжей части, включая дополнительные полосы.

Рисунок 17. Установка резиновых шумовых полос

Шумовые полосы достаточно просты в монтаже. В местах устройства шумовых полос устанавливают дорожные знаки 1.16 «Неровная дорога» и 3.24 «Ограничение максимальной скорости». Знаки не устанавливают при устройстве шумовых полос вдоль края проезжей части и/или по ее оси.

Предлагаемые места установки шумовых полос на нерегулируемых пешеходных переходах:

- улица Коммунальная,
- Северо-Восточный проезд,
- улица Транспортная.

**Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2023-2028 годов.**

1. Реконструкция и капитальный ремонт автобусных остановок с устройством улучшенного покрытия на тротуарах и посадочных площадках:

- 1) улица Строителей (промзона);
- 2) улица Ермакова;
- 3) улица Промысловая;
- 4) улица Новая.

2. Реконструкция и капитальный ремонт улиц и дорог.

На среднесрочный период предложен капитальный ремонт следующих участков УДС:

- автодорога по ул.Промышленной;
- дороги частного сектора микрорайона Новый и посёлка Дорожников.

Технические показатели по капитальному ремонту представлены в таблице

13.

Таблица 13

Наименование показателей	Единица измерения	Технический норматив
--------------------------	-------------------	----------------------

1. Расчетная нагрузка на дорожную одежду и земляное полотно		A10; P8,3
2. Ширина проезжей части	м	6.0-7.0
3. Число полос движения	шт	2
4. Ширина полос движения	м	3.0-3.5
5. Уклон проезжей части	%	20

Основным критерием для проложения проектной оси дороги необходимо принять максимальное совмещение проектной и существующей осей автодороги. Проектная линия продольного профиля укладывается по оси проезжей части по верху покрытия. Элементы продольного профиля принимаются из условия максимального совмещения с существующим продольным профилем согласно ФЗ № 257 статья 3 пункт 10. Конструкции поперечного профиля земляного полотна разработаны согласно СП 42.13330.2016 и типовым материалам для проектирования 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам».

Проектные решения по устройству дорожной одежды принимаются согласно «Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года № 402. Устраивается новая дорожная одежда. Проектирование дорожной одежды выполнено согласно ОДН 218.1.046-2002 «Проектирование нежестких дорожных одежд». Асфальтобетон применяется по ГОСТ 9128-2009 «Смеси асфальтобетонные, дорожные, аэродромные и асфальтобетон». Устройство дорожной одежды на примыканиях устраивается по типу основной дороги на закруглениях.

Рекультивация земель не предусмотрена, т.к. земляное полотно дороги размещено в пределах существующей полосы отвода.

Устройство временной объездной дороги не требуется. Передвижение строительных машин и технологического транспорта предусматривается по существующей дороге. Проектом предусматривается производство работ с применением типовых схем регулирования движения транзитного транспорта. Так как существующая дорога имеет двухполосную проезжую часть, основной является схема, при которой производство работ осуществляется на половине ширины проезжей части с пропуском транспортных средств в обоих направлениях по свободной полосе. Временные дорожные знаки, используемые на участках производства дорожных работ необходимо устанавливать в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров и направляющих устройств». Форму, расцветку, символы и размеры временных дорожных знаков принимать по ГОСТ Р 52290-2004 «Знаки дорожные. Общие технические требования». Условия применения дорожных знаков, используемых при производстве дорожных работ, изложены в п. 4.8-4.24 ВСН 37- 84. 3. Обустройство улично-дорожной сети.

3. Обустройство улиц городского округа ограждающими и направляющие устройствами:

- улица Береговая,
- ул.Ермакова (в районе телевышки).

На автомобильных дорогах улиц Береговая, Ермакова (вдоль берега реки Пасол) отсутствует барьерное ограждение при заложении откоса насыпи более 1:3, отсутствие сигнальных столбиков при высоте насыпи более 2 метров.

Проектные предложения по обустройству.

Предлагается установка барьерного ограждения на участках автодорог и улиц, где необходима их установка согласно ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52607-2006 и СП 34.13330.2012, а так же с целью ликвидации неофициальных съездов.

Согласно действующим нормативам в России барьерное ограждение устраивается двух видов: дорожное боковое металлическое или линейное тросовое.

#### Устройство барьерного ограждения

Конструкция 11ДО(1А)-2-190/1.1-ТУ 5216-301-39124899-2007 (ограждение боковое, первого типа, дорожное, одностороннее, одноволновое, с шагом стоек 2 метра, обладающее удерживающей способностью 190кДж, при динамическом поперечном прогибе 1,1 метр) принята для участка дороги:

- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 при радиусе в плане менее 600м и продольном уклоне до 40 % с внешней стороны кривой;

- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 при радиусе в плане менее 600м и продольном уклоне более 40 % с внутренней стороны кривой;

- при высоте насыпи более 2,5 метра и откосами насыпи круче 1:4 на прямолинейных участках и на кривых с радиусом в плане более 600 метров и продольном уклоне более 40 % с внутренней стороны кривой;

#### Линейное дорожное ограждение

Тросовое ограждение принято по СТО 11449884-0001-2012 «Ограждения дорожные удерживающие тросовые» и запроектировано по ОДМ 218.6.004-2011 «Методические рекомендации по устройству тросовых дорожных ограждений для обеспечения безопасности на автомобильных дорогах».

