



КСОДД

Комплексная схема организации дорожного движения городского поселения Излучинск Ханты-Мансийского автономного округа - Югры 2026 – 2042 гг.

**ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ИЗЛУЧИНСК
ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ**



Согласовано:

Департамент дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа - Югры
УГИБДД УМВД РФ по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре
Городской округ Мегион
Город Нижневартовск
Нижневартовский район

РАЗРАБОТЧИК

ИП Липенков Александр Владимирович

УТВЕРЖДАЮ

Администрация г.п. Излучинск


А.В. Липенков
«15» октября 2025 г.


« __ » _____ 202_ г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ИЗЛУЧИНСК
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА - ЮГРЫ**

(КСОДД)

ОБОСНОВЫВАЮЩАЯ ЧАСТЬ

Том 1 (Количество томов 1).

Излучинск,
2025 г.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ОТВЕТОВ

№ п/п	Наименование органа и организации	Дата направления КСОДД на согласование	Результат
1	Департамент дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа - Югры	Письмо 2025/21 от 15.10.25	
2	Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу - Югре	Письмо 2025/22 от 15.10.25	
3	Городской округ Мегион	Письмо 2025/23 от 15.10.25	
4	Город Нижневартовск	Письмо 2025/24 от 15.10.25	
5	Нижневартовский район	Письмо 2025/25 от 15.10.25	

СОДЕРЖАНИЕ

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМАХ ОДД.....	7
ПАСПОРТ КСОДД.....	8
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	9
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ	9
1.1. Анализ документов стратегического и территориального планирования.....	10
1.2. Оценка социально-экономической деятельности	12
1.3. Оценка технического состояния автомобильных дорог	13
1.4. Оценка организации движения, включая организацию движения маршрутных транспортных средств, организацию движения грузовых автомобилей, организацию движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности	17
1.5. Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования	27
1.6. Исследование эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения.....	31
1.7. Результаты анализа состава парка транспортных средств	37
1.8. Оценка основных параметров дорожного движения.....	38
1.9. Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерей времени (задержками)	43
1.10. Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	43
1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	51
2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МАКРОМОДЕЛИ И ВЫБОР ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ КСОДД.....	52
2.1. Разработка транспортной макромодели	52
2.2. Разработка системы целевых показателей КСОДД	63
2.3. Формирование вариантов проектирования и выбор варианта проектирования КСОДД	64
3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	70
3.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств	70
3.2. Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности	70
3.3. Мероприятия по оптимизации циклов светофорного регулирования	76
3.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров).....	76

3.5. Мероприятия по использованию адаптивного регулирования на светофорных объектах.....	76
3.6. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос.....	76
3.7. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	83
3.8. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	85
3.9. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	89
3.10. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	89
3.11. Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог	89
3.12. Мероприятия по организации движения грузовых автомобилей.....	91
3.13. Мероприятия по установлению скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	91
3.14. Мероприятия по обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям	93
3.15. Мероприятия по развитию дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц	97
3.16. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения	99
4. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД.....	100
5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД.....	108
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	109
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Графические материалы.....	113

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

АДОПМЗ – автомобильная дорога общего пользования местного значения;

АДОПММЗ – автомобильная дорога общего пользования межмуниципального значения;

АДОПРЗ – автомобильная дорога общего пользования регионального значения;

БДД – безопасность дорожного движения;

г.п. – городское поселение;

ГПТ – городской пассажирский транспорт;

ПДД – правила дорожного движения;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

МТС – маршрутное транспортное средство;

н.п. – населенный пункт;

ОДД – организация дорожного движения;

ОП – остановочный пункт;

ПОДД – проект организации дорожного движения;

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;













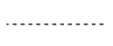

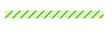
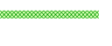




ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры;

СЭР – социально-экономическое развитие;

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения;

ХМАО – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМАХ ОДД

Дорога				
Заливка слоя "Разделительная полоса"	Стиль покрытия "Асфальтобетон"	Заливка слоя "Обочина"		
				
Инженерное обустройство				
Дорожный знак на стойке Существующий	Дорожный знак на стойке Проектируемый	Дорожный знак на стойке К демонтажу	Протяжённая горизонтальная разметка	Точечная горизонтальная разметка
				
Площадная горизонтальная разметка	Дорожное ограждение барьерное Существующий	Транспортный светофор Проектируемый	Пешеходный светофор Проектируемый	Бордюр Существующий
				
Бордюр Проектируемый	Тротуар, асфальтобетон Существующий	Тротуар, асфальтобетон Проектируемый	Тротуар, иное Существующий	Искусственная неровность монолитная Существующий
				
Искусственная неровность монолитная Проектируемый	Искусственная неровность монолитная К демонтажу			
				

ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) г.п. Излучинск Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.
Основание для разработки КСОДД	1. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; 2. Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2025 года №49 «Об установлении требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения».
Значения основных показателей реализации КСОДД	1. Сокращение аварийных участков на дорогах местного значения до 0. 2. Доля остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям – 100% 3. Увеличение количества велопешеходных дорожек на 1,91 км. 4. Увеличение количества тротуаров на 3,905 км 5. Увеличение количества обустроенных парковок на 7 ед. 6. Увеличение автомобильных дорог (по реестру), соответствующих нормативным требованиям до 100%
Этапы и сроки Программы	Срок реализации Программы КСОДД: 2026–2042 гг. (I этап: 2026–2030 гг.; II этап: 2031–2035 гг.; III этап: 2036–2042 гг.)
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения	1. Повышение безопасности дорожного движения на аварийных участках дорог. 2. Строительство пешеходной и велосипедной инфраструктуры (пешеходные переходы, тротуары, велопешеходные дорожки). 3. Развитие парковочного пространства 4. Обустройство и дооснащение остановочных пунктов маршрутных транспортных средств. 5. Повышение безопасности на маршрутах движения детей. 6. Развитие дорожной сети (строительство и реконструкция автомобильных дорог).
Объемы и источники финансирования	Объем финансирования Программы КСОДД по выбранному сценарию составляет 698 541,3 тыс. руб., из них: на 2026–2030 гг. – 137 714,8 тыс. руб., включая: 78 044,0 тыс. руб. – средства муниципального бюджета; 52 470,8 тыс. руб. – средства регионального бюджета; 0,0 тыс. руб. – федерального бюджета; 0,0 тыс. руб. – внебюджетные средства; на 2031–2035 гг. – 211 591,4 тыс. руб., включая: 116 819,7 тыс. руб. – средства муниципального бюджета; 89 251,8 тыс. руб. – средства регионального бюджета; 0,0 тыс. руб. – федерального бюджета; 5 519,9 тыс. руб. – внебюджетные средства; на 2036–2042 гг. – 349 235,1 тыс. руб., включая: 220 014,4 тыс. руб. – средства муниципального бюджета; 129 220,6 тыс. руб. – регионального бюджета, 0,0 тыс. руб. – федерального бюджета; 0,0 тыс. руб. – внебюджетные средства.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

Излучинск – поселок городского типа в Нижневартовском районе Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (рис. 1.1). В соответствии с Законом Ханты-Мансийского округа - Югры от 25 ноября 2004 года № 63-оз «О статусе и границах муниципальных образований Ханты-Мансийского автономного округа - Югры» является муниципальным образованием, наделённым статусом городского поселения.

В границах поселения находятся населённые пункты: посёлок городского типа Излучинск, село Большетархово, деревня Пасол и деревня Соснина.

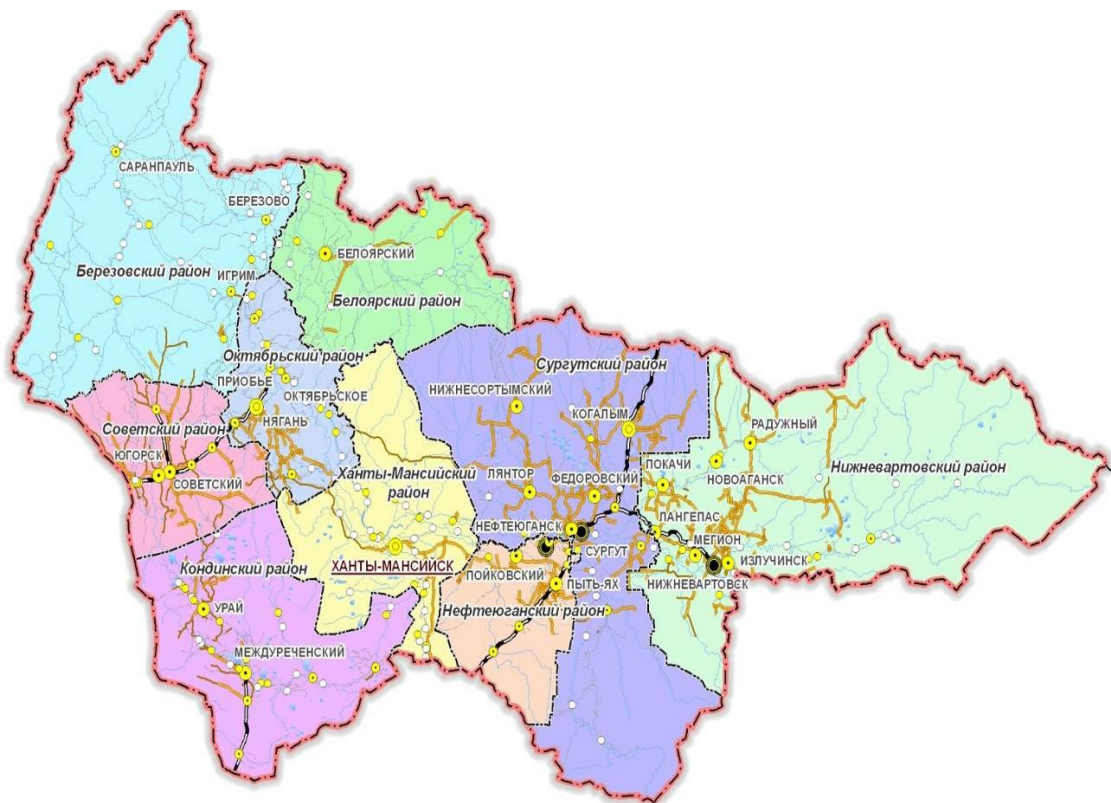


Рисунок 1.1 – Излучинск на карте ХМАО

Основными транспортными артериями являются автомобильные дороги «Нижневартовск – Излучинск» и «Нижневартовск – Стрежевой». ЖД и авиа сообщение осуществляется через г. Нижневартовск.

Численность населения города на 1.09.2025 г. по данным Росстата составляла 21 967 жителей.

1.1. Анализ документов стратегического и территориального планирования

В ХМАО действует Государственная программа «Современная транспортная система» [1]. Программа в действующей редакции реализуется на период 2025-2030 гг. Целями программы являются:

1) развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения автономного округа.

2) повышение уровня безопасности и качества автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения.

Мероприятий, затрагивающих территорию г.п. Излучинск в Государственной программе не представлено.

Также целевых мероприятий, которые бы затрагивали территорию г.п. Излучинск нет и в Стратегии социально-экономического развития (СЭР) ХМАО разработанной на период до 2050 [2].

Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 31.07.2025) [3] документами территориального планирования муниципальных образований являются схемы территориального планирования (СТП) и генеральные планы поселений или городских округов.

СТП ХМАО [4] в актуальной редакции, утвержденной 30.04.25 г. не предлагает мероприятий, которые бы затрагивали территорию г.п. Излучинск.

Проект внесения изменений в Генеральный план г.п. Излучинск [5] утвержден Решением Думы Нижневартовского района №972 от 16.12.24 г. Генеральный план г.п. Излучинск разработан до 2042 г., с выделением мероприятий первой очереди на 2027 г.

В части мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Генеральным планом предполагается строительство и реконструкция ряда автомобильных дорог, представленных в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Перечень автомобильных дорог к строительству и реконструкции согласно Генеральному плану г.п. Излучинск

№	Объекты	Протяженность, км	Срок реализации
1.	Строительство автомобильной дороги по ул. Энергетиков	0,387	I очередь
2.	Строительство автомобильной дороги по ул. Прохладная	0,538	I очередь
3.	Строительство автомобильной дороги по ул. Брусничная	0,445	I очередь
4.	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Набережная	1,640	I очередь
5.	Строительство автомобильной дороги по ул. Вахская	1,317	I очередь
6.	Строительство прочих автомобильных дорог	1,6	I очередь
7.	Строительство автомобильной дороги по ул. Радужная	0,260	I очередь
8.	Строительство автомобильной дороги по ул. Лучистая	0,256	I очередь
9.	Строительство автомобильной дороги по ул. Светлая	0,283	I очередь

Местная муниципальная программа «Развитие транспортной системы и повышение безопасности дорожного движения на территории городского поселения Излучинск» (от 28.12.24 г.) [6] разработана на период до 2028 г.

Практически все мероприятия программы направлены на ремонт существующих автомобильных дорог. Так, в рамках программы, планируется выполнить ремонт: ул. Савкинская, участка от пивзавода до старой автостанции, участка от ФОК до пивзавода, автодорогу на базу «Лесная сказка», а также улицы Таежная, Энергетиков, автодороги на Стрежевой до стелы.

Для целей комплексного развития транспортных систем городов принято Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» [7].

ПКРТИ для г.п. Излучинск [8] разработана в 2017 г. на период 10 лет. Однако мероприятий на период 2022-2027 гг. в программе не представлено.

КСОДД г.п. Излучинск [9] был разработан в 2018 г. и в настоящий момент не соответствует нормативным требованиям. В части мероприятий на период 2024-2033 гг. в КСОДД не имеется самостоятельных мероприятий. Все мероприятия взяты из Генерального плана г.п. Излучинск.

Помимо рассмотренных выше документов при разработке КСОДД были изучены также ПОДД, что нашло отражение в последующем наборе мероприятий КСОДД.

1.2. Оценка социально-экономической деятельности

Оценка социально-экономической деятельности г.п. Излучинск проводилась на основании Прогноза социально-экономического развития (СЭР) г.п. Излучинск на 2023 г. и плановые 2024-2025 гг. [10], а также на основании Стратегия СЭР Нижневартковского района до 2036 года [11].

Основные показатели прогноза социально-экономического развития (СЭР) г.п. Излучинск представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Основные показатели прогноза СЭР г.п. Излучинск 2021-2025г.

Показатели	2021 отчет	2022 оценка	прогноз		
			2023	2024	2025
Индекс промышленного производства, %					
базовый	93,5	94,0	96,9	96,5	96,0
консервативный			96,6	95,7	96,0
Инвестиции в основной капитал, %					
базовый	98,1	93,8	99,0	100,9	100,7
консервативный			97,8	100,2	100,5
Реальные денежные доходы населения, %					
базовый	100,5	101,8	101,6	102,8	102,5
консервативный			98,9	102,6	101,5
Реальная заработная плата, %					
базовый	102,0	102,2	102,4	100,1	100,0
консервативный			102,0	100,2	100,0
Индекс потребительских цен на конец года, в % к декабрю					
базовый	105,8	110,5	105,5	104,0	104,0
консервативный			105,4	103,7	104,0
Оборот розничной торговли, %					
базовый	91,6	93,5	100,7	100,4	100,1
консервативный			100,3	100,1	100,0
Оборот платных услуг населению, %					
базовый	93,7	93,1	100,9	100,5	100,5
консервативный			100,7	100,3	100,1

Как можно видеть из данных таблицы 1.2, макроэкономические показатели г.п. Излучинск прогнозировались либо с минимальным ростом, либо с минимальным снижением или сохранением.

Похожих тенденций придерживается и СЭР Нижневартковского р-на. Согласно ей, ожидается медленный рост экономики с небольшим ростом макроэкономических и социально-экономических показателей. Так, например, в части численности населения СЭР надеется на сохранение к 2036 г. существующей численности населения р-на.

В СЭР Нижневартовского р-на отмечены приоритетные направления для всех н.п., входящих в состав р-на. Для г.п. Излучинск отмечены:

- развитие в области электроэнергетики;
- развитие обрабатывающей промышленности (строительство цеха по производству химических компонентов для гидроразрывов пластов, необходимых для деятельности нефтегазовых компаний);
- переработка сельскохозяйственной продукции, развитие пищевой и местной промышленности района, а также проведение ярмарок и оптовых продаж продукции местных товаропроизводителей для жителей района;
- промышленное разведение и производство рыбы (использование теплых вод ГРЭС);
- отдых и рекреация, включая развитие малоэтажного строительства.

1.3. Оценка технического состояния автомобильных дорог

Оценка технического состояния проводилась для дорог местного значения, так как, в первую очередь, для них предназначен КСОДД.

Согласно перечню автомобильных дорог, в г.п. Излучинск 31 автомобильная дорога общей протяженностью 21,213 км. (таблица 1.3). Все, без исключения, дороги отнесены к IV технической категории. Примеры АДОПМЗ на территории г.п. Излучинск представлены на рис. 1.2, а их расположение на территории на рис. 1.3-1.4.

Оценка технического состояния проводилась на основании Приказа Минтранса №288 от 07.08.20 г. [12]. Согласно данного Приказа по результатам оценки устанавливается соответствие транспортно-эксплуатационных характеристик дорог требованиям технических регламентов. Результаты соответствия (или несоответствия) представлены в таблице 1.3.

По результатам оценки можно сделать вывод о том, что в самом пгт. Излучинск дороги соответствуют нормативным требованиям. Несоответствия есть пока на менее значимых дорогах и в сельских н.п. г.п.

Таблица 1.3 – Перечень АДОПМЗ г.п. Излучинск и их соответствие нормативным требованиям

№	Идентификационный номер	Наименование объекта	Местонахождение	Соответствие хар-тик
1	2	3	4	5
1	71 119 653 000 ОП МП 01	Внутриплощадочная автомобильная дорога и площадки 4 мкр	пгт. Излучинск	не соответств.
2	71 119 653 000 ОП МП 02	Автомобильная дорога по улице 3 пер. Строителей	пгт. Излучинск	соответствует
3	71 119 653 000 ОП МП 03	Объездная автомобильная дорога ул. Таежная	пгг. Излучинск	соответствует
4	71 119 653 000 ОП МП 04	Автомобильная дорога на Стрежевой до Стеллы	пгг. Излучинск	соответствует
5	71 119 653 000 ОП МП 05	Автомобильная дорога по переулку Молодежный	пгт. Излучинск	соответствует
6	71 119 653 000 ОП МП 06	Автомобильная дорога по улице Набережная	пгт. Излучинск	соответствует
7	71 119 653 000 ОП МП 07	Автомобильная дорога по улице Пионерная № 2	пгт. Излучинск	не соответств.
8	71 119 653 000 ОП МП 08	Автомобильная дорога по улице Таежная № 2	пгг. Излучинск	соответствует
9	71 119 653 000 ОП МП 09	Автомобильная дорога по улице Таежная № 3	пгт. Излучинск	соответствует
10	71 119 653 000 ОП МП 10	Автомобильная дорога по улице Энергетиков	пгг. Излучинск	частично соотв.
11	71 119 653 000 ОП МП 11	Автомобильная дорога по улице Автомобилистов	пгг. Излучинск	соответствует
12	71 119 653 000 ОП МП 12	Автомобильная дорога по улице Кедровая	пгт. Излучинск	не соответств.
13	71 119 653 000 ОП МП 13	Автомобильная дорога по улице Балыкина	пгт. Излучинск	не соответств.
14	71 119 653 000 ОП МП 14	Автомобильная дорога по улице Школьная	пгг. Излучинск	соответствует
15	71 119 000 006 ОП МП 15	Автомобильная дорога по улице Набережная	с. Большетархово	не соответств.
16	71 119 000 006 ОП МП 16	Автомобильная дорога по переулку Подгорный	с. Большетархово	не соответств.
17	71 119 000 006 ОП МП 17	Автомобильная дорога по улице Школьная	с. Большетархово	не соответств.
18	71 119 000 006 ОП МП 18	Подъезд к причалу	с. Большетархово	не соответств.
19	71 119 000 006 ОП МП 19	Автомобильная дорога по переулку Почтовый	с. Большетархово	не соответств.
20	71 119 000 006 ОП МП 20	Подъезд к вертолетной площадке	с. Большетархово	не соответств.
21	71 119 000 006 ОП МП 21	Автомобильная дорога по переулку Кедровый	с. Большетархово	не соответств.
22	71 119 000 006 ОП МП 22	Автомобильная дорога по переулку № 1 от улицы Школьная	с. Большетархово	не соответств.

Продолжение таблицы 1.3

23	71 119 000 006 ОП МП 23	Автомобильная дорога по переулку № 2 от улицы Новая	с. Большетархово	не соответств.
24	71 119 000 006 ОП МП 24	Автомобильная дорога по улице Новая	с. Большетархово	не соответств.
25	71 119 000 006 ОП МП 25	Автомобильная дорога по улице Лесная	с. Большетархово	не соответств.
26	71 119 000 006 ОП МП 26	Автомобильная дорога по переулку Школьный	с. Большетархово	не соответств.
27	71 119 000 006 ОП МП 27	Подъездная автодорога к полигону твердых бытовых отходов	с. Большетархово	не соответств.
28	71 119 653 000 ОП МП 28	Подъездная дорога и стоянка кладбища	пгт. Излучинск	не соответств.
29	71 119 000 000 ОП МП 29	Автомобильная дорога по ул. Кедровая д. Пасол	д. Пасол	не соответств.
30	71 119 000 004 ОП МП 30	Автомобильная дорога по ул. Береговая д. Соснина	д. Соснина	не соответств.
31	71 119 653 000 ОП МП 31	Участок автомобильной дороги ул. Савкинская	пгт. Излучинск	соответствует



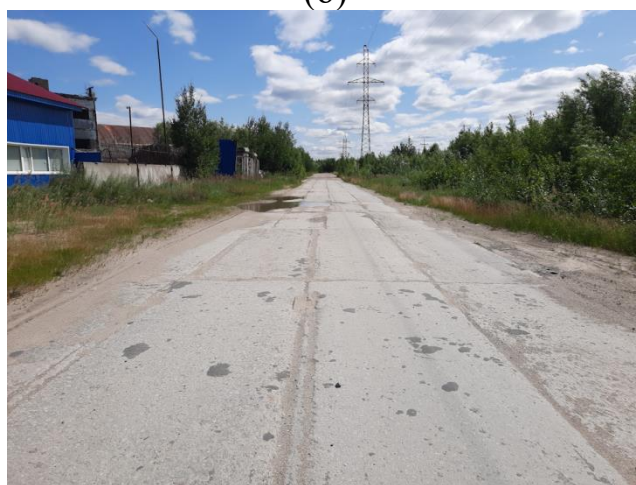
(а)



(б)



(в)



(г)

Рисунок 1.2 – АДОПМЗ г.п. Излучинск: а – пер. Строителей пгт. Излучинск; б – ул. Набережная пгт. Излучинск; в – ул. Лесная с. Большетархово; г – ул. Кедровая пгт. Излучинск



Рисунок 1.3 – Сеть АДОПМЗ согласно реестра (пгт. Излучинск)



Рисунок 1.4 – Сеть АДОПМЗ согласно реестра (с. Большетархово)

1.4. Оценка организации движения, включая организацию движения маршрутных транспортных средств, организацию движения грузовых автомобилей, организацию движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Организация движения индивидуального транспорта

Планировочная структура УДС в пгт. Излучинск и с. Большетархово, близка к прямоугольной.

Наибольшие транспортные потоки как индивидуального, так и грузового транспорта проходят по основным АДОПМЗ, отмеченным в разделе 1.3. Это: ул. Пионерная, ул. Таежная, ул. Энергетиков, пер. Строителей. Самые высокие интенсивности движения же наблюдаются по дорогам, не входящим в реестр дорог местного значения, например региональным трассам и по ул. Владимира Белого, т.к. большое количество жителей гп. Излучинск работают на Нижневартовской ГРЭС.

В г.п. имеется два кольцевых пересечения (рис. 1.5а), одно из которых находится на въезде (выезде) из пгт. Излучинск, а второе в его центральной части (рис. 1.5б).



Рисунок 1.5 – Кольцевые пересечения гп. Излучинск: а – при въезде в пгт. Излучинск; б – в центре пгт. Излучинск

Светофорное регулирование имеется только на одном пересечении региональных дорог 71-100Н-1905 «Нижневартовск – Излучинск» и 71-100К-27 «Автомобильная дорога «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»» (рис. 1.6).



Рисунок 1.6 – Регулируемое пересечение 71-100Н-1905 «Нижевартовск – Излучинск» и 71-100К-27 «г. Стрежевой - г. Нижевартовск»

Помимо этого в г.п. присутствуют светофорные объекты типа Т.7, расположенные у детских образовательных учреждений.

Многоуровневые транспортные развязки в г.п. отсутствуют, т.к. интенсивности движения по сети невысоки. Все пересечения дорог, кроме кольцевых, представлены обычными Т- или Х-образными перекрестками (рис. 1.7).



(а)



(б)

Рисунок 1.7 – Типичные пересечения дорог в г.п. Излучинск: а – Х-образное пересечение ул. Набережная – пер. Строителей; б – Т-образное пересечение ул. Пионерная – ул. Энергетиков

Одностороннее движение имеется только на одном участке. Это ул. Набережная в пгт. Излучинск (рис. 1.8).



Рисунок 1.8 – Участок одностороннего движения по ул. Набережная пгт. Излучинск

На территории г.п. имеется большое количество участков ограничения скоростного режима. Встречаются все возможные варианты ограничения скорости (рис 1.10). Их размещение на территории представлено на рис 1.9.

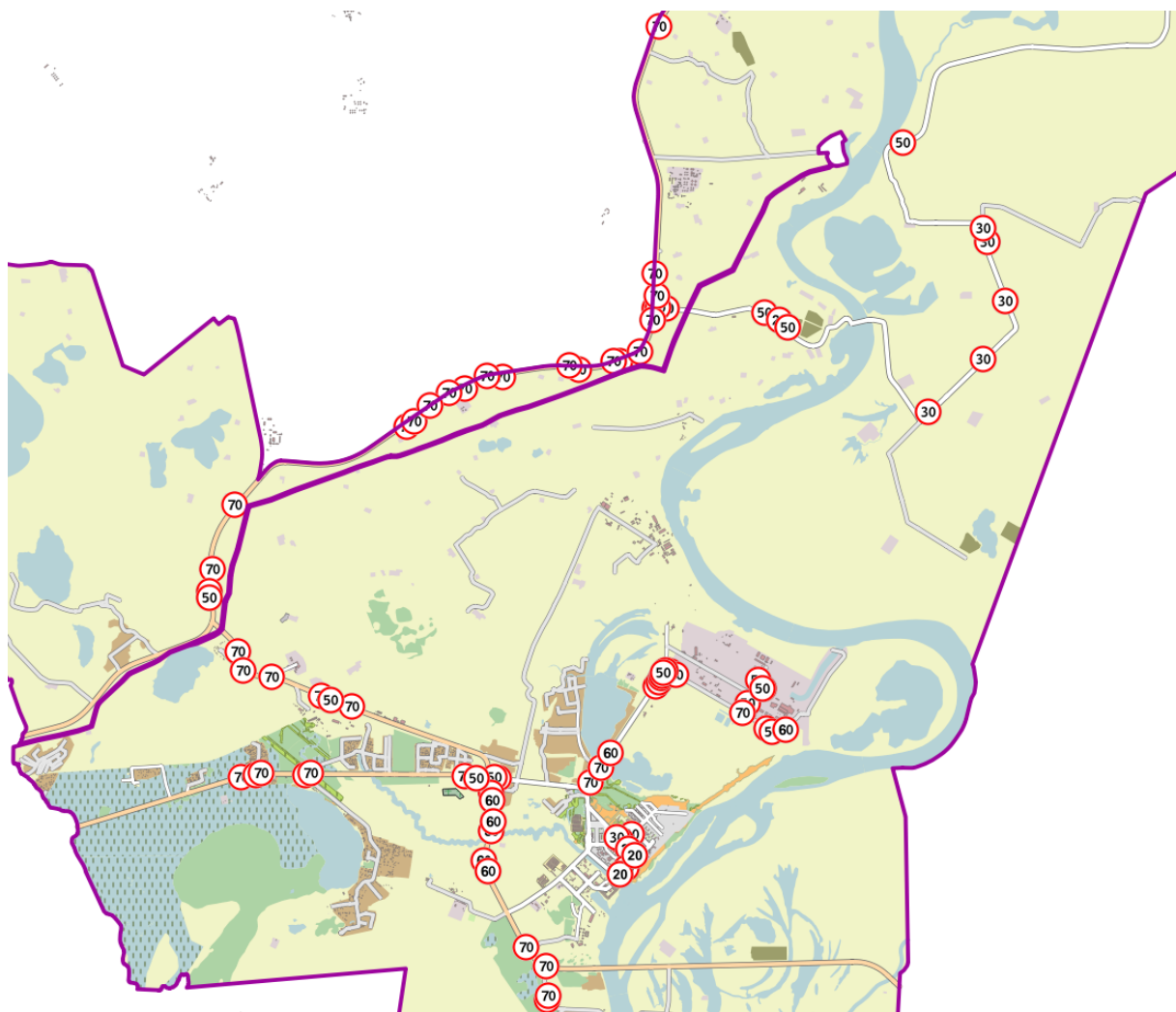


Рисунок 1.9 – Расположение дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» на территории г.п Излучинск



(а)



(б)



(в)



(г)



(д)



(е)

Рисунок 1.10 – Участки различного ограничения скоростного режима в г.п. Излучинск: а – 80 км/ч на АДОПРЗ 71-100К-27 «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»; б – 70 км/ч на АДОПММЗ 71-100Н-1902 «г. Нижневартовск - г. Радужный»; в – 50 км/ч на а/д к с. Большетархово; г – 40 км/ч на ул. Энергетиков пгт. Излучинск д – 30 км/ч на ул. Таежная пгт. Излучинск; е – 20 км/ч на ул. Школьная пгт. Излучинск

Ограничения действуют у детских образовательных учреждений, на центральных улицах пгт. Излучинск и опасных участках дорог, в первую очередь региональных.

Организация движения маршрутных транспортных средств

На территории г.п. Излучинск перевозка пассажиров осуществляется только автомобильным транспортом. Последним обслуживаются все междугородние перемещения жителей. Автобусные маршруты обеспечивают связь населенных пунктов г.п. с Нижневартовском. Согласно реестру [13] в г.п. работают четыре автобусных маршрута. Перечень пассажирских маршрутов общего пользования, работающих на территории г.п. Излучинск, представлен в разделе 1.9.

Наибольшее число рейсов (и практически весь пассажиропоток) совершается по маршруту Нижневартовск – Излучинск. Маршрут отправляется от автовокзала пгт. Излучинск (рис. 1.11), который в настоящее время не функционирует.



Рисунок 1.11 – Автовокзал пгт. Излучинск

Все автобусные маршруты проходят по двухполосным участкам автомобильных дорог, которые не предназначены для организации выделенных полос для движения общественного транспорта, которые также нецелесообразны ввиду низкой частоты движения самих автобусов. В этой связи мероприятия по введению выделенных полос для движения автобусов в г.п. Излучинск не требуются.

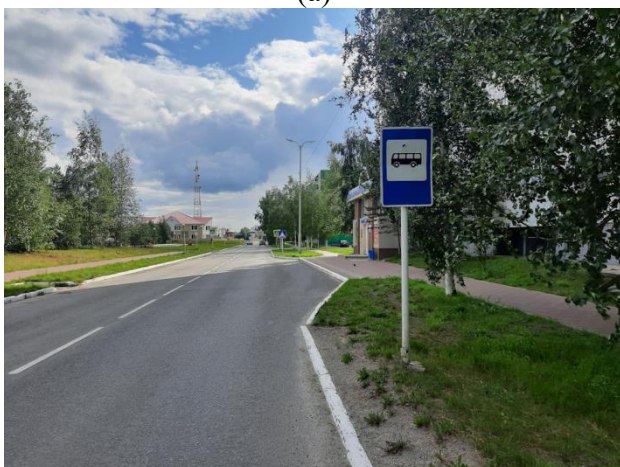
ОП в г.п. Излучинск, в целом, находятся в удовлетворительном состоянии. ОП оборудованы согласно ГОСТ Р 52766-2007 [14] и ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» [15]. Но на некоторых все-таки были выявлены недостатки обустройства, на что будет обращено внимание в разделе 3.7.



(а)



(б)



(в)



(г)



(д)



(е)

Рисунок 1.12 – ОП г.п. Излучинск: а – «улица Таежная, 2»; б – «ул. Набережная»; в – «Школа»; г – «Савкино»; д – «Излучинск – Пионерная улица»; е – «АТЦ»

Карта-схема ОП на территории г.п. Излучинск представлена на рис. 1.13.

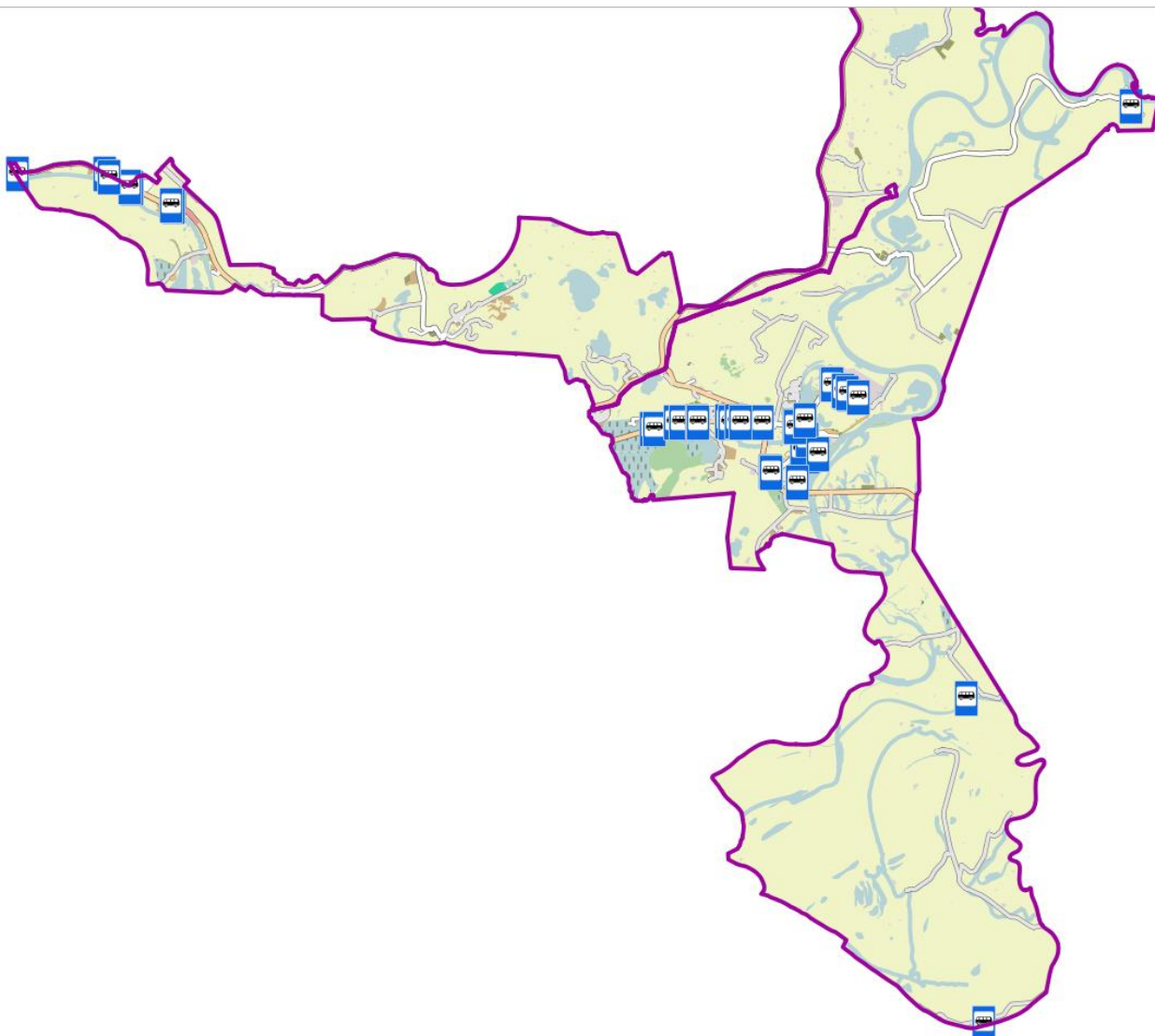


Рисунок 1.13 – Карта-схема ОП на территории г.п. Излучинск

Организация движения грузового транспорта

На территории гп. Излучинск расположено большое количество объектов нефтегазовой промышленности, поэтому на рассматриваемой территории очень развито грузовое движение. Однако оно, в основном, осуществляется по дорогам регионального и ведомственного значения. В населенных пунктах, в первую очередь, в пгт. Излучинск действуют ограничения на движение грузового автомобильного транспорта. Некоторые из участков представлены на рис. 1.14. В ходе полевых работ проблем с движением грузового транспорта выявлено не было.

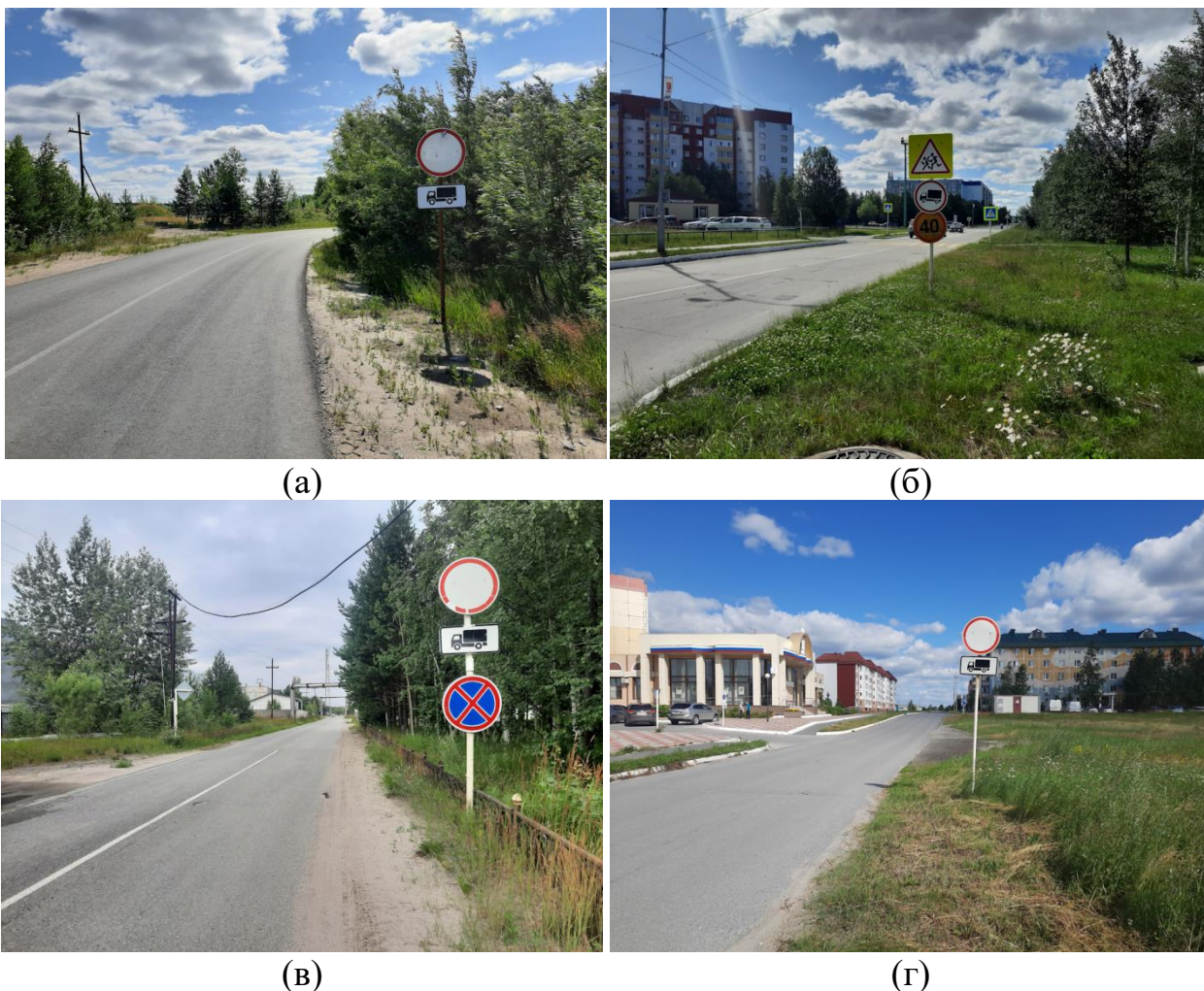


Рисунок 1.14 – Дорожные знаки ограничений грузового транспорта в г.п. Излучинск: а – знак 3.2 с табличкой 8.4.1 на ул. Савкинская; б – знак 3.4 на ул. Энергетиков; в – знак 3.2 с табличкой 8.4.1 на ул. Балыкина; г – знак 3.2 с табличкой 8.4.1 на ул. Таежная

Организация движения пешеходов и велосипедистов

Ввиду относительно небольшого размера города и нахождения многих объектов притяжения в зоне пешеходной доступности, в г.п. Излучинск очень развито пешеходное движение. Все пешеходные переходы организованы в одном уровне с проезжей частью (рис. 1.15).

Что касается пешеходных переходов к детским образовательным учреждениям, то большинство из них выполнены с соблюдением нормативных требований, включая установленные светофоры типа Т.7 (рис. 1.16). Но все же встречаются небольшие нарушения в обустройстве, которые подробно рассмотрены в разделе 3.14. Карта-схема имеющихся пешеходных переходов в г.п. Излучинск представлена на рис. 1.17.

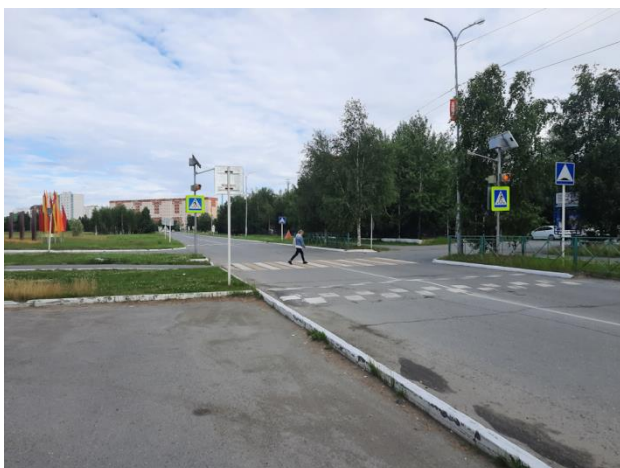


(а)



(б)

Рисунок 1.15 – Примеры пешеходных переходов в г.п. Излучинск: а – через ул. Энергетиков пгт. Излучинск; б – через ул. Пионерная пгт. Излучинск



(а)



(б)

Рисунок 1.16 – Пешеходные переходы вблизи детских учреждений в г.п. Излучинск: а – переход через ул. Энергетиков к ДС «Сказка»; б – у школы с. Большетархово

В пгт. Излучинск отмечена высокая обеспеченность дорог тротуарами и пешеходными дорожками (рис. 1.18), которые есть вдоль всех основных улиц города. На придомовых территориях, где тротуары затруднительно сделать из-за градостроительных особенностей, устанавливаются знаки 5.21 «Жилая зона». В сельских н.п. (с. Большетархово, д. Пасол, д. Соснина) тротуары отсутствуют.

Помимо пешеходного движения в г.п. Излучинск развито и велосипедное. В ходе полевых работ было отмечено большое количество пользователей этого вида транспорта (рис. 1.19).

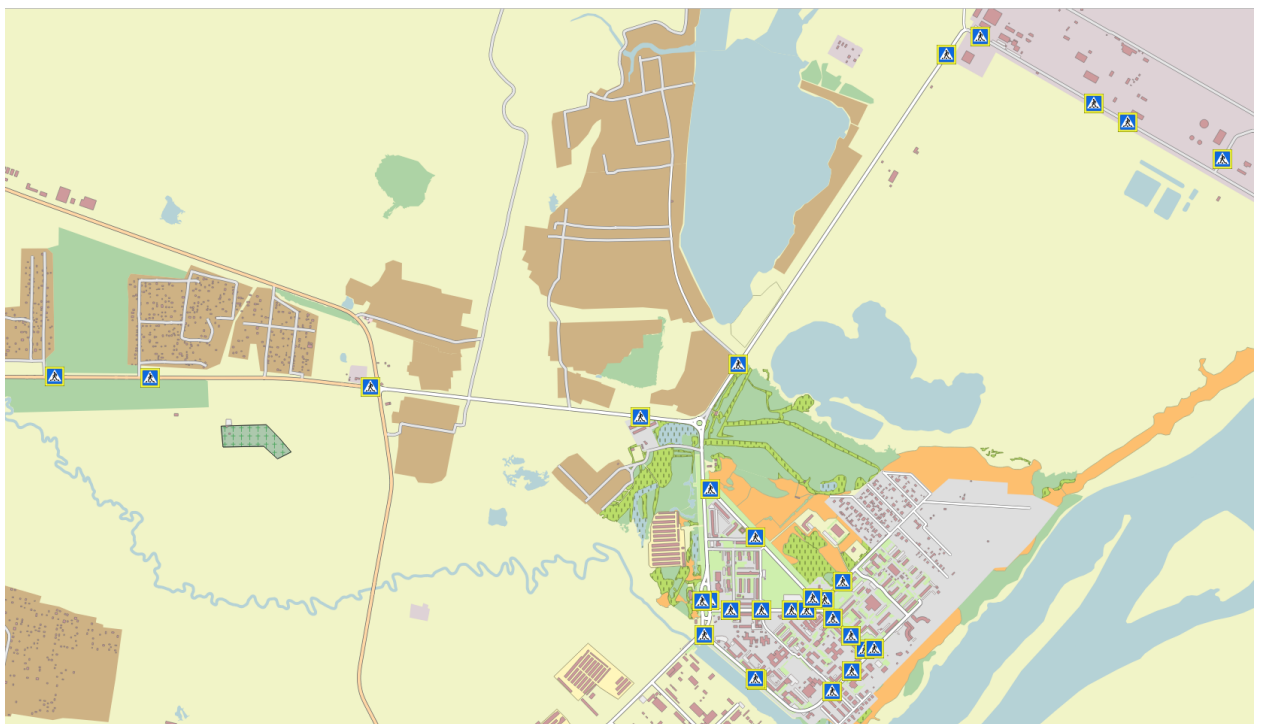


Рисунок 1.17 – Пешеходные переходы в г.п. Излучинск (центральная часть)



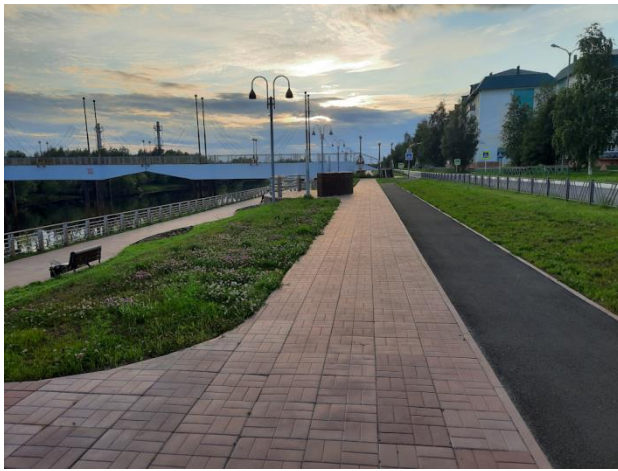
(а)

(б)

Рисунок 1.18 – Тротуары и пешеходные дорожки в пгт. Излучинск: а – ул. Набережная; б – вдоль стадиона по ул. Школьная

Для любителей перемещения на велосипеде в пгт. Излучинск имеется развитая сеть велодорожек: вдоль ул. Набережная, ул. Таежная, а также на участках ул. Энергетиков и Пионерная (рис. 1.19). Минусом является то, что все велодорожки, кроме единственной на ул. Набережная не имеют ни дорожных знаков, ни дорожной разметки (рис. 1.19б,в,г).

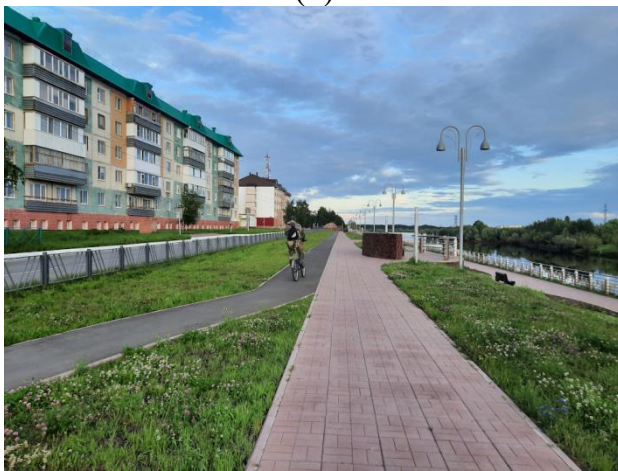
Что касается пользователей средств индивидуальной мобильности то они в г.п. Излучинск практически не встречаются. Причиной является малый спрос из-за размеров населенных пунктов, малое число жителей.



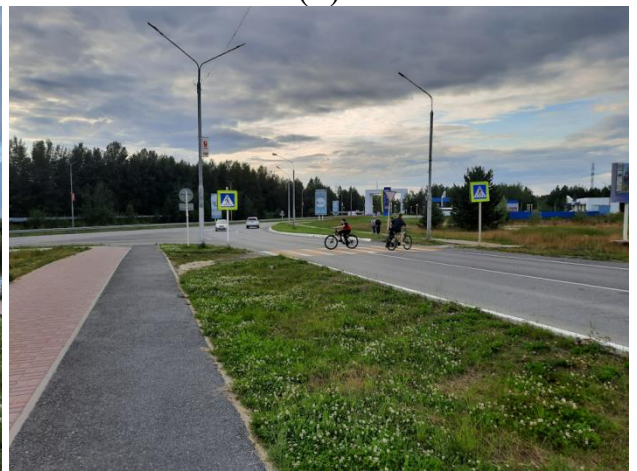
(а)



(б)



(в)



(г)

Рисунок 1.19 – Велодорожки и велосипедисты в пгт. Излучинск: а – велодорожка вдоль набережной р. Окуневка; б – велодорожка вдоль ул. Таежная; в – велосипедист на велодорожке на набережной; г – велосипедисты на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная

В г.п. Излучинск имеются хорошие перспективы развития велосети, ввиду наличия большого количества свободных пространств, по которым можно совместить вело- и пешеходное движение.

Подводя итог анализа организации движения в г.п. Излучинск можно сделать вывод, что организация движения находится на хорошем уровне. Имеющиеся проблемы носят локальный характер.

1.5. Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования

В соответствии с п. 3.18 СП 113.13330.2016 [16] стоянка автомобилей (стоянка, паркинг, парковка, гараж, гараж-стоянка) – это здание, сооружение (часть здания, сооружения) или специальная открытая площадка, предназна-

ченная для хранения (стоянки) легковых автомобилей и других мототранспортных средств (мотоциклов, мотороллеров, мотоколясок, мопедов, скутеров и т.п.). Согласно пунктам 4.14 и 4.15 данного документа, для автомобилей маломобильных групп населения следует предусматривать машино-места в соответствии с СП 59.13330.2012 [17].

Исследование парковочного пространства проводилось путем проезда на автомобиле по УДС г.п. с записью видео, имеющего привязку к географическим координатам. Также был произведен пеший обход с фотофиксацией состояния территории. В дальнейшем записанные фото- и видеоматериалы анализировались визуальным методом.

Согласно данным Департамента региональной безопасности ХМАО-Югры [18] в г.п. Излучинск имеется одна специализированная стоянка для наземных транспортных средств. Она расположена на 11 км трассы «Нижневартовск – Излучинск». Стоянка находится на частной территории.

В самом пгт. Излучинск согласно данным реестра [19] действуют шесть парковок, расположенных по адресам:

- 1) ул. Набережная, 11;
- 2) ул. Набережная, 9;
- 3) пер. Строителей, 7;
- 4) пер. Строителей, 7;
- 5) пер. Строителей, 7;
- 6) ул. Энергетиков, 11а.

Все парковки наземные одноуровневые, бесплатные и неохраемые и предназначены для хранения легковых автомобилей. В сельских населенных пунктах парковки отсутствуют.

Характеристики парковок, входящих в реестр, представлены в таблице 1.4, а примеры данных парковок на рис. 1.20.

Недостатком организации существующих парковок является отсутствие соответствующих дорожных знаков, разметки и мест для МГН.

Таблица 1.4 – Характеристика парковочного пространства на парковках, входящих в реестр

№	Адрес парковки	Обеспеченность			Общее кол-во мест	Количество мест для МГН	Заполняемость, %
		Дорожн. знаки	Разметка	Места для МГН			
1	2	3	4	5	6	7	9
1	ул. Набережная, 11	-	-	-	10	-	60
2	ул. Набережная, 9	-	-	-	20	-	65
3	пер. Строителей, 7	-	-	-	5	-	100
4	пер. Строителей, 7	-	-	-	5	-	100
5	пер. Строителей, 7	-	-	-	5	-	100
6	ул. Энергетиков, 11а	-	-	-	7	-	57



(а)



(б)

Рисунок 1.20 – Парковки в пгт. Излучинск: а – ул. Набережная, 9; б – ул. Энергетиков, 11а

Помимо включенных в официальный реестр, в пгт. Излучинск имеется большое число мест стоянки, в том числе оборудованных как дорожными знаками, так и местами для МГН (не все участки). Некоторые примеры таких мест представлены на рис. 1.21.



(а)



(б)



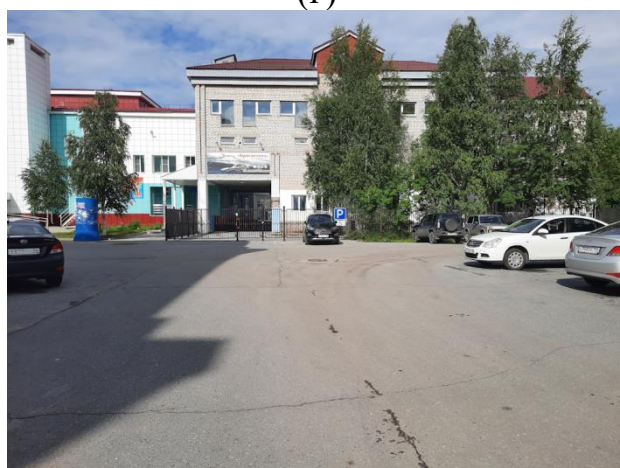
(б)



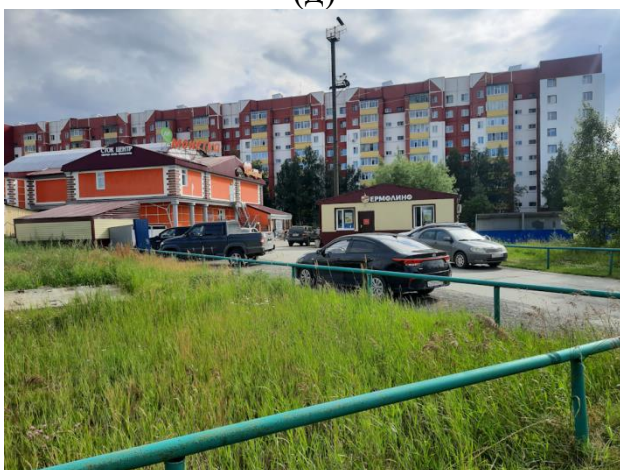
(г)



(д)



(е)



(ж)



(з)

Рисунок 1.21 – Места стоянки в пгт. Излучинск: а – напротив стадиона и гостиницы по ул. Школьная; б – напротив МФЦ, ул. Таежная, 6; в – напротив магазина продуктов ул. Таежная, 10; г – напротив администрации городского поселения, ул. Энергетиков, 6; д – около здания ГИБДД, ул. Балыкина, 7; е – напротив школы №1, ул. Школьная, 5; ж – около рынка, ул. Энергетиков, 5Ас5; з – напротив ДК Арлекино, ул. Набережная, 13Б

На всех парковках, как входящих в реестр, так и нет, наблюдались следующие недостатки обустройства:

- отсутствие разметки парковочных мест;
- отсутствие табличек 8.6.1 – 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства»;
- процент мест для инвалидов и маломобильных граждан менее 10%.

В ходе полевых работы было отмечено несколько участков с недостатком парковочных мест. Все они представлены в соответствующем разделе 3.8 КСОДД.