Тросовые дорожные ограждения позволяют также защищать тротуары от въезда на них транспортных средств и одновременно предотвращают выход пешеходов на проезжую часть. Тросовое ограждение дорожного типа равномерно поглощает удар и значительно смягчает его. При столкновении с таким ограждением автомобиль, водитель и пассажиры получают наименьшие повреждения, чем при наезде с аналогичной скоростью и углом столкновения на бетонное или металлическое ограждение.

Рисунок 18. Пример установки тросового ограждения на обочине (применения на дорогах общего пользования)

Преимущества конструкции перед металлическим:

- малая металлоемкость по сравнению с применяемыми в настоящее время металлическими ограждениями волнового профиля;
- повышенная безопасность для транспортных средств за счет травмобезопасных (сминаемых) стоек и характеристик троса;
- отсутствие дополнительных требований к техническому обслуживанию (ремонт, окраска и т.п.);

- быстрая замена элементов после столкновения с ограждением транспортных средств, которая не требует значительных трудозатрат, а также привлечения специального оборудования.

#### **4.5. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства**

**Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2018-2022 годов** определены Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Стрежевой на период до 2026 года.

К ним отнесены:

- мероприятия по созданию и развитию инфраструктуры для легкового транспорта, в основном связаны с развитием парковочного пространства, преобразованием мест неорганизованного хранения автомобилей в места организованного хранения автомобилей, устройством стоянок для личного автотранспорта и такси;

- мероприятия по развитию на развитие инфраструктуры СТО, АЗС, автомоек, платных автостоянок, специализированных магазинов для нужд владельцев автотранспорта.

#### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2023-2027 годов и мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2029-2032 годов**

Решения по организации парковочного пространства предложены согласно СП113.13330.2012 «Стоянки автомобилей». Стоянки автомобилей проектируются и обустриваются дорожными знаками и дорожной разметкой применительно к типовым материалам для проектирования 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам».

На территории городского округа Стрежевой предложено устройство необходимых парковок на внутридворовых территориях. Вместимость стоянок автомобилей (число машиномест) определяют по расчету и указывают в задании на проектирование.

Размеры земельных участков стоянок автомобилей на территории городского округа следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда и др. в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей.

Проектные предложения по устройству стоянок:

1) элементы, размещение и обустройство парковок на внутридворовых территориях проектируются применительно к ТП 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам»;

2) покрытие тротуаров и посадочных площадок предложено из литой асфальтобетонной смеси  $h=3\text{см}$  на основании из щебня фр.5-10  $h=12\text{см}$ ;

3) на парковках необходимо предусмотреть вертикальную планировку и сброс воды с проезжей части;

4) на парковках устраиваются пандусы в местах сопряжения проезжей части парковки и тротуара. Пандусы устраиваются согласно СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения;

5) конструкция дорожной одежды на стоянках устраивается по типу основной дороги.

#### **4.6. Разработка программ мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения**

В результате работы по созданию КСОДД разработаны взаимоувязанные мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы

организации дорожного движения на территории городского округа Стрежевой. Данная информация учитывается при формировании муниципальных программ по благоустройству и осуществлению дорожной деятельности на территории городского округа Стрежевой. Муниципальные программы разрабатываются с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию мероприятий.

Исходя из целей разработки КСОДД, а также для оценки эффективности предложенных мероприятий по ОДД в муниципальных программах должны быть предусмотрены следующие целевые показатели:

- протяжённость построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- увеличение количества машиномест на парковках общего пользования;
- протяжённость велосипедных дорожек;
- увеличение количества обустроенных пешеходных переходов;
- протяжённость установленных пешеходных ограждений;
- снижение социального (транспортного) риска (погибших).

При планировании ресурсного обеспечения муниципальных программ должна учитываться реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также реальные возможности капиталовложений и материальных ресурсов.

#### **Актуализация КСОДД.**

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программы на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

### **5. Заключение**

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Стрежевой решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых предложены мероприятия по оптимизации развития улично-дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяжённость улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий

- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории городского округа с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень, а также отсутствие мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Стрежевой.

Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации и обустройства остановочных пунктов.

По итогам не было выявлено существенных проблем, вызванных чрезмерной нагрузкой на дорожную сеть городского округа Стрежевой. Был проведен анализ транспортной ситуации. Представлены данные об отсутствии заторов и задержек на пересечении улиц.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.