Помимо стоянок открытого типа, в г.п. Излучинск имеются гаражные комплексы, в основном расположенные в районе ул. Балыкина и ул. Пионерная.

В целом в пгт. Излучинск проблемы с парковочными местами практически отсутствуют, обеспеченность машино-местами достаточно высокая. В сельских н.п. парковки отсутствуют и практически не требуются, хранение личного транспорта осуществляется напротив индивидуальных жилых домов.

1.6. Исследование эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения

Согласно ГОСТ Р 52289-2019 [20] под ТСОДД понимается: дорожный знак, разметка, светофор, дорожное ограждение и направляющее устройство. Согласно этому документу, знаки, устанавливаемые на дороге (в соответствии с утвержденным проектом организации дорожного движения), должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004 [21], а в процессе эксплуатации – отвечать требованиям ГОСТ Р 50597-2017 [22]. Опоры дорожных знаков должны соответствовать ГОСТ 32948-2014 [23].

Исследование ТСОДД проводилось путем проезда на автомобиле по УДС г.п. Излучинск с записью видео, имеющего привязку к географическим координатам. В дальнейшем записанные видеоматериалы анализировались визуальным методом с учетом требований выше обозначенных нормативных документов.

Дорожные знаки

Согласно [21] лицевая поверхность знака не должна иметь загрязнений, затрудняющих распознавание его символов и надписей, а также знак не должен содержать дефектов (утрата знака, нарушение целостности и изменение светотехнических характеристик, изменение положения знака).

Состояние дорожных знаков в г.п. Излучинск находится в тесной корреляции с состоянием дорог, рассмотренных в разделе 1.3. Так на основных дорогах местного значения практически все дорожные знаки находятся в нормативном состоянии. Примеры таких знаков были широко представлены в предыдущих разделах (рис. 1.2а,б, 1.5б, 1.6, 1.7а, 1.8, 1.10в, 1.12в,е, 1.14-1.16,1.21б,г,д). Количественная оценка состояния представлена в таблице 1.5.

Таблица 1.5 – Количественная оценка дорожных знаков и процента знаков в нормативном состоянии по некоторым улицам г.п. Излучинск

№	Автомобильная дорога	Всего знаков	В нормативном состоянии	%
1	2	3	4	5
1.	ул. Энергетиков, пгт. Излучинск	81	79	98
2.	ул. Набережная, пгт. Излучинск	54	53	98
3.	пер. Молодежный, пгт. Излучинск	2	2	100
4.	ул. Таежная, пгт. Излучинск	36	36	100
5.	ул. Пионерная, пгт. Излучинск	44	44	100
6.	ул. Лесная, с. Большетархово	38	37	97

Несмотря на хорошее состояние дорожных знаков на основных дорогах, на них все-таки имеются отдельные нарушения, которые, однако, не носят массового характера. В ходе полевых работ были отмечены (рис. 1.22):

- применение временных знаков в период эксплуатации (рис. 1.22а);
- высота знака менее допустимой по ГОСТ Р 52289-2019 (рис. 1.22б);
- выцветание знака (рис 1.22в) и потеря им светотехнических характеристик;
- деформация знака и стойки, несоответствие стойки нормативным требованиям (рис. 1.22г);
- нарушение п. 5.1.17 ГОСТ Р 52289-2019 [20] в части отсутствия на знаках 1.23 «Дети» флуоресцентной пленки желтого цвета (рис. 1.22д);



(а)



(б)



(в)



(г)



(д)



(е)

Рисунок 1.22 – Проблемы с дорожными знаками: а – использование временных знаков в период эксплуатации (ул. Энергетиков, пгт. Излучинск); б – нарушение высоты установки знаков (ул. Энергетиков, пгт. Излучинск); в – потеря светотехнических характеристик (ул. Лесная, с. Большетархово); г – деформация знака и (или) стойки (ул. Кедровая, пгт. Излучинск); д – нарушение п. 5.1.17 ГОСТ Р 52289-2019 (ул. Лесная, с. Большетархово); е – отсутствие дублирования знака согласно п. 5.1.5 ГОСТ Р 52289-2019 (АДОПМЗ 71 119 ОП МР 06 «автомобильная дорога Водозабор – пос. Большетархово»)

- отсутствие дублирования знаков 1.20 «Обгон запрещен» согласно п. 5.1.5 ГОСТ Р 52289-2019 [20].

Дорожная разметка

На дорожную разметку действует ГОСТ Р 51256-2018 [24]. В данном документе отмечается, что в процессе эксплуатации дорожная разметка должна соответствовать также требованиям ГОСТ 33220-2015 [25] и ГОСТ 50597-2017 [22].

Состояние дорожной разметки, как и дорожных знаков, находится в тесной корреляции с состоянием дорог. Примеры разметки на автомобильных дорогах представлены на многочисленных иллюстрациях в предыдущих разделах (рис. 1.2, 1.5, 1.6-1.8, 1.10, 1.12, 1.14-1.16, 1.21б, 1.22).

Наибольшее разнообразие разметки, в основном горизонтальной, имеется на дорогах регионального значения. Здесь можно помимо часто встречающихся типов 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8, 1.14.1, встретить типы 1.13, 1.16, 1.18, 1.19, 1.24 (рис. 1.23).



(а)

(б)

Рисунок 1.23 – Примеры дорожной разметки на дорогах регионального и межмуниципального значения: а – типы 1.2, 1.8, 1.18, 1.16.1 на АДОПММЗ 71-100Н-1902 «г. Нижневартовск - г. Радужный»; б – тип 1.2, 1.13, 1.16.2 на АДОПРЗ 71-100К-27 «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»

На ключевых автомобильных дорогах местного значения г.п. Излучинск состояние разметки изменяется от «неудовлетворительно» до «хорошо». Разметка здесь, в основном, представлена типами: 1.1, 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, 1.14.1, 1.16.1, 1.16.2, 1.25 и реже другими. Некоторые дополнительные примеры разметки на дорогах местного значения представлены на рис. 1.24.

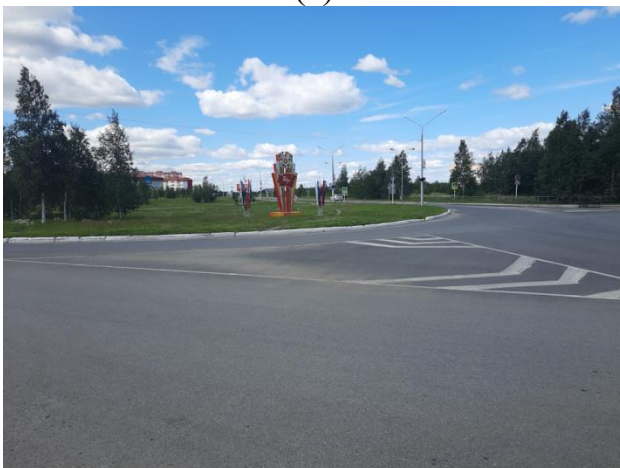
Основной проблемой является использование для нанесения разметки краски вместо термопластиков. Краска быстро истирается, поэтому разметка часто находится в полустертom состоянии.



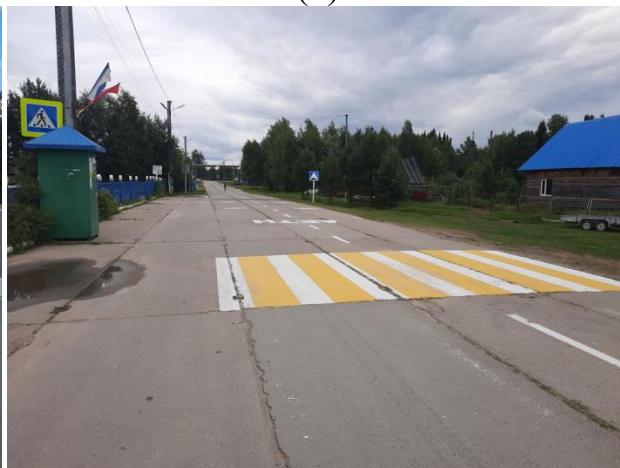
(а)



(б)



(в)



(г)

Рисунок 1.24 – Примеры дорожной разметки на дорогах местного значения: а – тип 1.6 на ул. Набережная пгт. Излучинск; б – тип 1.25 на ул. Таежная пгт. Излучинск; в – тип 1.16.2 и 1.16.3 на пересечении ул. Энергетиков – ул. Таежная; г – типы 1.1, 1.14.1, 1.24.1 на ул. Лесная с. Большетархово

Светофоры

Как уже отмечалось в разделе 1.4, в г.п. Излучинск имеется одно регулируемое пересечение, а также несколько светофоров типа Т.7 и Т.6 (на железнодорожных переездах). Светофоры находятся в нормативном состоянии.

Дорожные ограждения

Дорожные ограждения на территории г.п. Излучинск в основном представлены на дорогах регионального или межмуниципального значения. На дорогах местного значения они встречаются крайне редко. В ходе полевых

работ ограждения были отмечены в пгт. Излучинск вдоль ул. Пионерная, ул. Набережная (рис. 1.25), пер. Строителей, а также на некоторых пешеходных переходах, в основном ведущих к детским образовательным учреждениям. Ограждения находятся в удовлетворительном или хорошем состоянии.



(а)



(б)

Рисунок 1.25 – Примеры ограждений в пгт. Излучинск: а – вдоль ул. Набережная; б – вдоль ул. Пионерная

Направляющие устройства

Направляющие устройства в г.п. Излучинск присутствуют в небольшом количестве и в целом находятся в хорошем состоянии (рис. 1.26).



Рисунок 1.26 – Направляющее устройство на пересечении ул. Пионерная – ул. Энергетиков

1.7. Результаты анализа состава парка транспортных средств

Состав парка транспортных средств был определен исходя из натуральных замеров интенсивности транспортных потоков, проведенных во время полевых работ. Стоит отметить, что основную долю составляют легковые автомобили. Процентный состав транспортных потоков по типам транспортных средств на нескольких перекрестках г.п. Излучинск в вечерний час пик представлен в таблице 1.6, а также для наглядности в виде диаграмм на рис. 1.27.

Таблица 1.6 – Процентный состав транспортных потоков по типам транспортных средств на перекрестках г.п. Излучинск в вечерний час пик

№	Категория транспортных средств	Участок УДС (перекресток), ед/ч			
		ул. Пионерная – АДОПРЗ «Нижневартовск-Излучинск»	ул. Пионерная - «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»	Пересечение 71-100Н-1905 и 71-100К-27	ул. Пионерная – ул. Таежная
1.	Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него	96,58%	88,46%	85,81%	94,66%
2.	Двухосные грузовые автомобили	1,52%	3,85%	1,01%	0,71%
3.	Трехосные грузовые автомобили	1,14%	5,13%	0,34%	1,78%
4.	Четырехосные грузовые автомобили	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
5.	Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
6.	Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом)	0,00%	1,28%	0,34%	0,00%
7.	Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
8.	Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
9.	Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
10.	Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
11.	Шестиосные седельные автопоезда	0,00%	1,28%	1,69%	0,00%
12.	Автомобили с семью и более осями и другие	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
13.	Автобусы	0,76%	0,00%	10,81%	2,85%

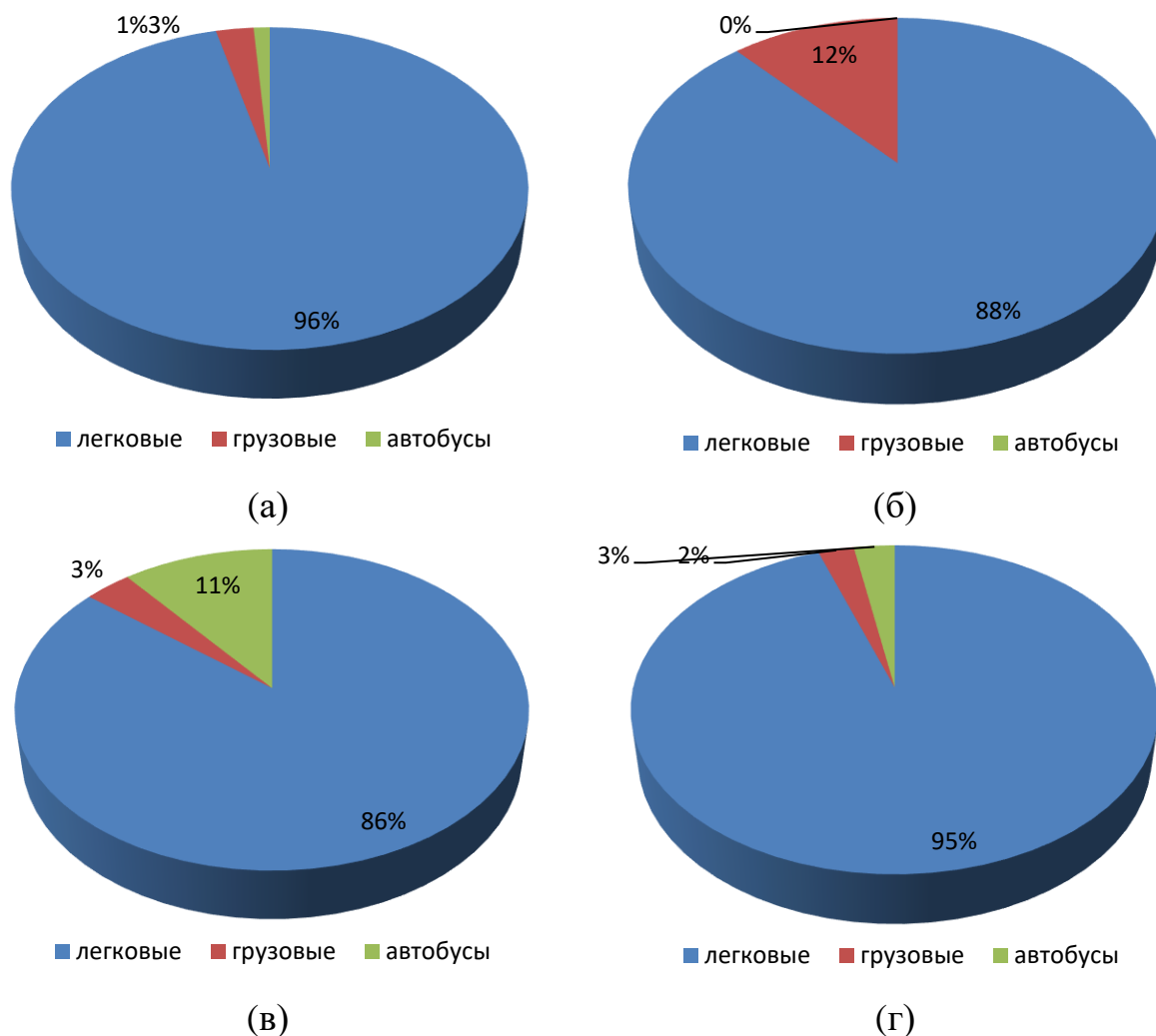


Рисунок 1.27 – Круговые диаграммы распределения транспортного потока по типам транспортных средств на перекрестках, представленных в таблице 1.6

1.8. Оценка основных параметров дорожного движения

Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета [26], утвержденными Постановлением Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379, к основным параметрам дорожного движения относятся:

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

б) параметры эффективности организации дорожного движения:

- уровень обслуживания дорожного движения как отношение средней скорости движения ТС к скорости ТС в условиях свободного движения;

- средняя задержка ТС в движении на участке дороги;
- временной индекс, выражающий удельные потери времени ТС на единицу времени движения ТС;
- показатель перегруженности дорог как доля времени с условиями движения неудовлетворительного уровня обслуживания;
- буферный индекс, учитывающий дополнительные затраты времени движения ТС, обусловленные непредсказуемостью условий движения, и рассчитываемый как отношение времени движения по участку к среднему времени, которое не превышает 85 % обследованных проездов ТС по этому участку.

Данные параметры определялись как на разработанной в разделе 2 модели, так и в ходе полевых работ. Для примера, на рис. 2.7-2.8 показаны уровни обслуживания на участках УДС. По результатам моделирования не было выявлено участков УДС, имеющих неудовлетворительный уровень обслуживания (уровни *E* и *F*), на основании чего можно сделать вывод об отсутствии перегруженности дорог.

Итоговые для г.п. значения параметров, характеризующих дорожное движение, и параметров эффективности организации дорожного движения представлены в таблице 1.7.

В целом по полученному набору показателей можно сделать вывод об отсутствии проблем с загруженностью дорог и различными заторовыми ситуациями.

Основным измеряемым параметром дорожного движения является интенсивность транспортных потоков. При натурных исследованиях интенсивность движения замерялась в ключевых транспортных узлах в вечерний час пик согласно карте (рис. 1.28). Было исследовано 16 пересечений.

Учет производился для всех категорий транспортных средств, согласно приказу Минтранса от 26.12.2018 № 479 [27]. На картограммах указаны приведенные значения интенсивностей в соответствии с этим документом. На рис. 1.29-1.32 приводятся картограммы замеров интенсивностей транспорт-

ных потоков для вечернего часа пик для некоторых из исследованных пересечений.

Таблица 1.7 – Основные параметры дорожного движения г.п. Излучинск

№	Показатель	Ед. изм.	Значение показателя
1	2	3	4
<i>1. Показатели, характеризующие дорожное движение</i>			
1.1	Интенсивность дорожного движения (по всей сети)	ед/ч	3417
1.2	Состав транспортных средств (% легковых ТС)	%	88,41
1.3	Средняя скорость движения транспортных средств	км/ч	63,80
1.4	Плотность движения транспортных средств	ед./км	17,63
<i>2. Показатели эффективности организации дорожного движения</i>			
2.1	Средняя задержка транспортных средств в движении	мин/сут	0,4
2.2	Временной индекс	-	1,04
2.3	Уровень обслуживания дорожного движения		A
2.4	Показатель перегруженности дорог	-	0
2.5	Буферный индекс	-	0,11

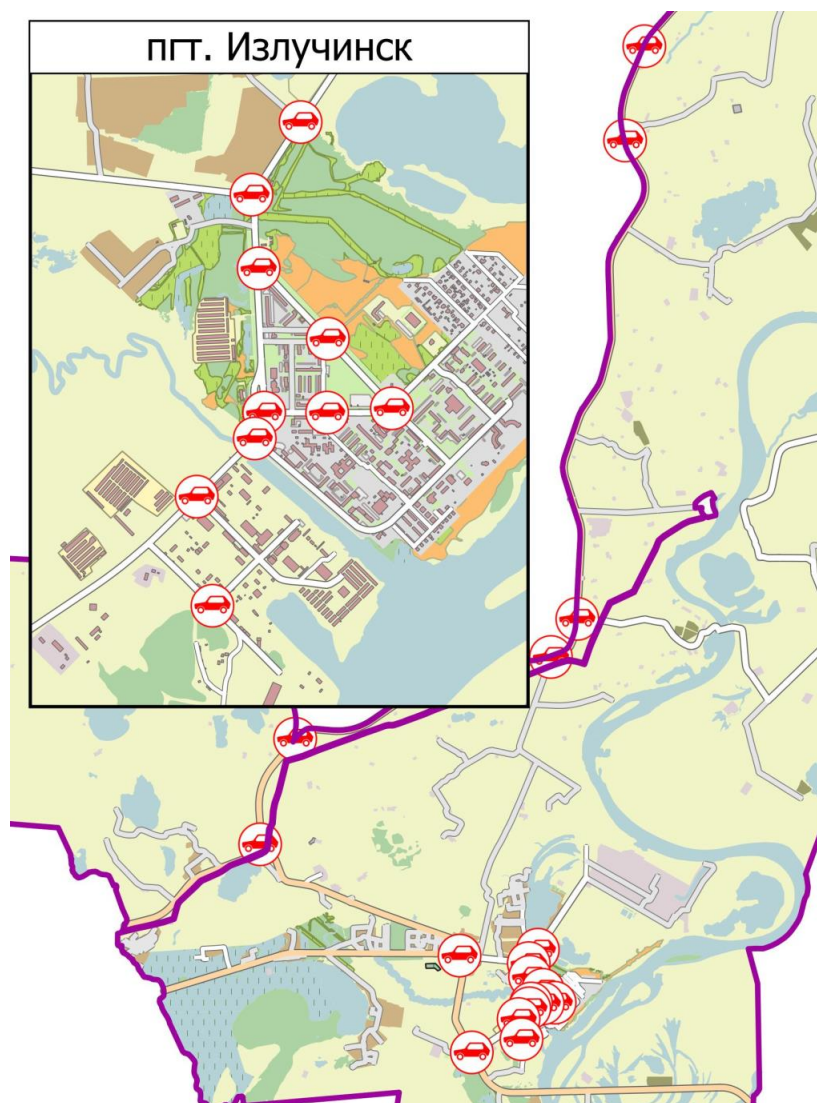


Рисунок 1.28 – Карта-схема пунктов замеров интенсивности транспортных потоков на УДС г.п. Излучинск

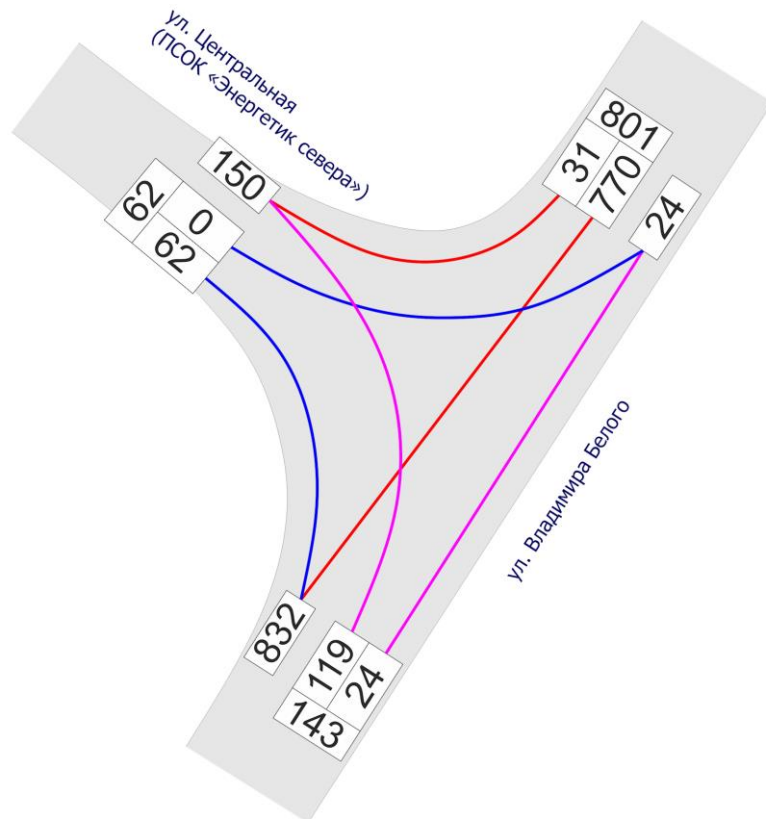


Рисунок 1.29 – Интенсивности транспортных потоков (прив.ед/ч) на пересечении ул. Владимира Белого и ул. Центральная (ПСОК «Энергетик Севера»), вечерний час пик

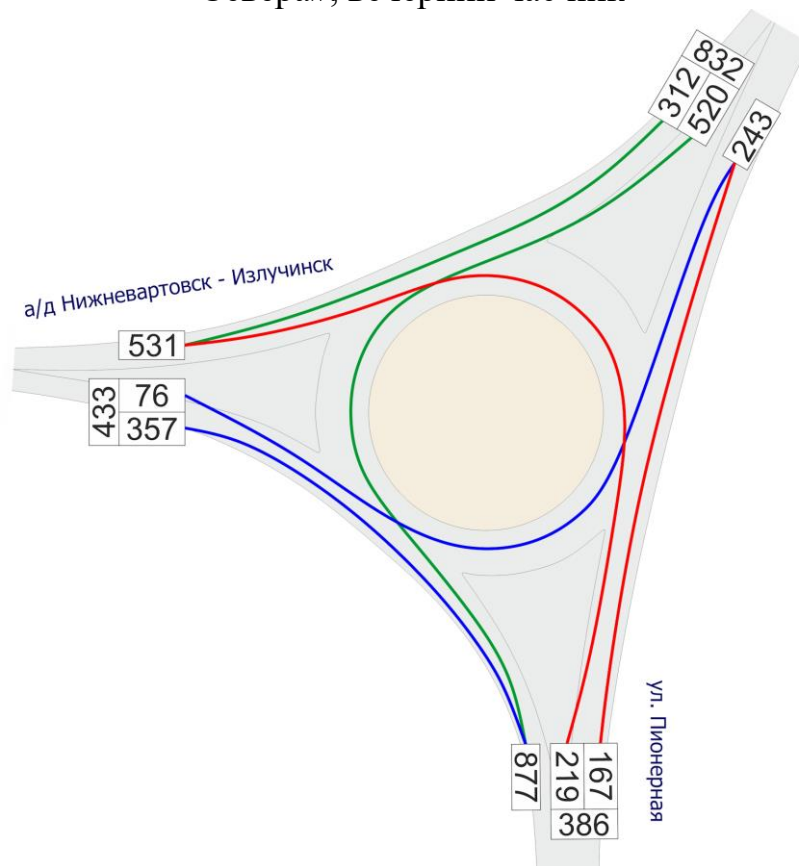


Рисунок 1.30 – Интенсивности транспортных потоков (прив.ед/ч) на пересечении АДОПРЗ «Нижневартовск – Излучинск» и ул. Пионерная, вечерний час пик

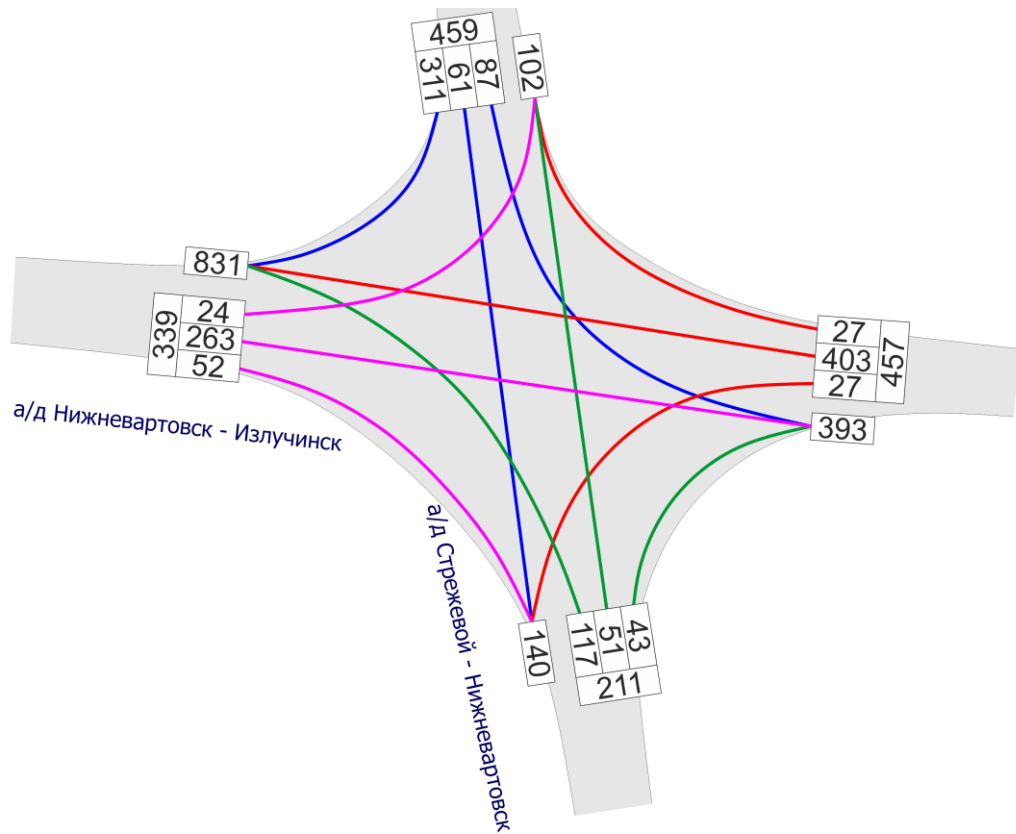


Рисунок 1.31 – Интенсивности транспортных потоков (прив.ед/ч) на пересечении АДОПРЗ «Нижевартовск – Излучинск» и «Стрежевой – Нижевартовск»

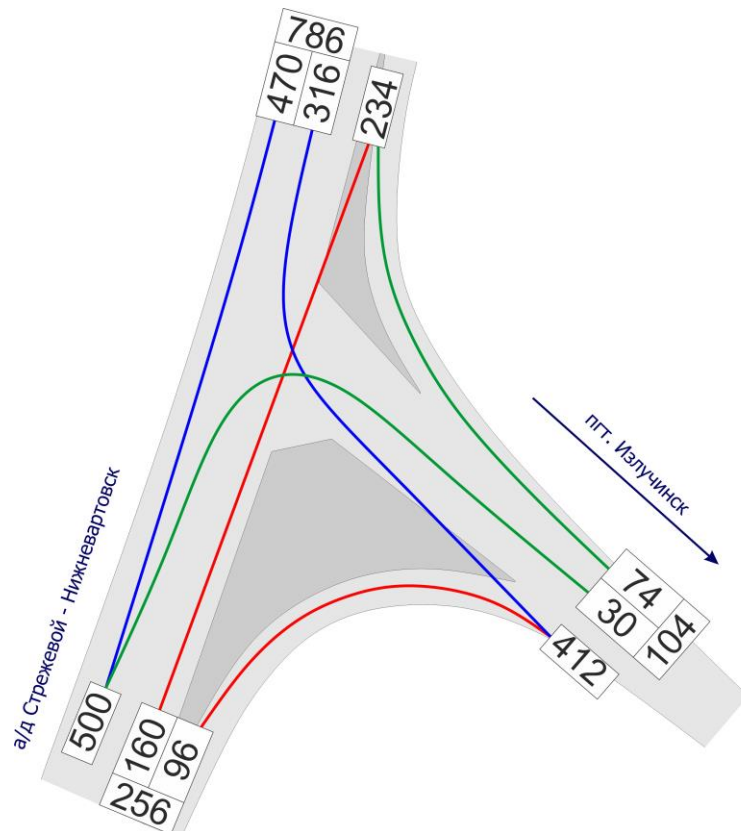


Рисунок 1.32 – Интенсивности транспортных потоков (прив.ед/ч) на пересечении АДОПРЗ «Нижевартовск – Стрежевой» и «Нижевартовск – Радужный», вечерний час пик

1.9. Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерей времени (задержками)

На территории г.п. Излучинск функционируют четыре автобусных маршрута (рис. 1.33).

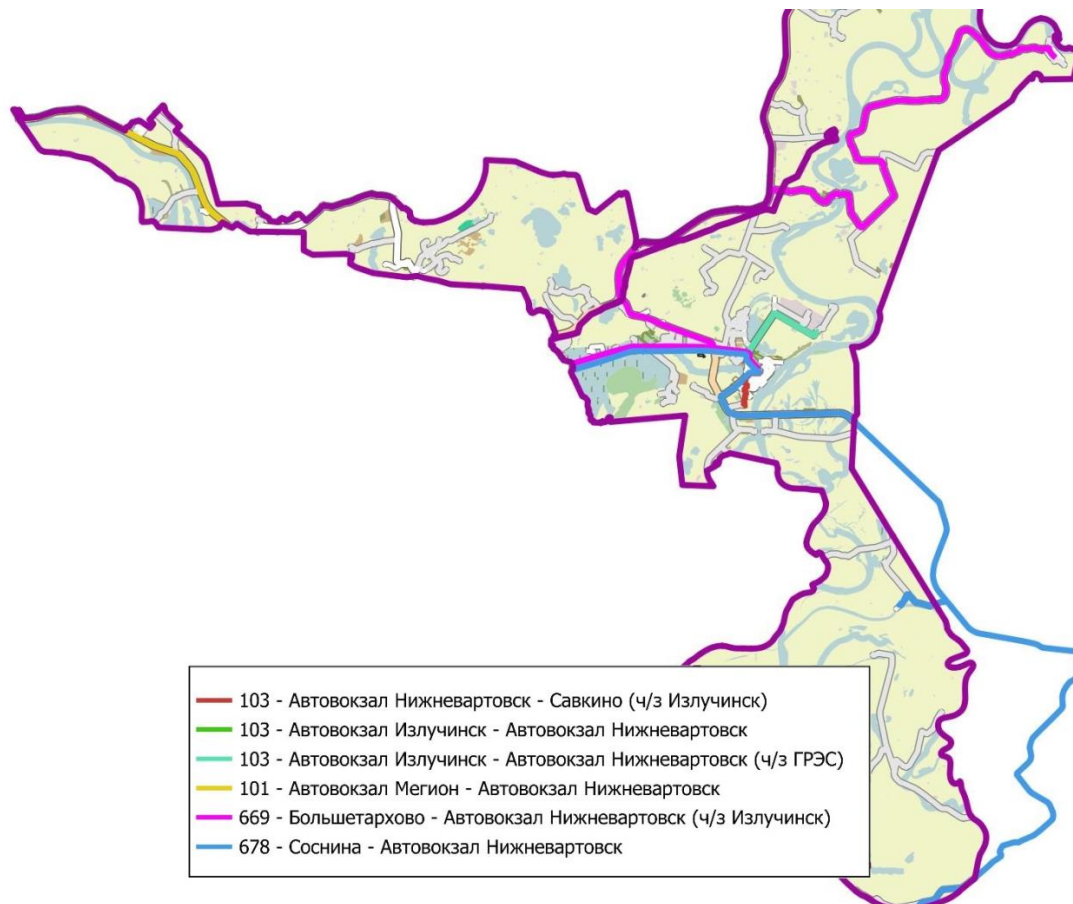


Рисунок 1.33 – Схема маршрутной сети г.п. Излучинск

Анализ трасс прохождения маршрутов не выявил участков, на которых происходят задержки маршрутных транспортных средств, в этой связи мероприятия по приоритетному движению автобусов не требуются.

1.10. Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Анализ безопасности дорожного движения был произведен на основе статистики ДТП с пострадавшими и погибшими за три года в период с 01.07.2022 по 30.06.2025 года. Данные были взяты с портала «Карта ДТП» [28]. Данные визуализированы на рис. 1.34-1.35.



Рисунок 1.34 – Распределение ДТП по типам в центральной части пгт. Излучинск с 01.07.22 по 30.06.25 г.

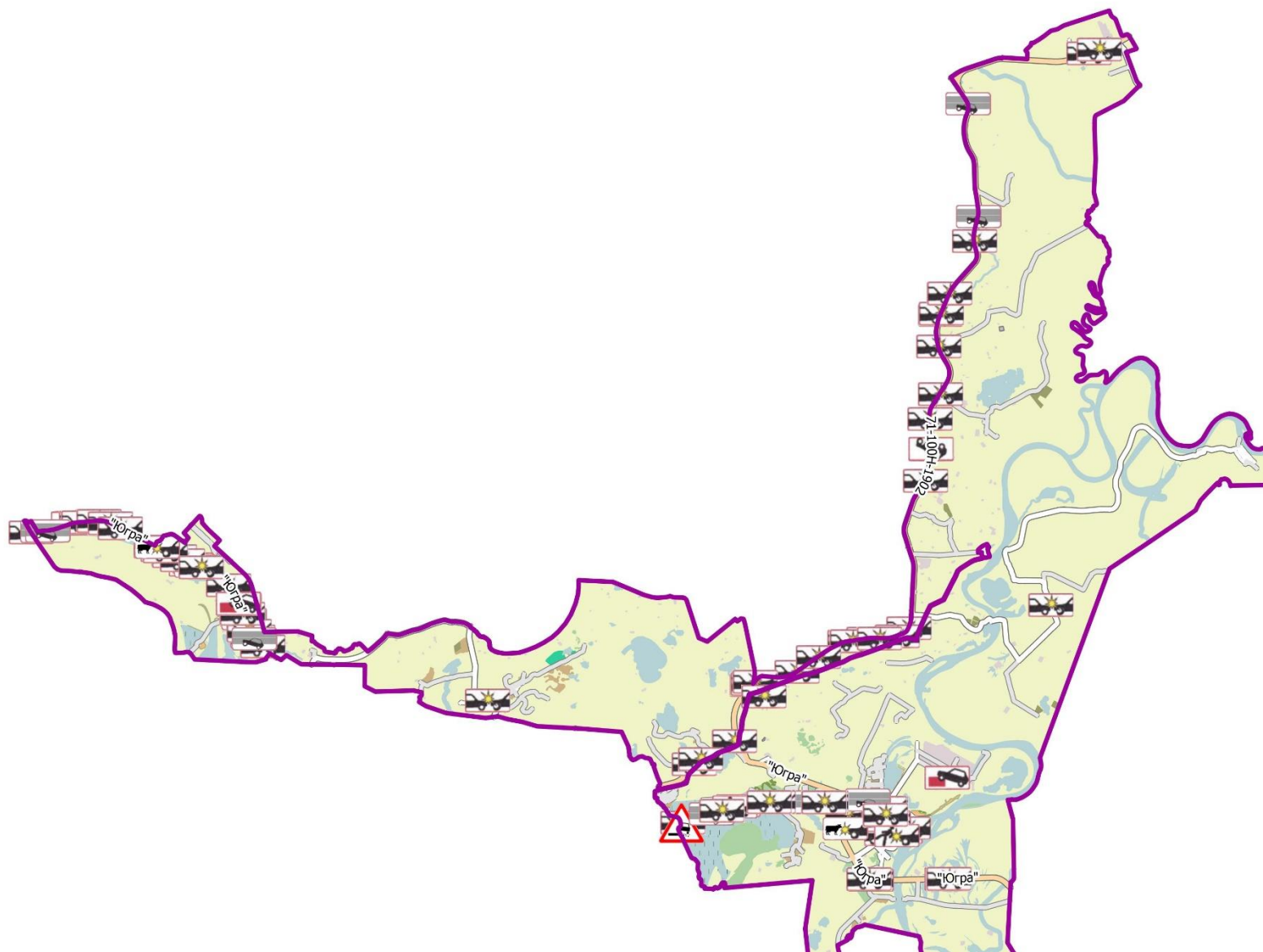


Рисунок 1.35 – Распределение ДТП по типам в г.п. Излучинск с 01.07.22 по 30.06.25 г

За обозначенное время на территории г.п. Излучинск было зарегистрировано 99 ДТП, в результате которых пострадало 170 человек и 10 человек погибло.

Наиболее распространенными видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновения транспортных средств (68 случаев) и съезды с дорожного полотна (15 случаев). Далее по частоте идут происшествия, связанные с наездом на препятствия (5 случаев), наездом на пешеходов (4 случая), столкновениями с велосипедистами (2 случая); единичные случаи включают отбрасывание предметов, опрокидывания автомобилей и наезда на неподвижные транспортные средства (по одному случаю каждого вида). Графическое представление распределения видов ДТП приведено на рис. 1.36-1.37.

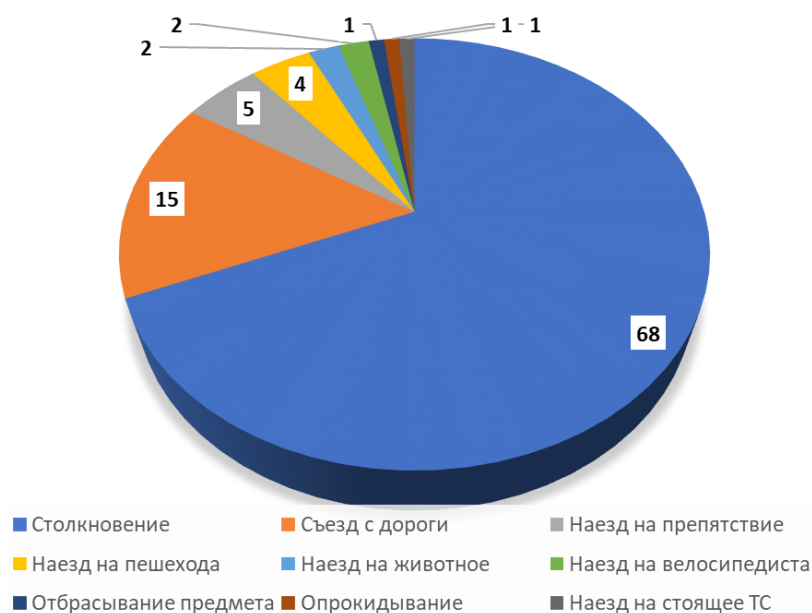


Рисунок 1.36 – Распределение ДТП с пострадавшими и погибшими по видам



Рисунок 1.37 – Распределение количества ДТП только с погибшими по видам

На основании топографического анализа аварийности можно сделать вывод, что плотность распределения ДТП на автодорогах г.п. Излучинск находится в пропорции с интенсивностью движения. Так из рис. 1.34-1.35 видно, что основная часть ДТП произошла на дорогах регионального и межмуниципального значения, а также на основных улицах пгт. Излучинск, составляющих транспортный каркас города.

Анализируя причины дорожно-транспортных происшествий, связанные с нарушениями ПДД, можно выделить следующее:

- наиболее распространенным нарушением является несоблюдение очередности проезда (19 случаев, 38 пострадавших, 0 погибших);
- следующим по количеству идет несоответствие скорости конкретным условиям движения (25 случаев, 43 пострадавших, 1 погибший);
- третьим фактором выступает неправильный выбор дистанции (15 случаев, 22 пострадавших, 0 погибших);
- значительную опасность представляет выезд на полосу встречного движения (7 случаев, 16 пострадавших, 7 погибших);
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части зафиксировано в 11 случаях, 18 пострадавших, 2 погибших;

Распределение числа пострадавших и погибших по видам нарушений наглядно отображается на рис. 1.38.

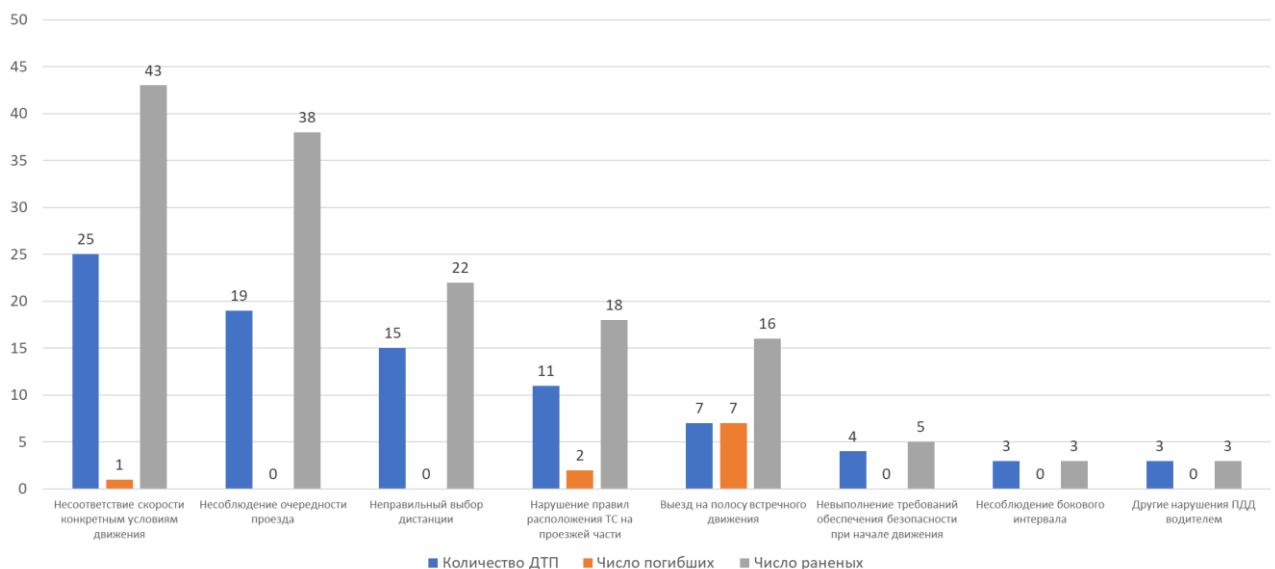


Рисунок 1.38 – Распределение ДТП по нарушениям ПДД

Анализ распределения дорожно-транспортных происшествий по дням недели позволяет сделать вывод, что максимальное количество аварий приходится на субботу, когда зарегистрировано 19 ДТП, в результате которых пострадали 32 человека, из них 1 погиб. За субботой следует понедельник, характеризуемый 18-ю дорожными происшествиями, при этом общее число пострадавших составило 35 человек, погибших нет. Третье место занимает среда, где также зафиксировано 18 ДТП, следствием которых стали 29 пострадавших и 1 погибший. Воскресенье характеризуется меньшим числом аварий – 13, в них получили увечья 28 человек, из которых 5 скончались. Во вторник произошло 12 ДТП, в которых 20 человек получили травмы, 1 погиб. Наименьшую активность демонстрируют пятница и четверг, когда регистрируется соответственно 11 и 8 аварий, в первой пострадал 15 человек, второй – 11, погибших соответственно 0 и 2. Распределение показано на рис. 1.39.

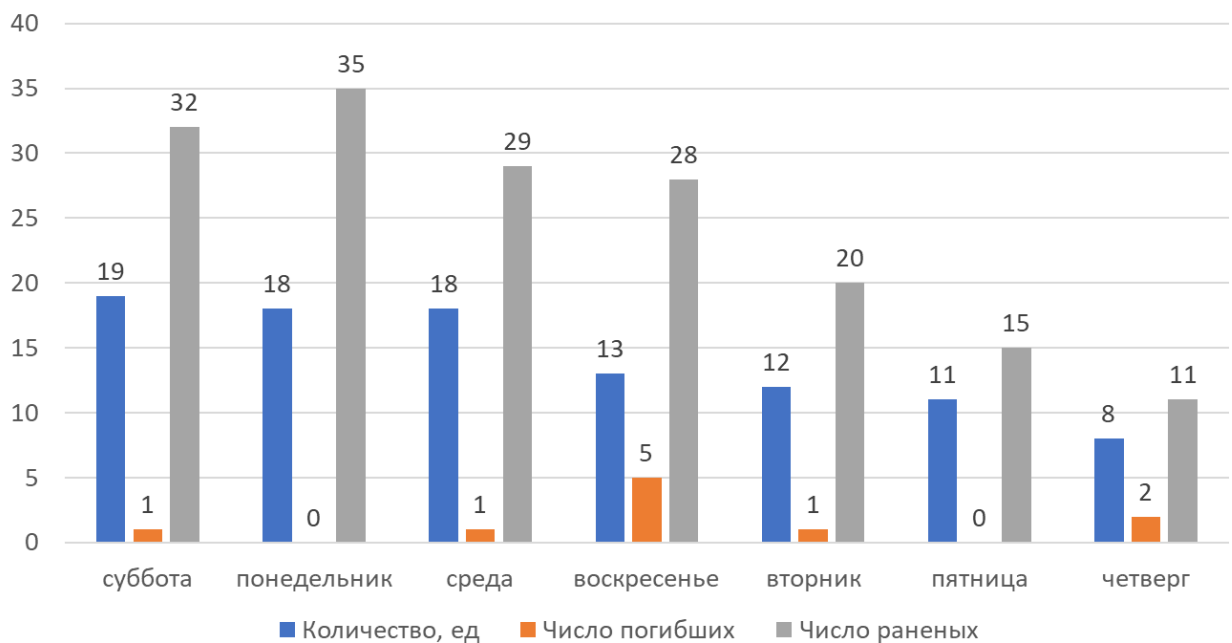


Рисунок 1.39 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения дорожно-транспортных происшествий по месяцам позволяет установить следующий порядок: наибольшее количество аварий зарегистрировано в октябре – 14 ДТП, в которых пострадали 20 человек, погибших нет. Аналогичный уровень аварийности отмечен в сентябре и ноябре, где зафиксировано по 13 ДТП, однако ноябрь отличается большим чис-

лом пострадавших – 29 человек против 19 в сентябре, погибших ни в одном месяце нет. На третьем месте располагается декабрь с девятью авариями, сопровождавшимися шестью смертельными исходами и 11 пострадавшими. В июле произошло восемь ДТП, в результате которых один человек погиб и 20 получили травмы. Февраль также представлен восьмью ДТП, при этом обошлось без смертельных исходов, пострадали десять человек. Март и май характеризуются семью авариями каждый, пострадавших соответственно 13 и 12 человек, погибших нет. В июне зарегистрировано шесть ДТП, семь пострадавших, погибших нет. Апрель и январь отличаются низкими показателями аварийности – по пять ДТП, четыре жертвы и девять пострадавших соответственно. Последнее место занимает август с 4 авариями, одной жертвой и восемью пострадавшими. Распределение ДТП по месяцам представлен на рис. 1.40.

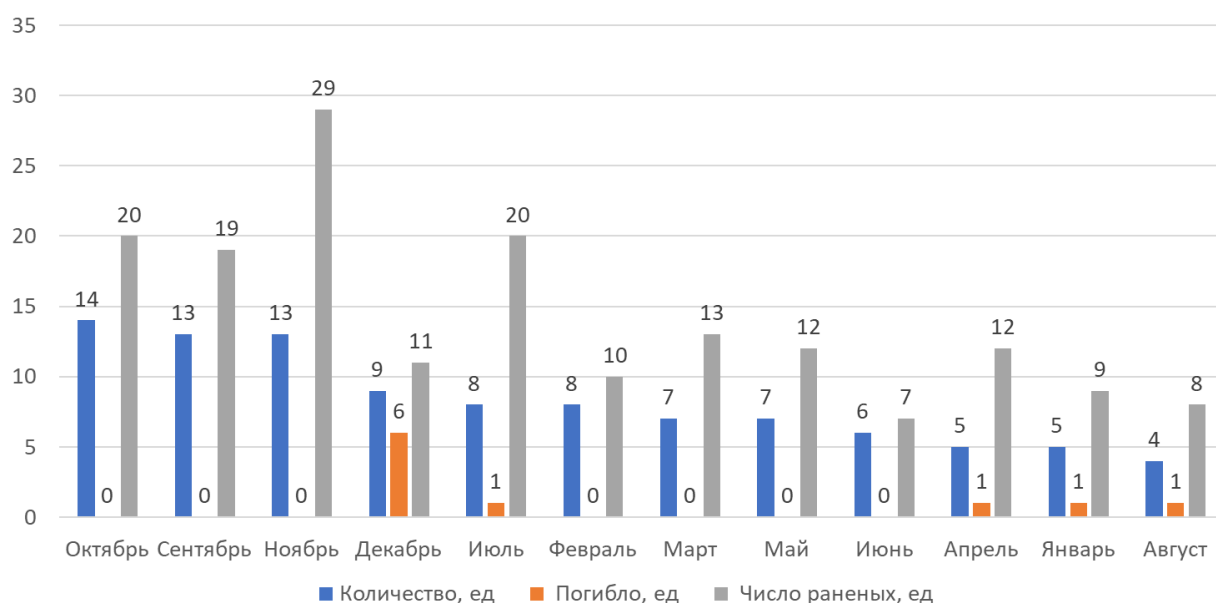


Рисунок 1.40 – Распределение ДТП по месяцам

Рассматривая статистику дорожно-транспортных происшествий по временным интервалам суток, установлено, что наивысший уровень аварийности наблюдается в период с 12:00 до 16:00 часов, когда произошло 27 ДТП, в которых получили травмы 30 человек, трое из которых погибли. На втором месте находится временной отрезок с 16:00 до 20:00 часов, в течение которо-

го зарегистрировано 14 аварий, в которых пострадали 18 человек. Затем следует утренний интервал с 08:00 до 12:00 часов, где зафиксирован 13 аварий, ставших причиной травмирования 17 человек. После этого следует вечерний период с 20:00 до 00:00 часов, включивший 11 ДТП, где получили ранения 11 человек. Наименьшее количество аварий приходится на ранние утренние часы с 06:00 до 08:00 утра, где произошло 5 ДТП и пострадало 15 человек, а также ночной интервал с 00:00 до 06:00 ночи, в котором произошла три аварии, два человека получили ранения и один погиб.

Проведенный анализ показал, что наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит на мокрых участках дорог (18 случаев, 2 погибших, 29 пострадавших). Далее по убыванию опасности расположены участки с отсутствием или плохой различимостью горизонтальной разметки (4 случая, 8 пострадавших), недостатки зимнего содержания дороги (3 случая, 6 пострадавших), проблемы с дорожными ограждениями (2 случая, 3 пострадавших) и покрытие со снежным накатом (2 случая, 4 пострадавших). Самый низкий показатель аварийности зафиксирован на заснеженных участках (1 случай, 1 пострадавший).

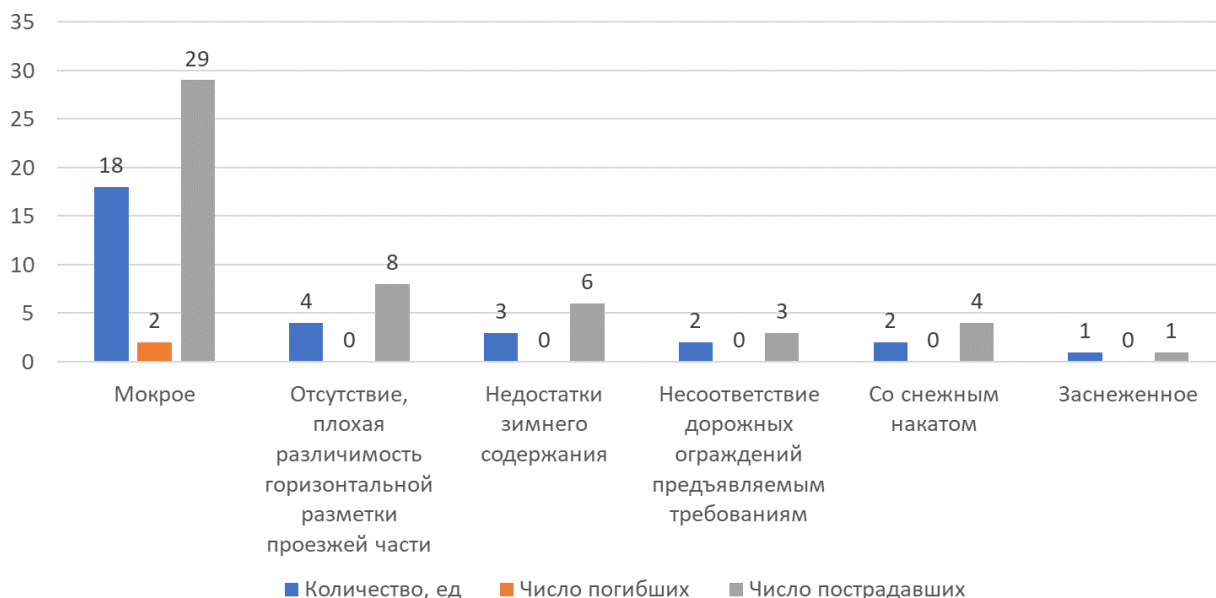


Рисунок 1.41 – Распределение ДТП по недостаткам содержания дорог

Анализ выявил преобладание столкновений автомобилей среди всех ДТП, большинство которых вызвано несоблюдением очередности проезда и

превышением скорости. Пик аварийности фиксируется днем, с наибольшими рисками в интервале с 12:00 до 16:00. Основной фактор риска — состояние покрытия дорог, включая плохую разметку и недостаточную подготовку зимой.

Стоит отметить, что на региональном и местном уровне ведется постоянная работа по снижению аварийности на автомобильных дорогах. Так за первые шесть месяцев 2025 г. на территории г.п. Излучинск произошло 13 ДТП с пострадавшими и погибшими. Из которых только 2 на автомобильных дорогах местного значения, на которые в первую очередь и нацелен данный КСОДД. Оба этих ДТП произошли на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная. В этой связи в разделе 3.2 КСОДД будет предложено мероприятие по снижению аварийности на данном пересечении.

1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Объемы финансирования дорожной деятельности в г.п. Излучинск находятся на таком уровне, который позволяет решать малозатратные задачи, например, по установке светофоров Т.7, ИДН, установке ограждений и т.п. Что же касается дорогостоящих мероприятий, то здесь уже имеется дефицит средств и требуется софинансирование из областного бюджета.

Так, например, возможностей финансирования хватает на ремонт 1-3 дорог в течение года. В этой связи г.п. приходится откладывать ремонт или капитальный ремонт некоторых востребованных дорог на ближайший или последующий годы. С большой вероятностью, проблемы с финансированием сохранятся на весь период действия КСОДД, поэтому темпы дорожной деятельности будут ограничены.

2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МАКРОМОДЕЛИ И ВЫБОР ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ КСОДД

2.1. Разработка транспортной макромодели

В соответствии с п. 6.1.1 «Методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения» [29] в качестве основного инструмента для анализа и оценки решений при разработке КСОДД следует использовать подход макромоделирования транспортных потоков. На основании этого выбрана программная среда для разработки макромодели – программный продукт *PTV Visum*, как всецело соответствующий всем требованиям к разработке транспортных моделей городов, районов и городских округов.

В качестве исходных данных для макромодели используются: векторная карта г.п. Излучинск, значения пропускной способности улиц и дорог, интенсивности движения транспортных потоков, замеренные в ходе натурных исследований (раздел 1.8), данные о маршрутах движения транспортных средств. При разработке базовой модели (модель текущей ситуации) использовалась стандартная последовательность этапов моделирования:

- проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики;
- ввод параметров УДС, транспортных инфраструктурных объектов;
- ввод данных о маршрутной сети, расписаний и интервалов движения;
- разработка методики и модели транспортного спроса;
- расчет перераспределения потоков, создание матриц корреспонденции;
- калибровка макромодели по интенсивности транспортных потоков;
- разработка транспортной модели прогнозных лет.

Выделение транспортных районов для территории г.п. Излучинск показано на рис. 2.1, граф сети автомобильных дорог на рис. 2.2.

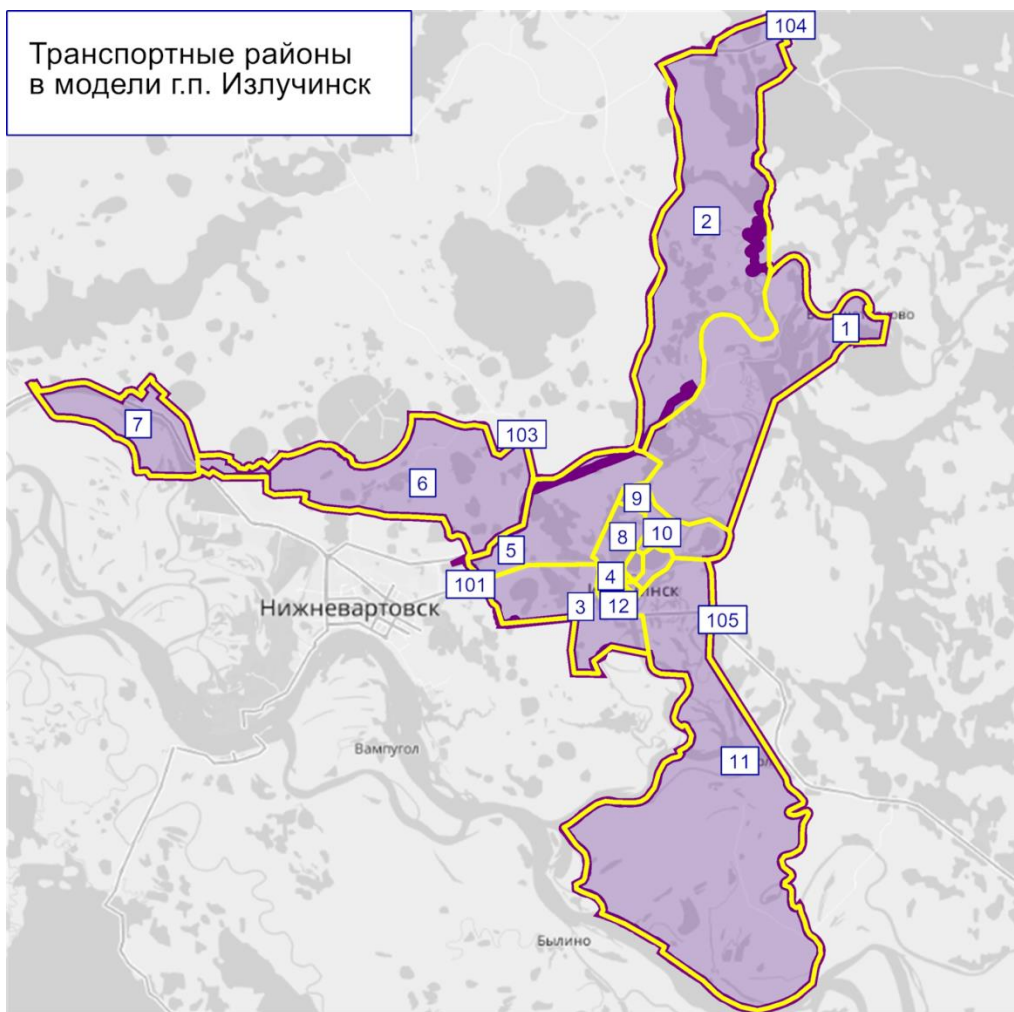


Рисунок 2.1 – Транспортное районирование территории г.п. Излучинск в PTV VISUM



Рисунок 2.2 – Граф транспортной сети г.п. Излучинск в PTV VISUM

При выборе методики расчета транспортного спроса была применена классическая 4-фазовая модель расчета, предусмотренная стандартными средствами *PTV VISUM*. В ее основе лежит гравитационная модель распределения транспортных потоков, согласно которой притяжение транспортного района i к району j пропорционально населению города и обратно пропорционально квадрату расстояния между районами. С использованием математического аппарата *PTV VISUM* на основании данных натурных исследований была получена матрица корреспонденций, представляющая собой таблицу с объемами корреспонденций между всеми транспортными районами.

Качество макромоделей транспортных потоков проводилось в соответствии с рекомендациями [29] и оценивалось на основе *GEN*-статистики (критерий Хейверса) [29].

Величина *GEN*-статистики вычисляется по формуле:

$$GEN = \sqrt{\frac{2 \cdot (V - C)^2}{V + C}} \quad (2.1)$$

где V – смоделированные значения интенсивности, ед/ч; C – замеренные значения интенсивности, ед/ч.

Чем меньше величины *GEN*-статистики, тем точнее считается модель. Хорошее значение статистики – менее 4, допустимое – менее 5. В модели не менее 85% значений *GEN*-статистики должны быть менее 5. Значения *GEN*-статистики по отрезкам на перекрестках, выбранных для проведения натурных исследований, приводятся в таблице 2.1. В таблице у каждого участка значения соответствуют направлениям движения транспортных потоков. Данное условие, как видно из таблицы 2.1, выполнено.

Также качество калибровки модели может быть оценено коэффициентом детерминации [30]. На рис. 2.3 представлены результаты калибровки. Как можно видеть из рис. 2.3, коэффициент детерминации равен 97% (из 100 возможных), среднеквадратическая ошибка *RSME* – 17%, средняя относительная ошибка – 12%. Все это говорит о высокой достоверности транспортной модели.

Таблица 2.1 – Оценка качества калибровки макромоделли транспортных потоков индивидуального транспорта (прив. ед./час)

Участок УДС	Вечерний час пик		
	Интенсивн., прив. ед./час		Значение GEN статистики
	Модель	Факт	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Пересечение а/д у. Центральная (ПСОК «Энергетик севера») – а/д ул. Владимира Белого	191	143	3,7013
	798	832	1,1778
	37	62	3,5760
	151	150	0,0618
	59	24	5,4506
	781	801	0,7255
Пересечение АДОПММЗ «Нижевартовск – Излучинск» - а/д «дорога на Стрежевой до Стеллы»	801	832	1,0989
	813	877	2,2187
	646	531	4,7381
	204	243	2,6273
	428	386	2,0725
Пересечение а/д «дорога на Стрежевой до Стеллы» - а/д «объездная автомобильная дорога ул. Таежная»	434	433	0,0374
	805	746	2,1048
	411	411	0,0050
	585	518	2,8558
	196	199	0,2433
Пересечение а/д «объездная автомобильная дорога ул. Таежная» - а/д «ул. Энергетиков» - а/д «Автомобильная дорога по улице 3 пер. Строителей»	220	245	1,6705
	215	229	0,9180
	300	320	1,1095
	242	324	4,8993
	525	435	4,0995
	208	205	0,2363
	134	145	0,8981
	328	348	1,1017
Пересечение а/д «Автомобильная дорога по улице Энергетиков» - а/д «дорога на Стрежевой до Стеллы»	261	246	0,9140
	196	215	1,3004
	58	30	4,2195
	200	157	3,2126
	117	85	3,1903
Пересечение а/д «дорога на Стрежевой до Стеллы» - а/д «автомобильная дорога по улице Набережная»	285	218	4,2120
	310	260	2,9415
	173	162	0,8854
	220	208	0,7949
	197	202	0,3732
Пересечение а/д «дорога на Стрежевой до Стеллы» - а/д «автомобильная дорога по улице Балыкина»	113	108	0,5022
	310	276	1,9661
	110	96	1,4084
	123	124	0,0935
	95	146	4,6951
	86	106	1,9955
Пересечение «дорога на Стрежевой до Стеллы» - а/д «Автомобильная дорога «г. Стрежевой - г. Нижевартовск»»	210	214	0,2697
	189	146	3,3464
	133	146	1,1298
	130	124	0,5233
	168	147	1,6371
	167	129	3,1330
	3	4	0,3482
	14	17	0,6885
Пересечение а/д «Автомобильная дорога по улице 3 пер. Строителей»	84	59	2,9285
	92	68	2,7168

Продолжение таблицы 2.1

Пересечение АДОПММЗ «г. Нижневартовск - г. Радужный» - а/д на «ТМК НГС-Нижневартовск»	168	134	2,7566
	636	609	1,0737
	36	34	0,3381
	16	12	1,1670
	155	129	2,1838
	603	582	0,8766
Пересечение АДОПММЗ «г. Нижневартовск - г. Радужный» - а/д на переправу к с. Большетархово	513	440	3,3570
	149	128	1,8177
	96	104	0,8000
	12	11	0,1686
	603	527	3,2112
	155	123	2,7161
Пересечение АДОПРЗ «г. Нижневартовск - г. Радужный» – а/д на Самотлорское месторождение	85	93	0,9012
	186	185	0,0734
	168	165	0,2222
	636	612	0,9523
	802	755	1,6941
	233	216	1,1256
Пересечение АДОПММЗ «Нижневартовск – Излучинск» - АДОПРЗ «Автомобильная дорога «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»	455	393	3,0126
	625	457	7,2108
	141	140	0,0841
	148	211	4,7101
	300	339	2,1888
	790	831	1,4251
	509	459	2,2946
	196	102	7,6675
Пересечение АДОПРЗ «Автомобильная дорога «г. Стрежевой - г. Нижневартовск»	244	256	0,7590
	465	500	1,5787
	495	412	3,8763
	146	104	3,7922
	233	234	0,0744
	802	786	0,5774
Пересечение а/д «Автомобильная дорога по улице Автомобилистов» - а/д «Автомобильная дорога по улице Кедровая»	2	2	0,2432
	10	22	2,8595
	22	25	0,6956
	26	34	1,4096
	16	15	0,2619
	20	26	1,2032
Пересечение а/д «объездная автомобильная дорога ул. Таежная» - а/д «Автомобильная дорога по улице Таежная №2»	13	23	2,3952
	54	72	2,2622
	13	18	1,2791
	10	12	0,6482
	525	456	3,1071
	208	201	0,5171
	570	498	3,1023
	209	178	2,2269
Пересечение а/д «Автомобильная дорога по улице Энергетиков» - а/д «Автомобильная дорога по улице Школьная»	166	202	2,6898
	117	71	4,7784
	21	20	0,1535
	17	31	2,8731
	159	218	4,3358
	118	86	3,1581
	3	3	0,1718
	7	13	1,8664

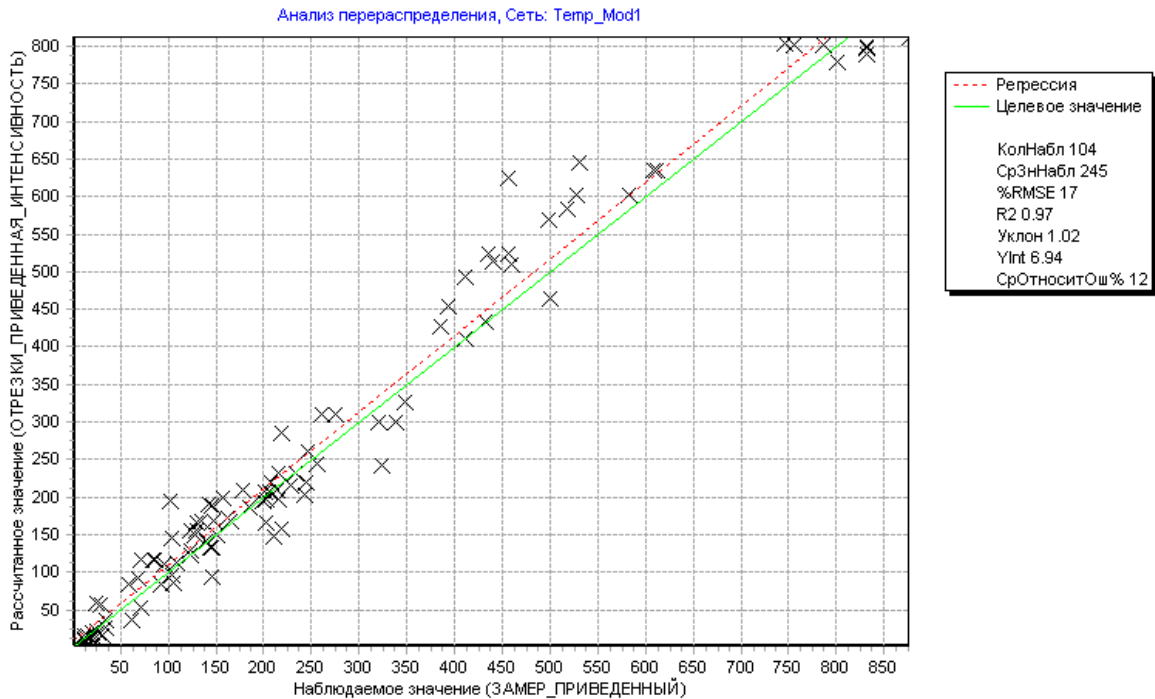


Рисунок 2.3 – Оценка качества калибровки в *PTV VISUM*

В качестве комплексного критерия экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующего состояние транспортного потока, рекомендуется использовать показатель уровня обслуживания [26], рассчитывающийся по коэффициенту скорости движения (2.2):

$$c = \frac{V_z}{V_0} \quad (2.2)$$

где: V_z – средняя скорость движения при рассматриваемом уровне загрузки сети, км/ч.

Значения коэффициента c соответствуют принятой классификации уровней обслуживания движения, представленной в таблице 2.2 и рис.2.4.

Класс	Имя	Предварит. просмотр
≤ 0.33	F	
≤ 0.40	E	
≤ 0.50	D	
≤ 0.70	C	
≤ 0.90	B	
> 0.90	A	

Рисунок 2.4 – Цветовое соответствие уровней обслуживания

Таблица 2.2 – Характеристика уровней обслуживания движения

Уровень облуж.	Коэффициент скорости	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство водителя	Экон. эффект. работы дороги
A	>0,90	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное движение одиночных автомобилей с большой скоростью	Низкая	Удобно	Неэффективная
B	0,70-0,90	Автомобили движутся группами, совершается много обгонов	Движение автомобилей малыми группами (2-5 шт.). Обгоны возможны.	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
C	0,55-0,70	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены	Движение автомобилей большими группами (5-14 шт.). Обгоны затруднены.	Высокая	Неудобно	Эффективная
D	0,40-0,55	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Колонное движение автомобилей с малой скоростью. Обгоны невозможны.	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
E	<0,40	Поток движется с остановками, возникают заторы, режим пропускной способности	Плотное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
F	0,3	Полная остановка движения, заторы	Сверх плотное	Крайне высокая	Крайне неудобно	Неэффективная

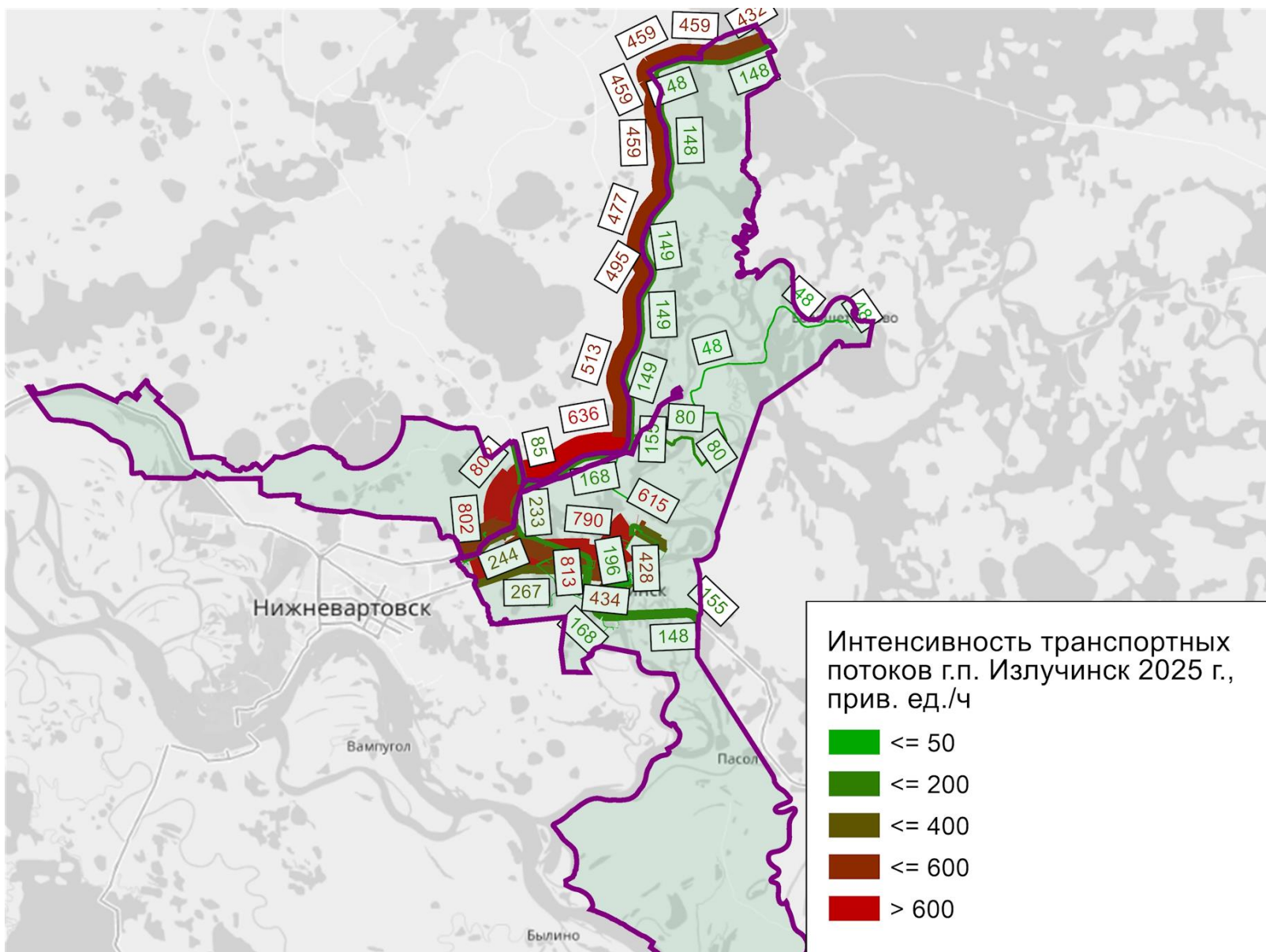


Рисунок 2.5 – Распределение транспортных потоков по сети г.п. Излучинск (2025 г., вечерний час пик)



Рисунок 2.6 – Распределение транспортных потоков в центральной части г.п. Излучинск (2025 г., вечерний час пик)

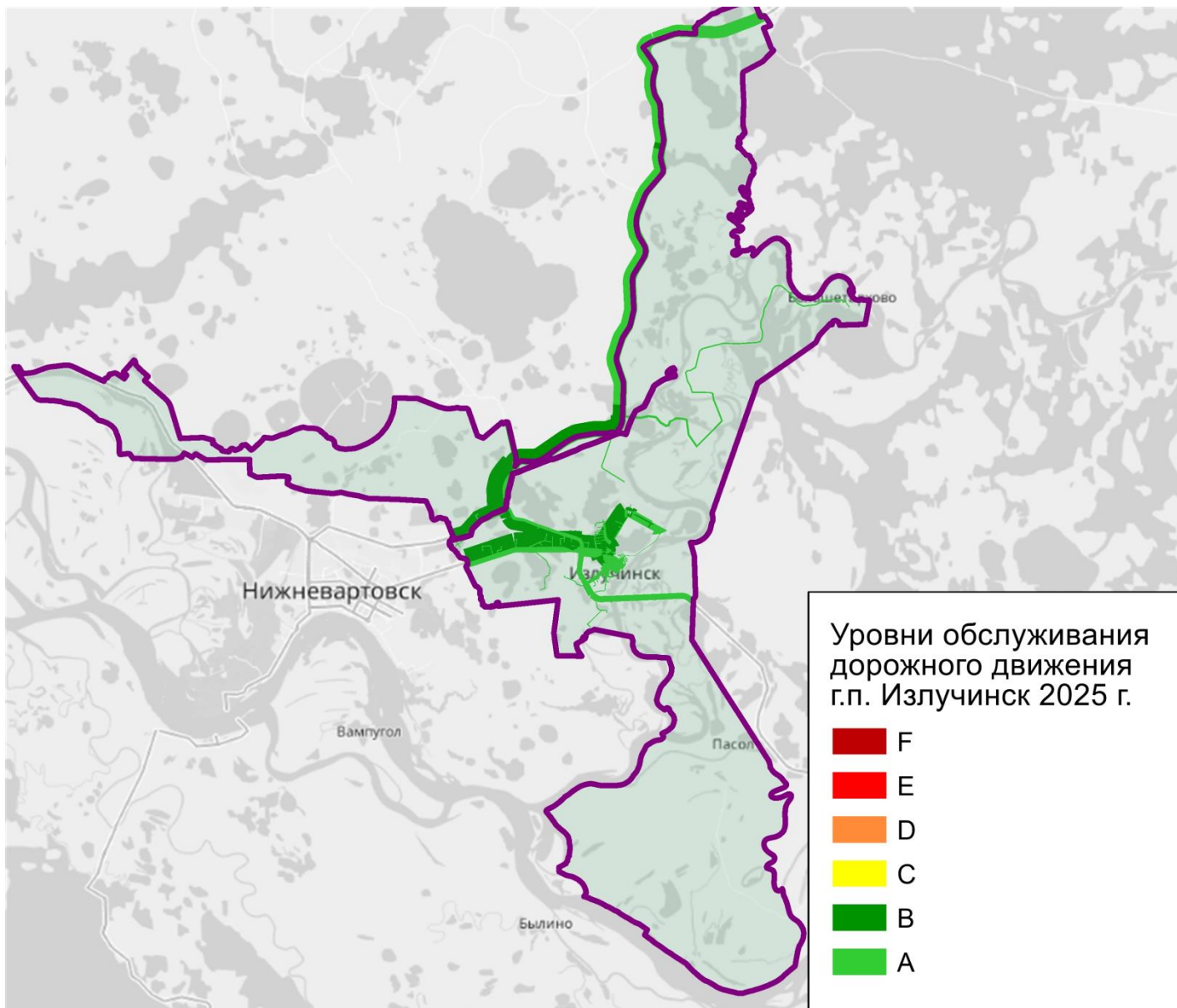


Рисунок 2.7 – Уровни обслуживания по сети г.п. Излучинск (2025 г., вечерний час пик)

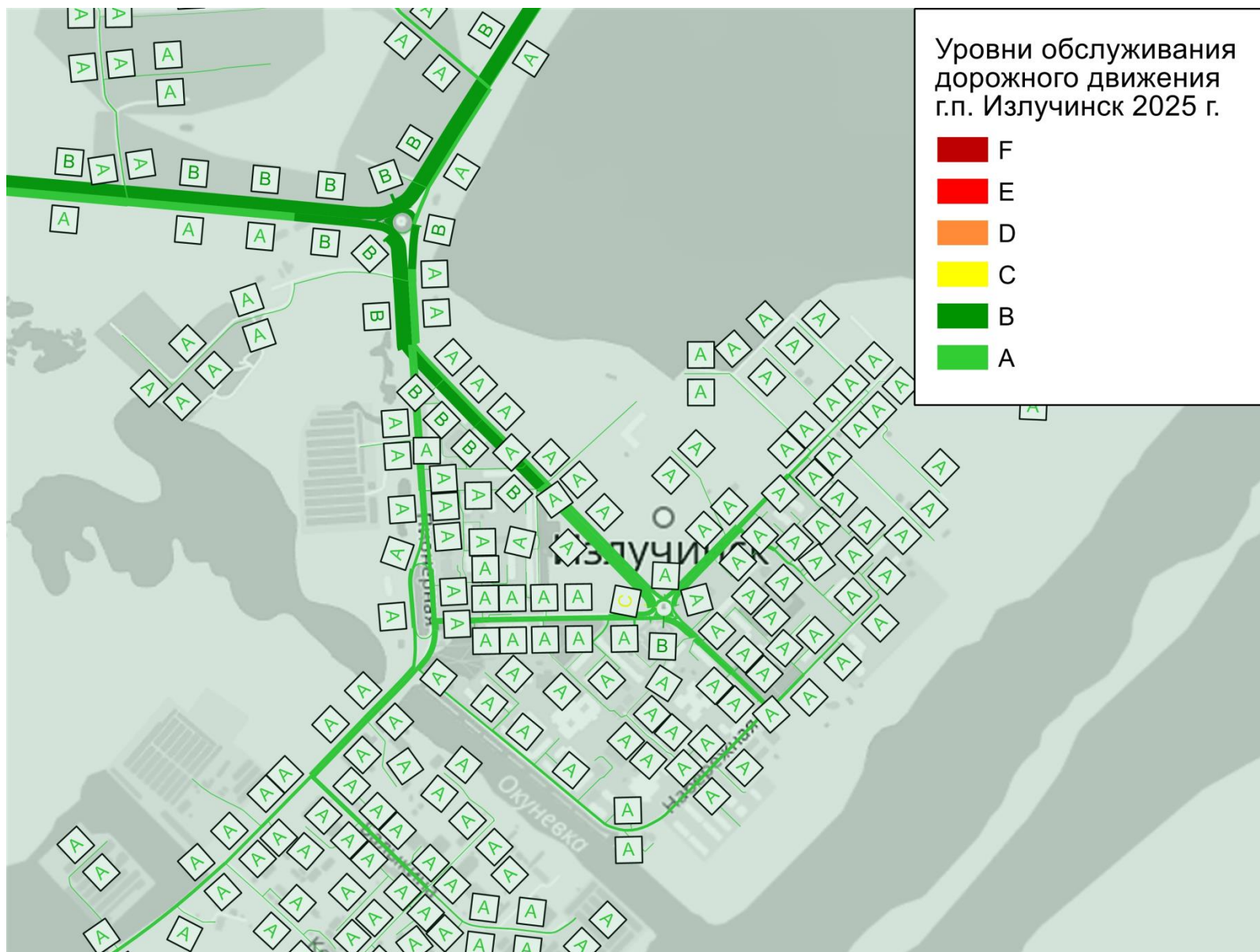


Рисунок 2.8 – Уровни обслуживания по сети г.п. Излучинск, центральная часть (2025 г., вечерний час пик)

Результатом разработки (расчета) транспортной модели является распределение потоков по транспортной сети и оценка уровней обслуживания. Распределение потоков по сети для периода утреннего часа пик представлено на рис. 2.5-2.6, а полученные в результате расчета уровни обслуживания на рис. 2.7-2.8.

Как можно видеть из рис. 2.7-2.8 ситуация с дорожным движением благоприятная, уровни обслуживания находятся на самых высоких значениях «А» и «В».

2.2 Разработка системы целевых показателей КСОДД

В качестве целевых показателей КСОДД на основании Приказа Минтранса №49 [31], а также проведенного в разделе 1 анализа существующей организации движения были приняты показатели, представленные в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Целевые показатели КСОДД

№	Цели, задачи, показатели (индикаторы)	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора) до реализации КСОДД
1	2	3	4
<i>1. Показатели безопасности дорожного движения</i>			
1.1	Количество мест концентрации ДТП*	ед.	0
1.2	Количество ДТП с пострадавшими и погибшими*	ед.	34
<i>2. Показатели, характеризующие дорожное движение</i>			
2.1	Интенсивность дорожного движения (по всей сети)	ед/ч	3417
2.2	Состав транспортных средств (% легковых ТС)	%	88,41
2.3	Средняя скорость движения транспортных средств	км/ч	63,80
2.4	Плотность движения транспортных средств	ед./км	17,63
<i>3. Показатели эффективности организации дорожного движения</i>			
3.1	Средняя задержка транспортных средств в движении	мин/сут	0,4
3.2	Временной индекс	-	1,04
3.3	Уровень обслуживания дорожного движения	-	А
3.4	Показатель перегруженности дорог	-	0
3.5	Буферный индекс	-	0,11
<i>4. Показатели ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по ОДД</i>			
4.1	Количество дорог и участков дорог, требующих мероприятий по снижению числа ДТП	ед.	1
4.2	Количество пешеходных переходов	ед.	43
4.3	Увеличение протяженности тротуаров	км.	-
4.4	Увеличение протяженности велосети	км	-
4.5	Увеличение количества обустроенных парковок	ед.	-
4.6	Доля остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям	%	52

Продолжение таблицы 2.3

4.7	Протяженность улично-дорожной сети по реестру	км.	21,213
4.8	Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям	%	32
5. Прогноз показателей негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения			
5.1	Выбросы углекислого газа CO ₂	т/год	2,2

Примечание: * – за полный 2024 г.

2.3 Формирование вариантов проектирования и выбор варианта проектирования КСОДД

Анализ существующей организации движения (раздел 1) позволяет сделать вывод о том, что в г.п. Излучинск проблемы с загруженностью УДС, заторовыми ситуациями практически отсутствуют. Организация дорожного движения, в целом, находится на хорошем уровне, проблемы в большинстве своем носят локальный характер, так, например, требуется одно мероприятие по повышению безопасности движения, имеется небольшая нехватка парковочного пространства, требуется дообустройство ряда остановочных пунктов и пешеходных переходов к детским образовательным учреждениям и т.д.

В этой связи, а также учитывая объемы финансирования дорожной деятельности, в рамках КСОДД предлагается только единственный сценарий – *Базовый*.

Сценарий *Базовый* предполагает в целом сохранение существующей организации дорожного движения и реализацию отдельных мероприятий, устраняющих имеющиеся нарушения, повышающих безопасность на аварийных участках, полное приведение системы организации движения к нормативным требованиям.

В качестве капиталоемких мероприятий, реализуемых на среднесрочную и долгосрочную перспективы, предлагается строительство недостающих тротуаров, дополнительное развитие велосети, а также строительство и реконструкция автомобильных дорог.

Для построения модели перспективной ситуации были учтены рассмотренные в разделе 1 документы в части планов по развитию дорожной

сети, материалов Генерального плана города в части развития территории, изменению уровня автомобилизации и прогноза численности населения.

Модель перспективной ситуации была построена на 2042 г., как период окончания действия генерального плана.

Распределение транспортных потоков на данный период представлено на рис. 2.9-2.10, а уровни обслуживания на рис. 2.11-2.12.

Результаты прогнозного моделирования показывают, что на перспективу по сети сохранятся комфортные условия движения, уровни обслуживания остаются на уровнях *A* и *B*.

На основании полученных результатов моделирования можно говорить о том, что выбранный вариант проектирования «*Базовый*» является подходящим для транспортной системы г.п. Излучинск.

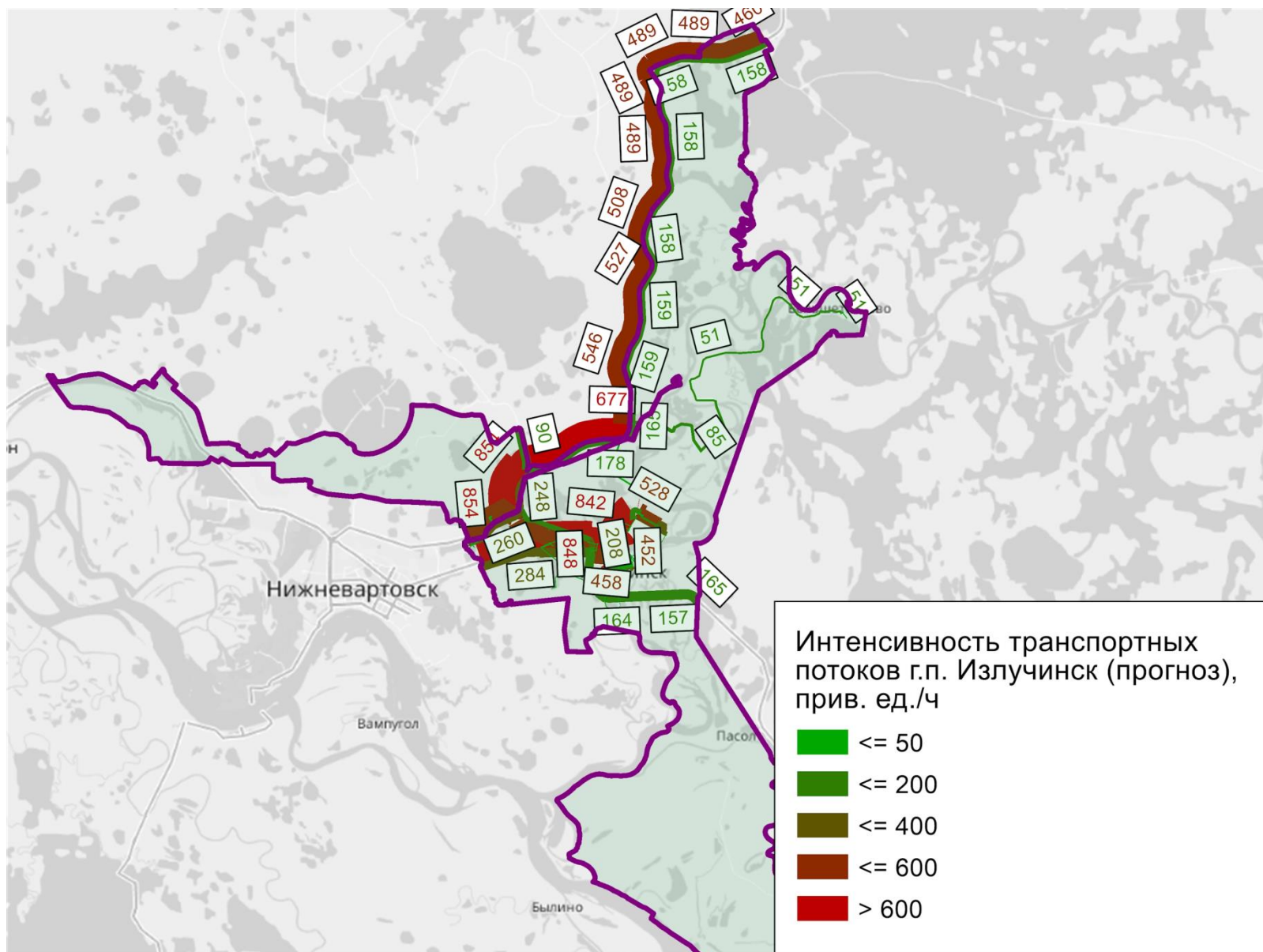


Рисунок 2.9 – Перспективное распределение транспортных потоков по сети г.п. Излучинск, вечерний час пик

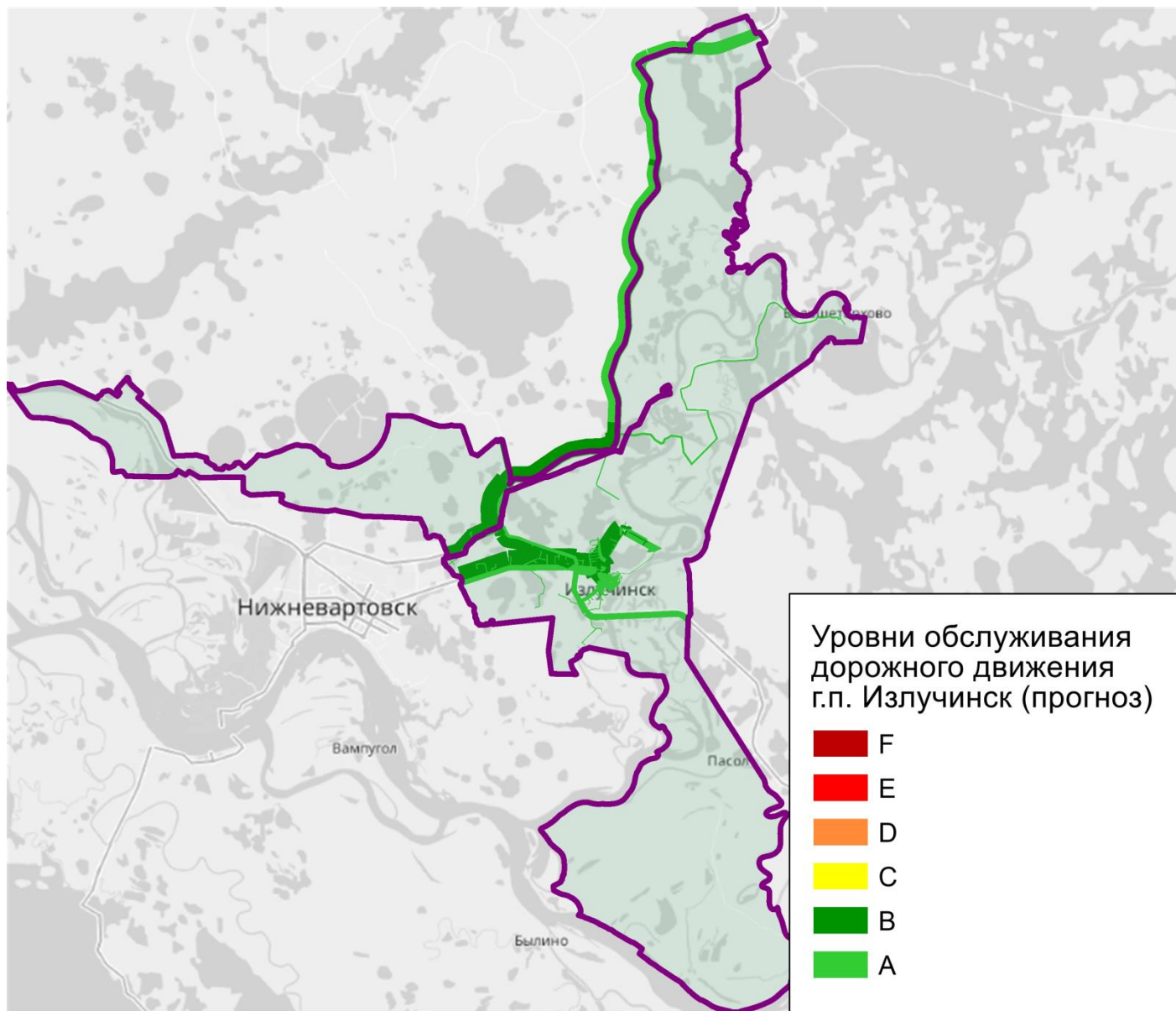


Рисунок 2.11 – Перспективные уровни обслуживания по сети г.п. Излучинск, вечерний час пик

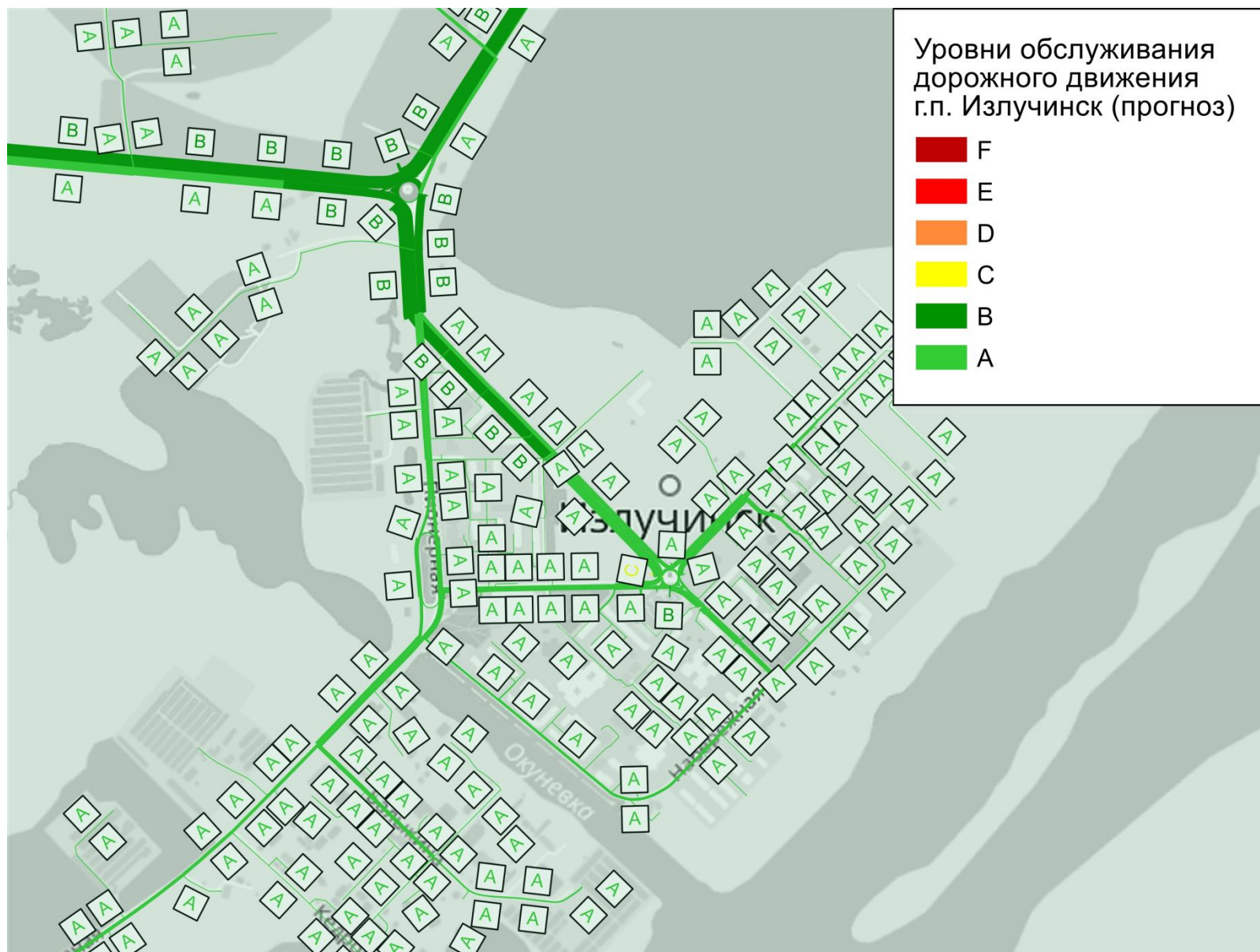


Рисунок 2.12 – Перспективные уровни обслуживания по сети г.п. Излучинск, центр, вечерний час пик

3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Приказом № 49 Минтранса РФ [31] утвержден перечень мероприятий по ОДД, реализуемый в рамках КСОДД. Перечень включает в себя 16 групп.

Далее приводятся мероприятия каждой из этих групп и их подробное описание. Итоговый сводный перечень мероприятий для выбранного в разделе 2 варианта проектирования представлен в таблице 4.1.

3.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств

В г.п. Излучинск не требуются мероприятия по распределению транспортных потоков по времени движения, т.к. утренние и вечерние часы пик не имеют избыточной неравномерности и не приводят к чрезмерной загрузке УДС. Также отсутствует потребность в разделении транспортных средств в зависимости от категории и скорости движения. Разделение потоков по направлениям движения также не актуально, т.к. практически все дороги двухполосные и нет участков, где наблюдался бы недостаток пропускной способности.

3.2. Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности

Проведенные исследования транспортных потоков и результаты моделирования показывают, что уровень обслуживания в целом по сети дорог соответствует классу *A*, на некоторых участках – классу *B*, что означает фактическое отсутствие в дорожной сети проблем с недостатком пропускной способности. Такая ситуация сохранится и на период планирования КСОДД (раздел 2). Также не требуется строительство транспортных развязок.

Имеется только потребность в повышении безопасности дорожного движения, на что нацелено следующее мероприятие.

Мероприятие №1. Повышение безопасности дорожного движения на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная пгт. Излучинск

Единственный небезопасный участок, где происходят ДТП с пострадавшими находится на пересечении ул. Пионерная и ул. Таежная пгт. Излучинск. Участок представлен на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Пересечение ул. Пионерная – ул. Таежная

Участок характеризуется большой площадью и примыканием ул. Таежная под острым углом к ул. Пионерная. В результате вышеприведенных особенностей на перекрестке происходят ДТП, в основном при левом повороте с ул. Пионерная на ул. Таежная, а также при правом повороте с ул. Таежная на ул. Пионерная.

Для повышения безопасности дорожного движения предлагается на участке выполнить локально-реконструкционные мероприятия. В рамках подготовки КСОДД были выработаны две группы мероприятий:

1) мероприятия краткосрочной перспективы (рис. 3.2), включающие в себя: установку информационных аншлагов с предупреждением об опасности, снижение скоростного режима, установку искусственных дорожных неровностей (ИДН), а также переразметку полос движения для формирования поворота с и на ул. Таежная под углом близким к 90°;

2) мероприятия среднесрочной перспективы (рис. 3.3-3.5), включающие: организацию кольцевого пересечения (видится предпочтительным), введение светофорного регулирования, изменение геометрии пересечения.



Рисунок 3.2 – Схема ОДД на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная (бюджетный, «быстрый» вариант)



Рисунок 3.3 – Схема ОДД на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная (вариант с кольцевым пересечением)



Рисунок 3.4 – Схема ОДД на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная (вариант со светофорным регулированием)

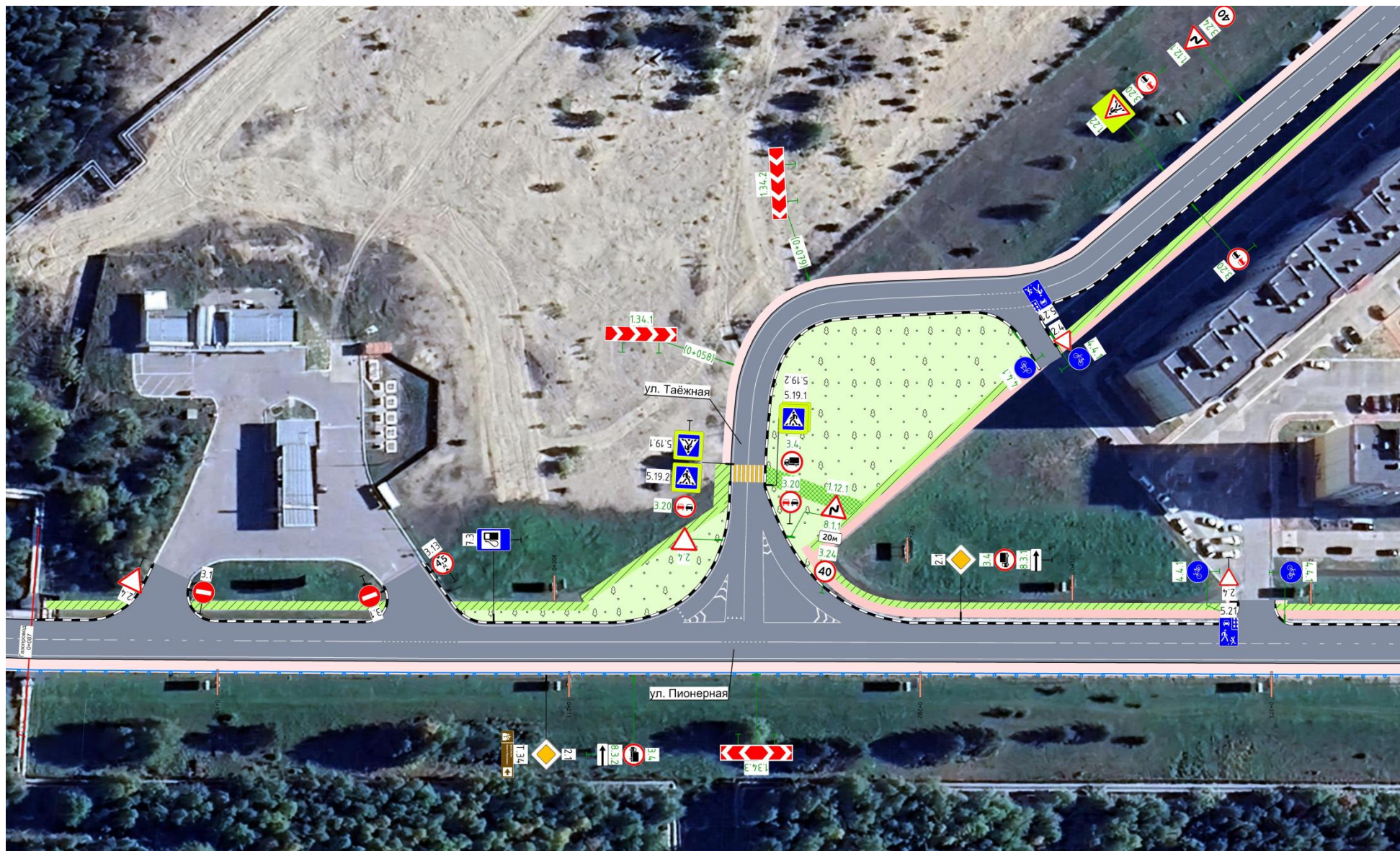


Рисунок 3.5 – Схема ОДД на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная (вариант с изменением геометрии дороги)

3.3. Мероприятия по оптимизации циклов светофорного регулирования

Как уже отмечалось в разделе 1.4 КСОДД, в г.п. Излучинск лишь на одном перекрестке имеется светофорное регулирование. Светофорный объект находится на пересечении дорог регионального значения. Натурные наблюдения за его работой не выявили необходимости оптимизации циклов светофорного регулирования.

3.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров)

Ввиду того, что в г.п. Излучинск всего один светофорный объект, координация невозможна.

3.5. Мероприятия по использованию адаптивного регулирования на светофорных объектах

Единственный упомянутый светофорный объект не требует адаптивного регулирования ввиду отсутствия на пересечении каких-либо транспортных проблем.

3.6. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос

Как отмечалось в разделе 1.4, в г.п. из-за компактных размеров населенных пунктов и нахождения большинства объектов притяжения в пешей доступности развито пешеходное движение. В этой связи, а также по причине отсутствия серьезных транспортных проблем, большая часть мероприятий КСОДД представлена в данной группе.

Мероприятие №2. Обустройство пешеходных переходов

По результатам работы был выявлен небольшой недостаток пешеходных переходов на территории в пгт. Излучинск, причем на участках, где уже есть подходы в виде тротуаров. Некоторые примеры таких участков пред-

ставлены на рис. 3.6, карта схема расположения перспективных пешеходных переходов на рис. 3.7, перечень переходов в таблице 3.1. Некоторые из пешеходных переходов могут быть оборудованы только после строительства тротуаров (следующее мероприятие). Такие пешеходные переходы отмечены в таблице 3.1 на среднесрочный период.



Рисунок 3.6 – Примеры участков для обустройства пешеходными переходами: а – пересечение ул. Набережная – ул. Школьная (переход через ул.Школьная); б – ул. Набережная (переход от набережной к д. №9)

Таблица 3.1 – Перечень участков для строительства пешеходных переходов

№	Адрес установки пешеходного перехода	Кол-во	Горизонт планирования
1	2	3	
пгт. Излучинск			
1.	ул. Таежная (переход через улицу от нового дома)	1	среднесрочный
2.	ул. Школьная (перед напротив дома 2с2)	1	краткосрочный
3.	ул. Набережная (напротив д. №1)	1	краткосрочный
4.	ул. Набережная (напротив д. №3)	1	краткосрочный
5.	ул. Набережная (переход через дворовый проезд от д. №9)	1	краткосрочный
6.	ул. Набережная (переход от набережной к дому №9)	1	краткосрочный
7.	пересечение ул. Таежная – ул. Балыкина (переход через ул. Балыкина)	1	краткосрочный
8.	пересечение ул. Набережная и ул. Школьная (переход через ул. Школьная)	1	краткосрочный
9.	пересечение ул. Пионерная – ул. Энергетиков (переход через ул. Энергетиков)	1	среднесрочный
10.	ул. Энергетиков (переход через проезд к рынку)	1	краткосрочный
11.	пересечение ул. Молодежная – ул. Набережная	1	среднесрочный
Вне населенных пунктов			
12.	АДОПРЗ «г. Стрежевой - г. Нижневартовск», км 49+180 (пересечение трассы «Югра» и ул. Пионерная)	1	среднесрочный



Рисунок 3.7 – Перспективные пешеходные переходы

Мероприятие №3. Строительство тротуаров

В ходе полевых работ был отмечен небольшой недостаток тротуаров для пешеходного движения (раздел 1.4), которые необходимо размещать согласно п. 4.5.1.1 ГОСТ Р 52766-2007 [15] в пределах населенных пунктов на автомобильных дорогах I-III категорий, IV и V категорий с твердым покрытием. По результатам работ был составлен адресный перечень участков дорог, где имеется возможность строительства тротуаров, а также потребность в них. Перечень представлен в таблице в таблице 3.2 и на рис. 3.8.

Таблица 3.2 – Перечень участков для строительства тротуаров

№	Участок УДС	Пикет		Длина тротуара, пог. м
		Начало	Конец	
1	2	3	4	5
пгт. Излучинск				
1.	ул. Энергетиков вдоль д. 13, 15, 17	-	-	150
2.	а/д от ул. Энергетиков до дома по адресу Таёжная улица, 15	-	-	313
3.	а/д от объездная автомобильная дорога ул. Таежная до дома ул. Таёжная, 15	-	-	207
4.	объездная автомобильная дорога ул. Таежная	0+385	0+455	70
5.	участок автомобильной дороги по ул. Савкинская	0+870	1+125	255
6.	участок автомобильной дороги по ул. Савкинская	0+100	0+229	129

Продолжение таблицы 3.2

7.	участок автомобильной дороги по ул. Савкинская	0+429	0+579	150
8.	участок автомобильной дороги по ул. Савкинская	0+700	1+106	406
9.	ул. Балыкина	0+000	0+382	383
10.	ул. Набережная (слева)	1+441	1+545	104
11.	ул. Набережная (справа)	1+420	1+441	21
12.	а/м от стелы до ОП "СОТ Земляне"	-	-	484
13.	ул. Кедровая	0+000	0+585	585
с. Большетархово				
14.	с. Большетархово, ул. Лесная	0+150	0+798	648

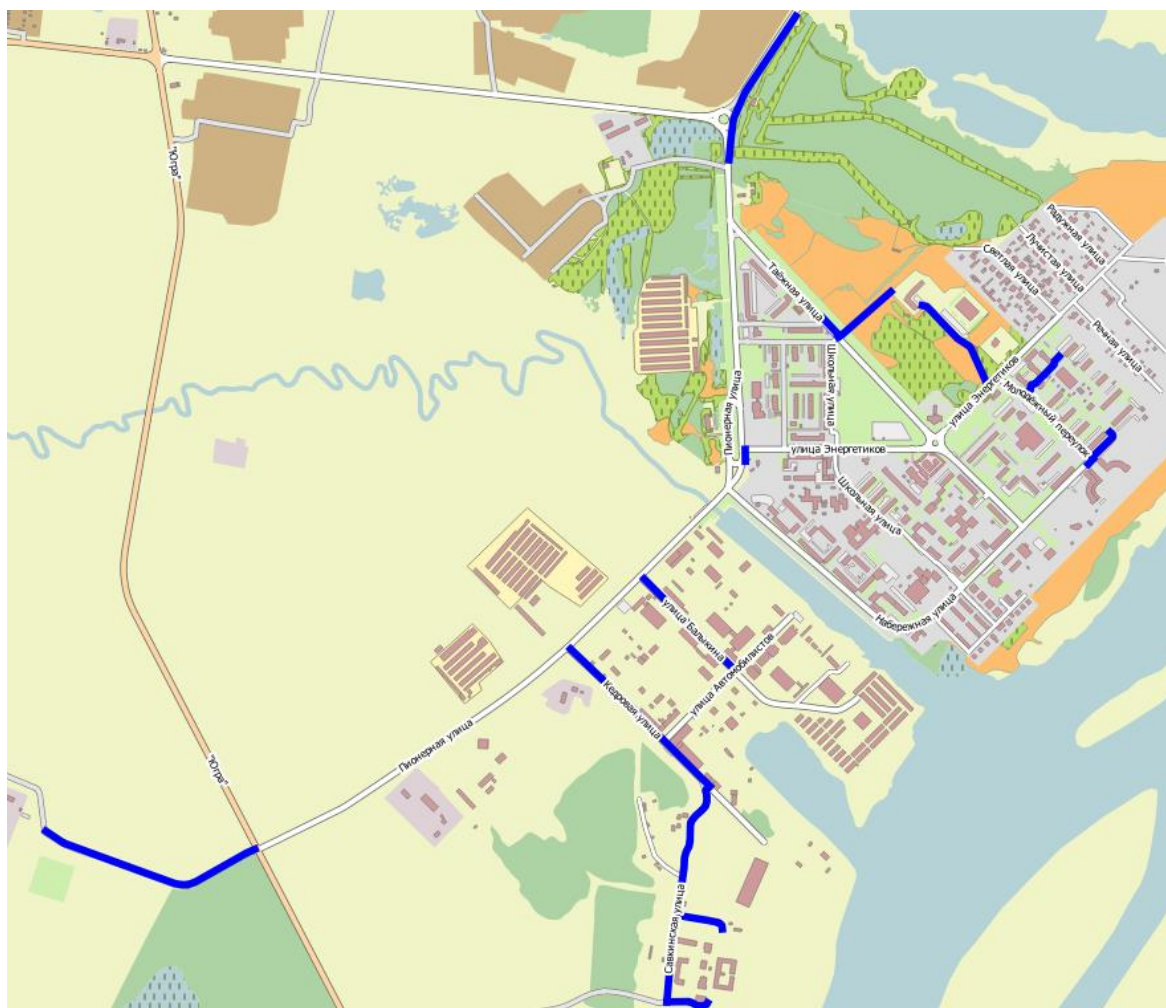


Рисунок 3.8 – Перспективные тротуары на территории пгт. Излучинск

Мероприятие №4. Смещение пешеходных переходов

В ходе полевых работ было отмечено сразу несколько пешеходных переходов, которые начинаются или заканчиваются на проезжей части (рис. 3.9).

Предлагается во время ремонтных работ на соответствующих автомобильных дорогах привести пешеходные переходы (рис. 3.10) к нормативным требованиям. Пример смещения представлен на рис. 3.17.



(а)

(б)

Рисунок 3.9 – Примеры пешеходных переходов, выходящих на проезжую часть: а – ул. Энергетиков (заезд на рынок); б – ул. Энергетиков (напротив сцены)



Рисунок 3.10 – Пешеходные переходы, требующие смещения

Мероприятие №5. Установка пешеходных ограждений

В ходе полевых работ были отмечены устойчивые пешеходные потоки, нарушающие правила дорожного движения, по проезжей части в районе кольцевого пересечения ул. Энергетиков и пер. Строителей (рис. 3.11).



(а)

(б)

Рисунок 3.11 – Пешеходные потоки и нарушение ПДД пешеходами в районе пересечения ул. Энергетиков и пер. Строителей: а – стихийная тропа; б – пешеходы с детьми!, нарушающие ПДД

Для повышения безопасности дорожного движения предлагается установка дорожного ограждения (рис. 3.12).

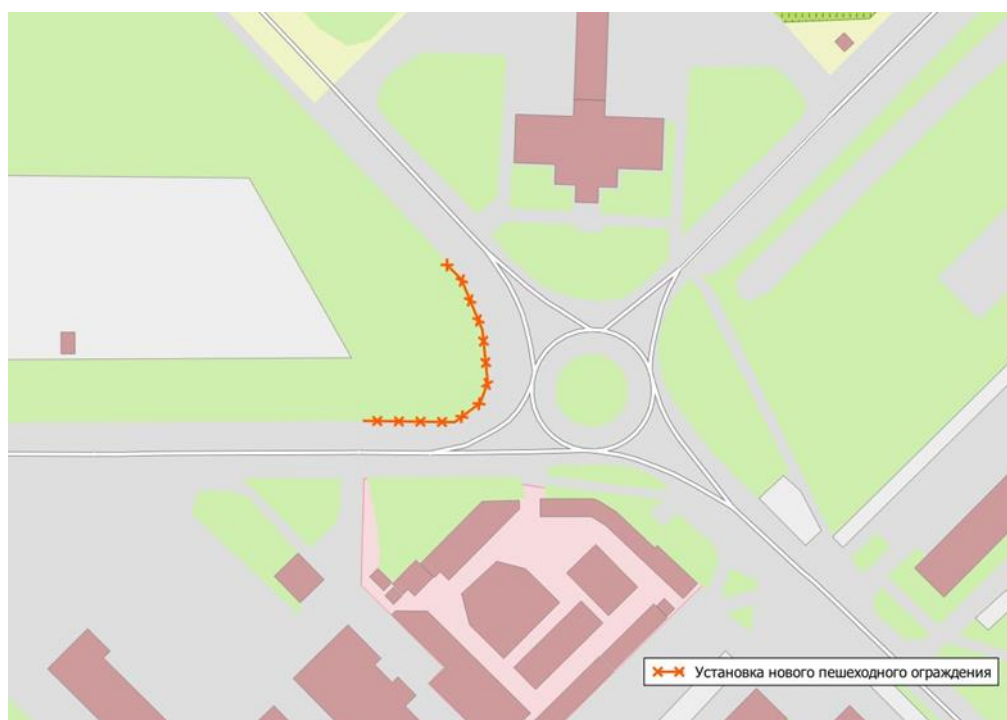


Рисунок 3.12 – Участок для установки пешеходного ограждения

Мероприятие №6. Развитие велоинфраструктуры

Как уже отмечалось в разделе 1.4, в г.п. Излучинск имеется развитая сеть велодорожек, однако территория н.п. пока покрыта ими не в полном объеме. В течение действия КСОДД предлагается развить сеть велодорожек, полностью охватив ул. Пионерная, ул. Энергетиков, пер. Строителей. Итоговая сеть перспективных велодорожек представлена на рис. 3.13.

В целях безопасности движения, строительство велодорожек предлагается организовать не на проезжей части, а вдоль пешеходных дорожек и тротуаров, как это уже и организовано в пгт. Излучинск. Для этого тротуары должны иметь ширину, достаточную для параллельного движения пешеходов и велосипедистов, определяемую по ГОСТ 33150-2014 [32], согласно которому ширина новой строящейся велодорожки при одностороннем движении должна составлять 1.0-1.5 м.

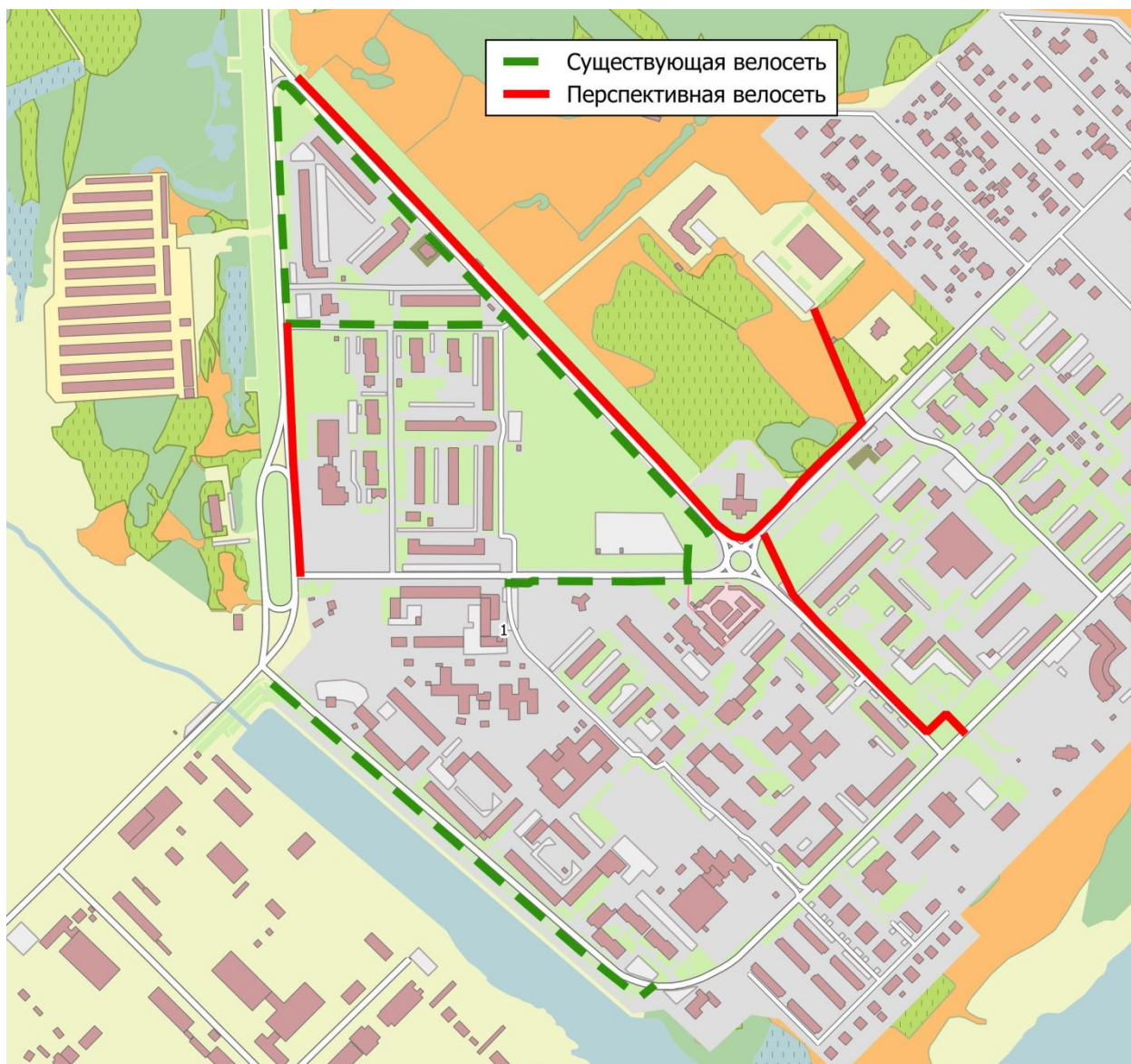


Рисунок 3.13 – Трассировка перспективных велодорожек в гп. Излучинск

Мероприятие №7. Дополнительное освещение пешеходных переходов

Учитывая географическое положение гп. Излучинск, малую продолжительность светового дня, предлагается обеспечить часть пешеходных переходов дополнительным освещением, как, например, на рис. 3.14.



Рисунок 3.14 – Пример дополнительного освещения на пешеходном переходе

Начать предлагается с пешеходных переходов, где наблюдаются наибольшие пешеходные потоки (рис. 3.15).



Рисунок 3.15 – Карта-схема пешеходных переходов для освещения

3.7. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств в г.п. Излучинск нецелесообразно на дорогах всех уровней принадлежности,

ввиду как низкой интенсивности движения самих маршрутных транспортных средств, так и категории автомобильных дорог (на двухполосных и однополосных дорогах, которых в г.п. практически 100% от общего количества, организация выделенных полос для общественного транспорта физически невозможна).

Что касается самой маршрутной сети, то она не требует изменений, все востребованные маршруты уже существуют.

Исходя из вышесказанного, в рамках КСОДД, учитывая отсутствие потребности в выделенных полосах и отсутствие необходимости изменения маршрутной сети, в данном разделе предлагается мероприятие по развитию и приведению к нормативным требованиям остановочных пунктов.

Мероприятие №8. Приведение остановочных пунктов к нормативным требованиям.

Анализ условий движения маршрутных транспортных средств, проведенный в разделе 1.4, показал, что в г.п. Излучинск имеются недостатки обустройства ряда ОП в части отсутствия элементов, которые указаны в п. 5.3.2.1 ГОСТ Р 52766-2007 [14], в частности можно встретить отсутствие освещения, павильона, тротуара, посадочной площадки, знака 5.16. На базе проведенного анализа сформирован перечень ОП для обустройства (таблица 3.3).

Таблица 3.3 – Перечень остановочных пунктов, требующих дообустройства

№	Наименование и расположение ОП	Элемент обустройства							
		Остан. площадка	Посад. площадка	Павильон	Знак 5.16	Карман	Скамья	Освещ.	Тротуар, м
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ОП «СУ-2» (слева)	+	+	●	+	+	+	+	20
2.	ОП «8-й километр» (справа)	+	+	+	+	+	+	+	130
3.	ОП «8-й километр» (слева)	+	+	+	+	+	+	+	65
4.	ОП «СНТ "Восток"» (справа)	+	+	+	+	+	+	+	70
5.	ОП «СНТ "Восток"» (слева)	+	+	+	+	+	+	+	50
6.	ОП «11-й километр» (справа)	+	+	+	+	+	+	+	50
7.	ОП «11-й километр» (слева)	+	+	+	+	+	+	+	50
8.	ОП «ул. Набережная» (слева)	+	+	●	+	+	●	+	+

№	Наименование и расположение ОП	Элемент обустройства							
		Остан. площадка	Посад. площадка	Павильон	Знак 5.16	Карман	Скамья	Освещение	Тротуар, м
9.	ОП «Школа» (слева)	+	+	●	+	+	●	+	+
10.	ОП «Большепетархово» (конечная)	-	-	+	*	+	●	+	+
11.	ОП «Савкино» (конечная)	-	-	+	●	●	●	+	+
12.	ОП «СОТ «Земляне» (слева)	-	-	●	+	●	●	●	+
13.	ОП «СОТ «Земляне» (слева)	●	●	-	●	●	●	●	+
14.	ОП «Интернат» (справа)	+	+	●	+	+	●	●	20
15.	ОП «АТЦ» (справа)	+	+	-	+	+	●	+	10
16.	ОП «АТЦ» (слева)	●	●	●	+	-	●	+	+
17.	ОП «Пожарная часть» (справа)	+	+	●	+	+	●	+	+
18.	ОП «Пожарная часть» (справа)	●	●	-	+	-	●	+	+
19.	ОП «Поворот на Излучинск» (слева)	●	●	●	●	●	●	●	25
20.	ОП «Поворот на Излучинск» (слева)	●	●	●	●	●	●	+	25

Условные обозначения: + – имеется, «-» – отсутствует, «●» – требуется установить

3.8. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

Мероприятие №9. Обустройство дополнительного парковочного пространства

Анализ парковочного пространства, проведенный в пункте 1.6 КСОДД, выявил один участок с дефицитом обустроенных машино-мест, а также участки, где сформировались стихийные парковки (таблица 3.4, рис. 3.16).

Таблица 3.4 – Перечень парковок для обустройства

№	Расположение (объект притяжения)	Проектное решение	Тип парковки	Машино-места
1	2	3	4	5
пгт. Излучинск				
1	Рынок пгт. Излучинска	расширение существующей	перпенд.	19
2	Вдоль ул. Таежная, напротив д. 12	обуст-во стихийной	паралл.	20
3	Ул. Набережная, напротив д. 18	обуст-во стихийной	перпенд.	25
4	Около д. №11А по ул. Энергетиков	обуст-во стихийной	перпенд.	6
5	Напротив д. №2 по ул. Таежная	обуст-во стихийной	под углом	5
6	Ул. Набережная, между домами 16 и 18	расширение существующей	перпенд.	33

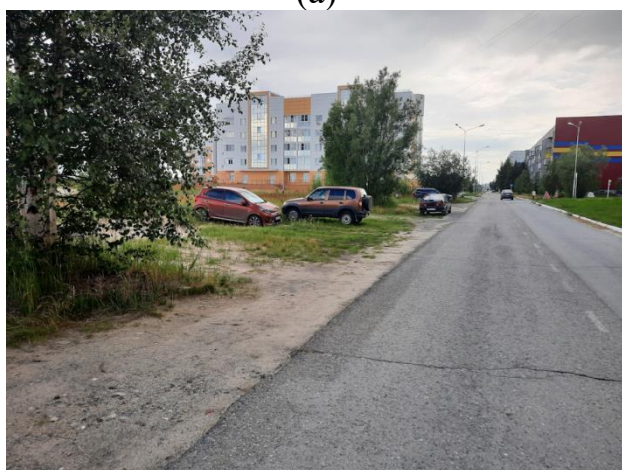
Дефицит машино-мест был выявлен у рынка пгт. Излучинск. Там предлагается расширение территории под парковку (рис. 3.17).



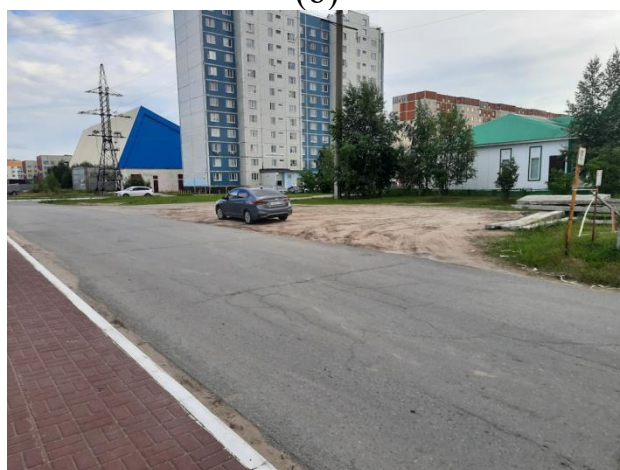
(а)



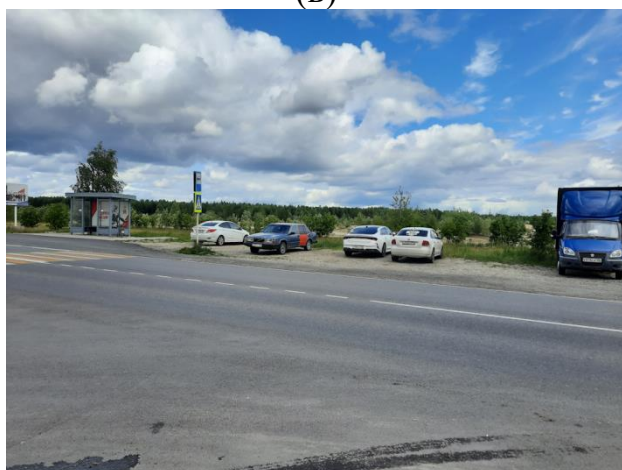
(б)



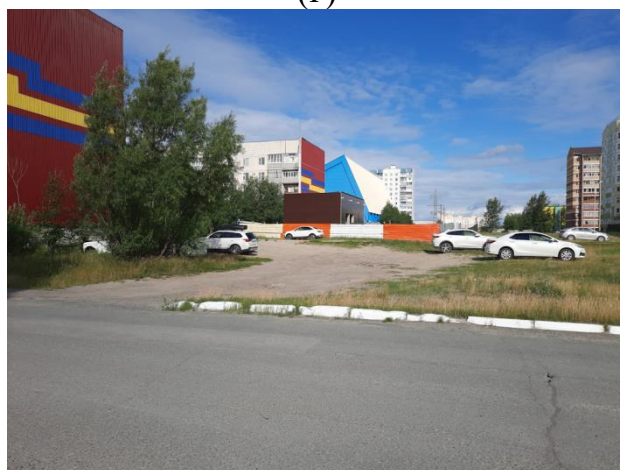
(в)



(г)



(д)



(е)

Рисунок 3.16 – Участки с востребованностью в развитии парковочного пространства в пгт. Излучинск: а – у рынка; б – ул. Таежная, напротив д. 12; в – ул. Набережная, напротив д. 18; г – напротив д. 11А по ул. Энергетиков; д – напротив д. №2 по ул. Таежная; е – ул. Набережная, между домами 16 и 18

На остальных участках предлагается обустройство стихийных парковок.



Рисунок 3.17 – Схема ОДД с расширением парковки у рынка пгт. Излучинск



Рисунок 3.18 – Схема ОДД с перспективными парковочными местами на ул. Набережная (дома 16 и 18)

3.9. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Временные ограничения и прекращение движения транспортных средств вводятся по двум причинам. Во-первых, с целью повышения пропускной способности какого-либо транспортного узла, автодороги или объекта притяжения, тогда, когда другие пути повышения пропускной способности невозможны или дорогостоящи. Во-вторых, с целью повышения безопасности движения. В условиях г.п. Излучинск данная группа мероприятий неактуальна по обеим причинам на текущий момент и прогнозные периоды из-за наличия достаточных резервов пропускной способности, а также отсутствия ДТП, которые могли бы быть устранены путем ограничения или прекращения движения транспортных средств.

3.10. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Реверсивное движение

Учитывая то, что УДС г.п. Излучинск представлена в основном двухполосными автомобильными дорогами, введение реверсивного движения в г.п. невозможно и нецелесообразно. Ситуация сохранится на весь период планирования КСОДД.

Одностороннее движение

В г.п. Излучинск на момент выполнения работ имелся только один участок одностороннего движения по ул. Набережная. Дополнительных участков одностороннего движения не предлагается ввиду отсутствия проблем, которые можно было бы решить данным способом.

3.11. Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог

Условия для установки светофоров на нерегулируемом перекрестке описываются в ОДМ 218.6.003-2011 [33] и ГОСТ Р 52289-2019 [20]. Согласно

этим документам, светофорное регулирование рекомендуется применять при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий:

1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч. рабочего дня недели должна составлять не менее значений, указанных в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Интенсивности дорожного движения, необходимые для введения светофорного регулирования

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

2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге должна составлять не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч. рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой же дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время должна составлять не менее 150 чел./ч. В населенных пунктах с численностью жителей менее 10 000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют не менее 80% от указанных.

4. На пересечении автомобильных дорог в одном уровне совершено не менее трех ДТП за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом должно выполняться условия 1 и 2 на 80% и более.

Анализ результатов моделирования (раздел 2) показал, что на текущий момент нет нерегулируемых пересечений, на которых бы выполнялись вышеприведенные условия. Таким образом, мероприятия по введению светофорного регулирования не требуются.

Единственная потребность в г.п. Излучинск имеется в светофорах типа Т.7 (см. раздел 3.14).

3.12. Мероприятия по организации движения грузовых автомобилей

В г.п. Излучинск уже имеется и работает система ограничений в движении грузового транспорта (раздел 1.4). Каких-либо проблем с движением грузового транспорта нет. В этой связи мероприятия по организации работы грузового транспорта не требуются.

3.13. Мероприятия по установлению скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Мероприятие № 10. Корректировка скоростного режима

В ходе полевых работ был отмечен некоторый недостаток в ограничении скоростного режима. В основном он связан с нарушением п. 5.4.22 ГОСТ Р 52289-2019 [20], который требует плавного снижения скоростного режима с шагом в 20 км/ч.

Перечень участков, на которых предлагается установка дополнительных дорожных знаков, представлен в таблице 3.6 и на рис. 3.19.



Рисунок 3.19 – Требуемые к установке знаки ограничения скоростного режима

Таблица 3.6 – Адресный перечень дополнительных участков ограничения скоростного режима

№	№ знака	Значение	Участок дороги, место (адрес) установки	Обоснование
1	2	3	4	5
пгт. Излучинск				
1.	3.24	50	участок автомобильной дороги по ул. Савгинская после пересечения с ул. Кедровая	наличие опасного поворота
2.	3.24	50	участок автомобильной дороги по ул. Савгинская, км 0+700	наличие опасного поворота
3.	3.24	40	ул. Строителей, км 0+295	ступенчатое ограничение скорости
4.	3.24	40	ул. Строителей, км 0+050	ступенчатое ограничение скорости
5.	5.31	30	объездная автомобильная дорога ул. Таежная, км 0+450	выравнивание скоростного режима по направлениям
6.	3.24	50	объездная автомобильная дорога ул. Таежная, км 0+350	ступенчатое ограничение скорости

Продолжение таблицы 3.6

7.	3.24	50	объездная автомобильная дорога ул. Таежная, км 0+700	ступенчатое ограничение скорости
8.	3.24	50	объездная автомобильная дорога ул. Таежная, км 0+305	ступенчатое ограничение скорости
9.	3.24	40	ул. Энергетиков, км 0+580	ступенчатое ограничение скорости
10.	3.24	50	дорога на Стрежевой до Стеллы, км 2+380	ступенчатое ограничение скорости
11.	3.24	50	дорога на Стрежевой до Стеллы, км 2+610	ступенчатое ограничение скорости
12.	3.24	50	ул. Энергетиков, км 0+560	ступенчатое ограничение скорости
13.	3.24	50	ул. Энергетиков, км 0+780	ступенчатое ограничение скорости
14.	3.24	40	ул. Энергетиков, км 0+860	ступенчатое ограничение скорости, замена временного на постоянный
15.	3.24	40	ул. Энергетиков, км 1+235	ступенчатое ограничение скорости, замена временного на постоянный
16.	3.24	40	ул. Набережная, км 0+950	ступенчатое ограничение скорости
17.	3.24	40	ул. Набережная, км 0+750	ступенчатое ограничение скорости
Вне населенных пунктов				
18.	5.23.1	-	на въезде в с. Большетархово	ограничение скорости в н.п.
19.	3.24	70	ул. Владимира Белого, км 1+090	ступенчатое ограничение скорости
20.	3.24	80	АДОПРЗ «г. Стрежевой - г. Нижневартовск», км 49+850	ступенчатое ограничение скорости
21.	3.24	80	АДОПРЗ «г. Стрежевой - г. Нижневартовск», км 50+850	ступенчатое ограничение скорости

3.14. Мероприятия по обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям

В ходе полевых работ не было выявлено проблем с маршрутами движения детей к образовательным учреждениям. Многие детские учреждения находятся внутри жилых кварталов в зоне действия знаков 5.21 «Жилая зона», ДТП с участием детей отсутствуют. По результатам работ было отмечено неполное обустройство пешеходных переходов вблизи детских образовательных учреждений. Мероприятие по исправлению выявленных замечаний представлено ниже.

Мероприятие № 11. Дообустройство пешеходных переходов к детским образовательным учреждениям

В Письме МВД РФ от 21.06.13 г. №13/6-160 «О создании условий для комфортного движения пешеходов» [34] предложены типовые схемы ОДД на пешеходных переходах с акцентом на обеспечение безопасности детей. Типовая схема ОДД на нерегулируемом пешеходном переходе в непосред-

ственной близости от образовательного учреждения, предлагаемая в этом документе, представлена на рис. 3.20.

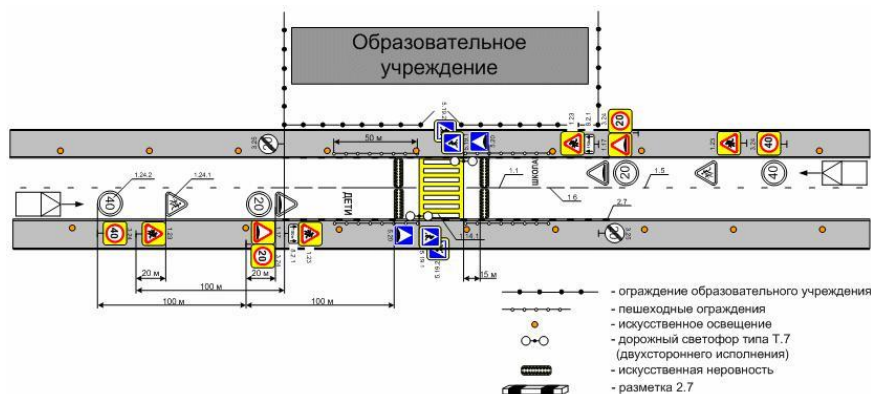


Рисунок 3.20 – Типовая схема ОДД на маршрутах детей к образовательным учреждениям [34]

Был проведен анализ обеспеченности ТСОДД детских образовательных учреждений на предмет соответствия вышеприведенным требованиям. Результаты представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Ведомость нерегулируемых пешеходных переходов у детских образовательных учреждений и оснащение их ТСОДД

№	Объект (расположение объекта)	Элементы обустройства															
		Знак 3.24 «Огр. макс. скорости (40)»	Знак 1.23 «Дети»	Разметка 1.24.1 «Дети»	Знак 1.23 «Дети» (повторно)	Разметка «Дети» (надпись)	Разметка 1.24.1 «Дети» (повторно)	Знак 1.17 «Искусственная неровность»	Знак 3.24 «Огр. макс. скорости (20)»	Разм. 1.24.2 «Огр. макс. скорости (20)»	Знаки 5.20 «Искусственная неровность»	Искусственная неровность	Знаки 5.19.1/2 «Пешеходный переход»	Разметка 1.14.1 «Пешеходный переход»	Светофор типа Г7	Освещение	Пешеходное ограждение
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	Школа №2, ул. Школьная, 7	●	+	-	●	-	-	+	+	-	+	+	+	+	●	+	-
2.	Начальная школа №2, пер. Строителей, 5	●	+	-	+	-	-	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+
3.	Школа №1, (по ул. Набережная)	●	+	-	●	-	-	+	-	-	+	+	+	+	+	+	-
4.	Д/С «Сказка» (по ул. Энергетиков)	●	+	-	+	-	-	+	-	-	+	+	+	+	+	+	+
5.	Большетарховская СОШ	●	+	+	+	+	+	+	●	+	+	+	+	+	+	+	-
6.	Большетархово, КДЦ «Ресpekt»	●	+	+	●	+	+	+	+	+	+	+	+	+	●	+	-
7.	Большетархово, детский сад	-	+	+	●	-	-	+	●	-	+	+	+	+	●	+	-

Примечание: «+» – имеется; «-» – отсутствует, «●» – требуется установить

Как можно видеть из таблицы 3.7, несмотря на высокую степень оборудования пешеходных переходов вблизи детских учреждений, был выявлен небольшой недостаток их обустройства. Из недостатков отмечались (не на всех участках): отсутствие светофоров типа Т.7, отсутствие повторных знаков 1.23 «Дети», отсутствие знаков ограничения скоростного режима. Примеры представлены на рис. 3.21.



(а)

(б)

Рисунок 3.21 – Пешеходные переходы к детским образовательным учреждениям с выявленными нарушениями: а – отсутствие светофора Т.7 на переходе к школе №2; б – отсутствие светофора типа Т.7 на переходе к КДЦ «Респект» с. Большетархово (включает в себя детские учреждения)

В рамках данного мероприятия предлагается дообустройство соответствующих пешеходных переходов.

Мероприятие № 12. Локально-реконструкционные мероприятия по ул. Школьная для повышения безопасности движения к школе №2

В ходе полевых работ был отмечен недостаток участка по ул. Школьная в районе самой школы №2. Главный недостаток заключается в неупорядоченном движении транспортных средств и в отсутствии тротуара.

Предлагается в рамках капитального ремонта ул. Школьная провести изменения в схеме организации движения на участке, со строительством недостающих тротуаров для движения детей. Возможная схема организации движения представлена на рис. 3.22.



Рисунок 3.22 – Перспективная схема ОДД у школы №2

3.15. Мероприятия по развитию дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц

Мероприятие №13. Развитие дорожной сети

Одним из важнейших мероприятий для гп. Излучинск видится развитие дорожной сети, которое, к сожалению, тормозится ограниченными финансовыми возможностями поселения.

На рис. 3.23-3.24 и в таблице 3.8 представлен перечень автомобильных дорог к развитию (строительство или реконструкция) в рамках реализации КСОДД.

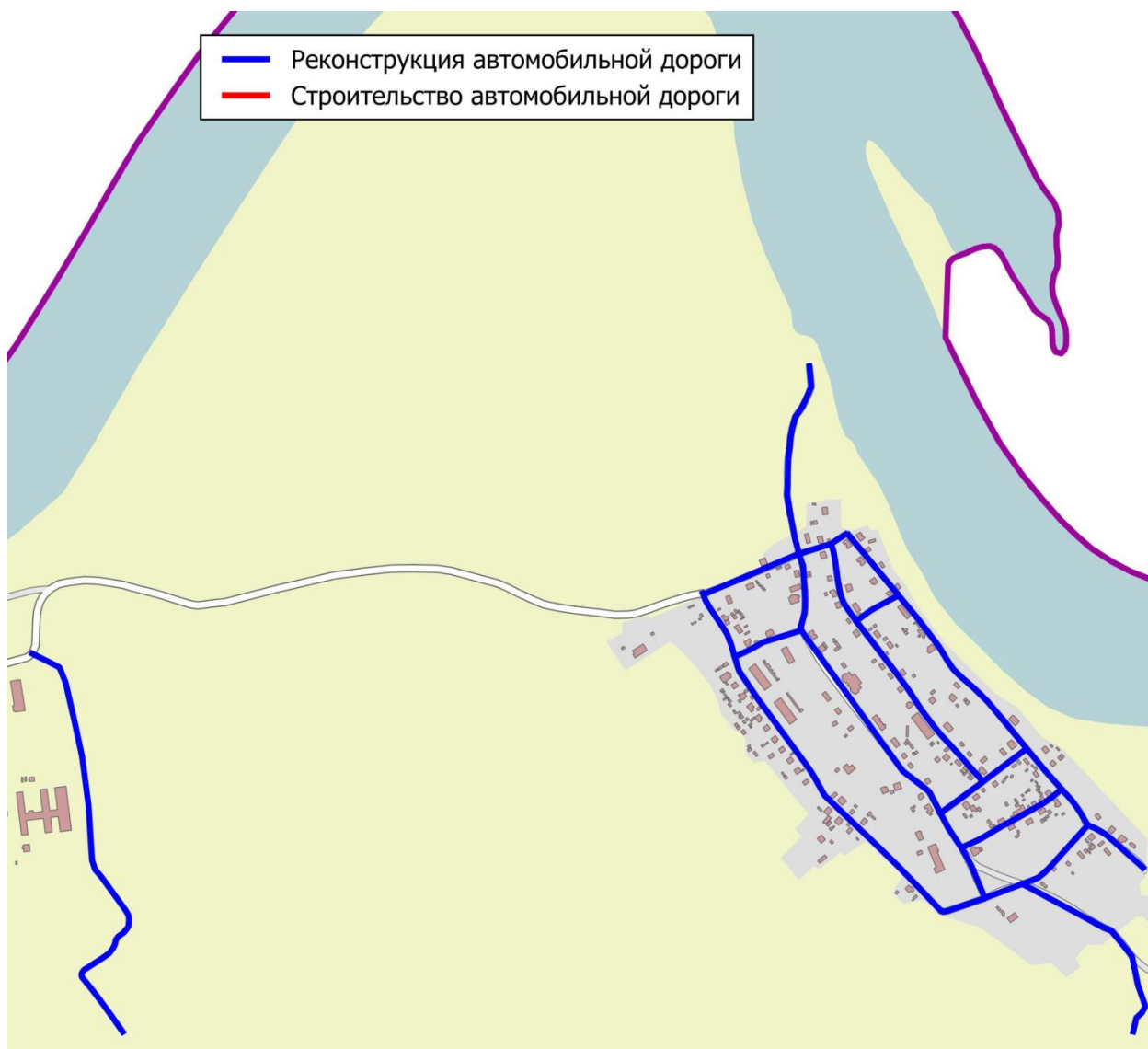


Рисунок 3.23 – Перспективные дороги на территории с. Большетархово

Таблица 3.8 – Мероприятия по развитию дорожной сети

№	Наименование мероприятия	Протяж., м	Период планирования
1	2	3	4
пгт. Излучинск			
1.	Строительство а/м к хоккейному корту	170	Краткосрочный
2.	Строительство а/м от ул. Таежная до дома №15	205	Краткосрочный
3.	Реконструкция ул. Энергетиков от пер. Северный до АДОПМЗ «Внутриплощадочная а/д и площадки 4 мкр»	310	Краткосрочный
4.	Строительство ул. Светлая	400	Краткосрочный
5.	Реконструкция ул. Кедровая (1-я очередь), км 0+000 – 0+405	405	Краткосрочный
6.	Строительство ул. Лучистая	265	Краткосрочный
7.	Реконструкция ул. Школьная, от д. №8В до ул. Набережная	240	Краткосрочный
8.	Строительство ул. Речная	370	Краткосрочный
9.	Строительство ул. Радужная	236	Среднесрочный
10.	Строительство пер. Северный	285	Среднесрочный
11.	Реконструкция ул. Балыкина, км 0+400 - 0+820	420	Среднесрочный
12.	Реконструкция ул. Пионерная № 2	312	Среднесрочный
13.	Строительство проезда от д. №5 пер. Молодежный пер. Молодежный	80	Среднесрочный
14.	Строительство ул. Вахская	340	Долгосрочный
15.	Реконструкция ул. Кедровая (2-я очередь), км 0+550 - 0+820	270	Долгосрочный
16.	Строительство ул. Солнечная	560	Долгосрочный
17.	Реконструкция «Внутриплощадочная автомобильная дорога и площадки 4 мкр»	386	Долгосрочный
18.	Строительство новой а/м от дома по адресу ул. Таежная, 15 до ул. Светлая	122	Долгосрочный
19.	Реконструкция "Подъездная дорога и стоянка кладбища"	200	Долгосрочный
с. Большетархово			
20.	Реконструкция ул. Лесная	805	Краткосрочный
21.	Реконструкция ул. Новая, от пер. Подгорный до АДОПМЗ «Автомобильная дорога по переулку № 2 от улицы Новая»	145	Краткосрочный
22.	Реконструкция АДОПМЗ "по переулку № 2 от улицы Новая"	138	Краткосрочный
23.	Реконструкция а/м к полигону ТБО	685	Среднесрочный
24.	Реконструкция а/м "Подъезд к причалу"	386	Среднесрочный
25.	Реконструкция а/м "Подъезд к вертолетной площадке"	487	Среднесрочный
26.	Реконструкция ул. Новая, на участке от АДОПМЗ "по переулку № 2 от улицы Новая" до пер. Кедровый	750	Среднесрочный
27.	Реконструкция пер. Подгорный	314	Среднесрочный
28.	Реконструкция ул. Набережная	902	Долгосрочный
29.	Реконструкция ул. Школьная	571	Долгосрочный
30.	Реконструкция пер. Почтовый	231	Долгосрочный
31.	Реконструкция пер. Кедровый	189	Долгосрочный
32.	Реконструкция а/м "по переулку № 1 от улицы Школьная"	93	Долгосрочный
33.	Реконструкция пер. Школьный	212	Долгосрочный
д. Пасол			
34.	Реконструкция ул. Кедровая, км 0+000 – 1+128	1128	Среднесрочный
д. Соснина			
35.	Реконструкция ул. Береговая, км 0+000 – 1+770	1770	Среднесрочный



Рисунок 3.24 – Перспективные дороги на территории пгт. Излучинск

3.16. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения

Условия установки камер фиксации правонарушений определяются Постановлением Правительства РФ №754 от 01.06.2024 г. [35]. Несмотря на определенную необходимость в камерах (наличие участков с систематическими нарушениями скоростного режима), в г.п. Излучинск нет участков, на которых вышеприведенные требования бы выполнялись.

В этой связи мероприятия данной группы не предлагаются.

4. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД

Оценка объемов и источников финансирования, рассмотренных в разделе 3 КСОДД мероприятий, представлена в таблице 4.1.

Верхний индекс ¹ напротив цены в таблице 4.1 означает, что работы выполняются в рамках содержания автомобильных дорог. Цена в этом случае означает увеличение стоимости ежегодно планируемых работ по содержанию. Верхний индекс ² напротив цены означает, что работы выполняются в рамках ремонта, капитального ремонта или реконструкции автомобильных дорог, что требует планирования соответствующего мероприятия, которое отмечено в таблице 4.2. Цена указана как добавочная стоимость этих работ. Для полноценной реализации КСОДД этот перечень работ должен быть включен в соответствующие ПКРТИ.

Таблица 4.1 – Состав мероприятий выбранного варианта проектирования на период 2025-2039 гг.

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031–2035	2036–2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2	Повышение безопасности дорожного движения на пересечении ул. Пионерная – ул. Таежная пгт. Излучинск					
		– на краткосрочную перспективу;	МБ	901,8 ¹			901,8
		– на среднесрочную перспективу (строительство кольцевого пересечения).	РБ МБ		27500,0 ² 27500,0 ²		27500,0 27500,0
2	6	Обустройство пешеходных переходов:					
		– ул. Таежная (переход через улицу от нового дома);	МБ		476,9 ¹		476,9
		– ул. Школьная (перед напротив дома 2с2);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– ул. Набережная (напротив д. №1);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– ул. Набережная (напротив д. №3);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– ул. Набережная (переход через дворový проезд от д. №9);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– ул. Набережная (переход от набережной к дому №9);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– пересечение ул. Таежная – ул. Балыкина (переход через ул. Балыкина);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– пересечение ул. Набережная и ул. Школьная (переход через ул. Школьная);	МБ	476,9 ¹			476,9
		– пересечение ул. Пионерная – ул. Энергетиков (переход через ул. Энергетиков);	МБ		476,9 ¹		476,9
– ул. Энергетиков (переход через проезд к рынку);	МБ	476,9 ¹			476,9		
– пересечение ул. Молодежная – ул. Набережная;	МБ		476,9 ¹		476,9		
– АДОПРЗ «г. Стрежевой - г. Нижневартовск», км 49+180 (пересечение трассы «Югра» и ул. Пионерная).	РБ			623,8 ¹		623,8	
3	6	Строительство тротуаров:					
		– ул. Энергетиков вдоль д. 13, 15, 17;	МБ	3 191,4 ²			3 191,4
		– а/д от ул. Энергетиков до дома по адресу Таёжная улица, 15;	МБ			6 659,4 ²	6 659,4
– а/д от объездная автомобильная дорога ул. Таёжная до дома ул. Таёжная, 15;	МБ	4 404,1 ²			4 404,1		

Комплексная схема организации дорожного движения г.п. Излучинск

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031–2035	2036–2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
		– объездная автомобильная дорога ул. Таежная, км 0+385 - 0+455;	МБ		1 489,3 ²		1 489,3
		– участок автомобильной дороги по ул. Савкинская, км 0+870 - 1+125;	МБ			5 425,4 ²	5 425,4
		– участок автомобильной дороги по ул. Савкинская, км 0+100 - 0+229;	МБ			2 744,6 ²	2 744,6
		– участок автомобильной дороги по ул. Савкинская, км 0+429 - 0+579;	МБ			3 191,4 ²	3 191,4
		– участок автомобильной дороги по ул. Савкинская, км 0+700 - 1+106;	МБ			8 638,1 ²	8 638,1
		– ул. Балыкина, км 0+000 - км 0+382;	МБ			8 148,7 ²	8 148,7
		– ул. Набережная (слева), км 1+441 - км 1+545;	МБ		2 212,7 ²		2 212,7
		– ул. Набережная (справа), км 1+420 - км 1+441;	МБ		446,8 ²		446,8
		– а/м от стелы до ОП "СОТ Земляне";	МБ			10 297,6 ²	10 297,6
		– ул. Кедровая;	МБ			12 446,5 ²	12 446,5
		– с. Большеитархово, ул. Лесная.	МБ			13 786,8 ²	13 786,8
4	6	Смещение пешеходных переходов	МБ		3 000,0 ¹		3 000,0
5	6	Установка пешеходных ограждений	МБ	513,0 ¹			513,0
6	6	Развитие велоинфраструктуры	МБ			41 000,0	41 000,0
7	6	Дополнительное освещение пешеходных переходов	МБ		2 592,0 ¹		2 592,0
8	7	Приведение остановочных пунктов к нормативным требованиям	РБ МБ ВС	3 710,42		21 544,6	21 544,6 3 780,8 5 519,9
		Обустройство дополнительного парковочного пространства:					
		– рынок пгт. Излучинска;	МБ	4 178,3			4 178,3
		– вдоль ул. Таежная, напротив д. 12;	МБ		4 391,9		4 391,9
		– ул. Набережная, напротив д. 18;	МБ		5 459,8		5 459,8
		– около д. №11А по ул. Энергетиков;	МБ	1 401,8			1 401,8
		– напротив д. №2 по ул. Таежная;	МБ	1 188,2			1 188,2
		– ул. Набережная, между домами 16 и 18.	МБ		7 168,4		7 168,4
10	13	Корректировка скоростного режима	РБ МБ	45,8 ¹ 435,0 ¹			45,8 435,0

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031-2035	2036-2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
11	14	Дообустройство пешеходных переходов к детским образовательным учреждениям:					
		– Школа №2, ул. Школьная, 7;	МБ	531,8 ¹			531,8
		– Начальная школа №2, пер. Строителей, 5;	МБ	45,8 ¹			45,8
		– Школа №1, (по ул. Набережная);	МБ	99,8 ¹			99,8
		– Д/С «Сказка» (по ул. Энергетиков);	МБ	45,8 ¹			45,8
		– Большетарховская СОШ;	МБ	57,0 ¹			57,0
		– с. Большетархово, КДЦ «Респект»;	МБ	531,8 ¹			531,8
– с. Большетархово, детский сад.	МБ	497,2 ¹			497,2		
12	14	Локально-реконструкционные мероприятия по ул. Школьная для повышения безопасности движения к школе №2	РБ	3 600,0 ²			3 600,0
			МБ	3 600,0 ²			3 600,0
13	15	Развитие дорожной сети г.п. Излучинск:					
		– Строительство а/м к хоккейному корту;	РБ	3 060,0			3 060,0
			МБ	3 060,0			3 060,0
		– Строительство а/м от ул. Таежная до дома №15;	РБ	3 690,0			3 690,0
			МБ	3 690,0			3 690,0
		– Реконструкция ул. Энергетиков от пер. Северный до АДОПМЗ «Внутр-риплощадочная а/д и площадки 4 мкр»;	РБ	4 650,0			4 650,0
			МБ	4 650,0			4 650,0
		– Строительство ул. Светлая;	РБ	7 200,0			7 200,0
			МБ	7 200,0			7 200,0
		– Реконструкция ул. Кедровая (1-я очередь), км 0+000 – 0+405;	РБ	6 075,0			6 075,0
МБ	6 075,0				6 075,0		
– Строительство ул. Лучистая;	РБ	4 770,0			4 770,0		
	МБ	4 770,0			4 770,0		
– Реконструкция ул. Школьная, от д. №8В до ул. Набережная;	РБ	0*			0*		
	МБ	0*			0*		
– Строительство ул. Речная;	РБ	6 660,0			6 660,0		

Комплексная схема организации дорожного движения г.п. Излучинск

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031–2035	2036–2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
			МБ	6 660,0			6 660,0
		– Строительство ул. Радужная;	РБ		4 248,0		4 248,0
			МБ		4 248,0		4 248,0
		– Строительство пер. Северный;	РБ		5 130,0		5 130,0
			МБ		5 130,0		5 130,0
		– Реконструкция ул. Балыкина, км 0+400 - 0+820;	РБ		6 300,0		6 300,0
			МБ		6 300,0		6 300,0
		– Реконструкция ул. Пионерная № 2;	РБ		4 680,0		4 680,0
			МБ		4 680,0		4 680,0
		– Строительство проезда от д. №5 пер. Молодежный пер. Молодежный;	РБ		1 440,0		1 440,0
			МБ		1 440,0		1 440,0
		– Строительство ул. Вахская;	РБ			6 120,0	6 120,0
			МБ			6 120,0	6 120,0
		– Реконструкция ул. Кедровая (2-я очередь), км 0+550 - 0+820;	РБ			4 050,0	4 050,0
			МБ			4 050,0	4 050,0
		– Строительство ул. Солнечная;	РБ			10 080,0	10 080,0
			МБ			10 080,0	10 080,0
		– Реконструкция «Внутриплощадочная автомобильная дорога и площадки 4 мкр»;	РБ			5 790,0	5 790,0
			МБ			5 790,0	5 790,0
		– Строительство новой а/м от дома по адресу ул. Таежная, 15 до ул. Светлая;	РБ			2 196,0	2 196,0
			МБ			2 196,0	2 196,0
		– Реконструкция "Подъездная дорога и стоянка кладбища";	РБ			3 000,0	3 000,0
			МБ			3 000,0	3 000,0
		с. Большетархово:					
		– Реконструкция ул. Лесная;	РБ	12 075,0			12 075,0
			МБ	12 075,0			12 075,0
		– Реконструкция ул. Новая, от пер. Подгорный до АДОПМЗ «Автомобильная дорога по переулку № 2 от улицы Новая»;	РБ	2 175,0			2 175,0
			МБ	2 175,0			2 175,0

Комплексная схема организации дорожного движения г.п. Излучинск

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031–2035	2036–2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
		– Реконструкция АДОПМЗ "по переулку № 2 от улицы Новая";	РБ МБ	2 070,0 2 070,0			2 070,0 2 070,0
		– Реконструкция а/м к полигону ТБО;	РБ МБ		10 275,0 10 275,0		10 275,0 10 275,0
		– Реконструкция а/м "Подъезд к причалу";	РБ МБ		5 790,0 5 790,0		5 790,0 5 790,0
		– Реконструкция а/м "Подъезд к вертолетной площадке";	РБ МБ		7 305,0 7 305,0		7 305,0 7 305,0
		– Реконструкция ул. Новая, на участке от АДОПМЗ "по переулку № 2 от улицы Новая" до пер. Кедровый;	РБ МБ		11 250,0 11 250,0		11 250,0 11 250,0
		– Реконструкция пер. Подгорный;	РБ МБ		4 710,0 4 710,0		4 710,0 4 710,0
		– Реконструкция ул. Набережная;	РБ МБ			13 530,0 13 530,0	13 530,0 13 530,0
		– Реконструкция ул. Школьная;	РБ МБ			8 565,0 8 565,0	8 565,0 8 565,0
		– Реконструкция пер. Почтовый;	РБ МБ			3 465,0 3 465,0	3 465,0 3 465,0
		– Реконструкция пер. Кедровый;	РБ МБ			2 835,0 2 835,0	2 835,0 2 835,0
		– Реконструкция а/м "по переулку № 1 от улицы Школьная";	РБ МБ			1 395,0 1 395,0	1 395,0 1 395,0
		– Реконструкция пер. Школьный;	РБ МБ			3 180,0 3 180,0	3 180,0 3 180,0
		д. Пасол:					
		– Реконструкция ул. Кедровая, км 0+000 – 1+128;	РБ МБ			16 920,0 16 920,0	16 920,0 16 920,0
		д. Соснина:					

Комплексная схема организации дорожного движения г.п. Излучинск

№ мер.	Код мер.	Наименование мероприятия	Источн. финанс.	Стоимость реализации по годам, тыс. руб.			Итоговая стоимость реализации, тыс. руб.
				2026-2030	2031–2035	2036–2042	
1	2	3	4	5	6	7	8
		– Реконструкция ул. Береговая, км 0+000 – 1+770.	РБ МБ			26 550,0 26 550,0	26 550,0 26 550,0
ИТОГО (из всех источников), из них:				137 714,8	211 591,4	349 235,1	698 541,3
– из муниципального бюджета:				78 044,0	116 819,7	220 014,4	414 878,1
– из регионального бюджета:				52 470,8	89 251,8	129 220,6	270 943,2
– внебюджетные источники:				0,0	5 519,9	0,0	5 519,9

Примечание: 1) РБ – региональный бюджет, МБ – муниципальный бюджет, ВС – внебюджетные средства. Код мероприятия соответствует одной из 16 групп мероприятий, предусмотренных Приказом Минтранса №49. Индекс ¹ – работы выполняются в рамках содержания; ² – в рамках ремонта, капитального ремонта или реконструкции; * – выполняется в рамках мероприятия №12

Таблица 4.2 – Перечень работ в рамках дорожной деятельности, необходимых для реализации КСОДД (для внесения в ПКРТИ г.п. Излучинск)

№	Название мероприятия	Год реализации
1	2	3
1.	Капитальный ремонт АДОПМЗ ОП МП 13 «Автомобильная дорога по улице Балыкина»	2031–2035
2.	Капитальный ремонт АДОПМЗ ОП МП 31 «Участок автомобильной дороги по ул. Савкинская»	2036–2042
3.	Капитальный ремонт «ул. Владимира Белого»	2031–2035
4.	Капитальный ремонт АДОПМЗ ОП МП 03 «Объездная автомобильная дорога ул. Таежная»	2031–2035
5.	Реконструкция АДОПМЗ «ул. Пионерная»	2031–2035
6.	Ремонт АДОПМЗ ОП МП 06 «Автомобильная дорога по улице Набережная»	2026-2030
7.	Ремонт АДОПМЗ ОП МП 10 «Автомобильная дорога по улице Энергетиков»	2026-2030
8.	Ремонт АДОПМЗ ОП МП 02 «Автомобильная дорога по улице 3 пер. Строителей»	2026-2030

5. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД

Ниже рассмотрены основные критерии эффективности мероприятий по ОДД в рамках КСОДД, разработанные в разделе 2 и их планируемое изменение на период действия документа.

Таблица 5.1 – Показатели КСОДД и их планируемое изменение

№	Цели, задачи, показатели (индикаторы)	Ед. изм.	Значение показателя (индикатора) до реализации КСОДД	Значение показателя (индикатора) после реализации КСОДД
1	2	3	4	5
<i>1. Показатели безопасности дорожного движения</i>				
1.1	Количество мест концентрации ДТП	ед.	0	0
1.2	Количество ДТП (с пострадавшими и погибшими)*	ед.	34	2
<i>2. Показатели, характеризующие дорожное движение</i>				
2.1	Интенсивность дорожного движения (по всей сети)	ед/ч	3417	3637
2.2	Состав транспортных средств (% легковых ТС)	%	88,41	87,10
2.3	Средняя скорость движения транспортных средств	км/ч	63,80	64,3
2.4	Плотность движения транспортных средств	ед./км	17,63	18,74
<i>3. Показатели эффективности организации дорожного движения</i>				
3.1	Средняя задержка транспортных средств в движ.	мин/сут	0,4	0,3
3.2	Временной индекс	-	1,04	1,02
3.3	Уровень обслуживания дорожного движения	-	A	A
3.4	Показатель перегруженности дорог	-	0	0
3.5	Буферный индекс	-	0,11	0,08
<i>4. Показатели ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по ОДД</i>				
4.1	Количество дорог и участков дорог, требующих мероприятий по снижению числа ДТП	ед.	1	0
4.2	Количество пешеходных переходов	ед.	43	55
4.3	Увеличение протяженности тротуаров	км.	-	3,755
4.4	Увеличение протяженности велосети	км	-	1,91
4.5	Увеличение количества обустроенных парковок	ед.	-	7
4.6	Доля остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям	%	0,52	100
4.7	Протяженность улично-дорожной сети по реестру	км.	21,213	24,246
4.8	Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям	%	32	100
<i>5. Прогноз показателей негативного воздействия на окружающую среду</i>				
5.1	Выбросы углекислого газа CO ₂ по всему г.п.	т/год	2,2	1,9

Примечание: * – за полный 2024 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры №559-п от 10 ноября 2023 г. «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Современная транспортная система" (с изменениями на 8 сентября 2025 года)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/406926988> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
2. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://depeconom.adhmao.ru/deyatelnost/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitie/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-okruga/> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
3. "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 31.07.2025) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_51040/ (дата обращения: 09.09.2025 г.).
4. Внесение изменений в Схему территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fgistp.economy.gov.ru/lk/#/document-show/355565> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
5. Генеральный план г.п. Излучинск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fgistp.economy.gov.ru/lk/#/document-show/353344> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
6. Муниципальная программа «Развитие транспортной системы и повышение безопасности дорожного движения на территории городского поселения Излучинск» (от 28.12.24 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gp-izluchinsk.ru/2010-02-10-18-24-34/administratsiya/postanovleniya-administratsii-2024-god/dekabr> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
7. Постановление Правительства РФ «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» от 25.12.2015 № 1440 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/420327246> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
8. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры г.п. Излучинск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fgistp.economy.gov.ru/lk/#/document-show/18085> (дата обращения: 09.09.2025 г.).
9. Комплексная схема организации дорожного движения г.п. Излучинск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://gp-izluchinsk.ru/2010-01-30-13-49-40/2068-bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/index.php?sphrase_id=10574 (дата обращения: 09.09.2025 г.).
10. Прогноз социально-экономического развития г.п. Излучинск [Электронный

ресурс]. – Режим доступа: <https://gp-izluchinsk.ru/budjetgp/2010-12-06-06-30-18> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

11. Стратегия социально-экономического развития Нижневартовского района до 2036 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nvraion.ru/upload/iblock/e66/em54zzbxekkbx719088ra0jek6c28gau/%D1%80%D0%B5%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%E2%84%96%20896%20%D0%BE%D1%82%2021.12.2023%20%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F%20%D0%B4%D0%BE%202036%20%D0%B3%D0%BE%D0%> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

12. Приказ Минтранса России №288 от 7 августа 2020 г. «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/565780548> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

13. Реестр межмуниципальных маршрутов ХМАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://depdorhoz.admhmao.ru/passazhirskie-perevozki-avtomobilnym-transportom/reestr-mezhmunitsipalnykh-marshrutov-soglasno-220-fz> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

14. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-52766-2007> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

15. ОСТ 218.1.002-2003 "Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/70157910/> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

16. СП 113.13330.2016 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/456044290> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

17. СП 59.13330.2012 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001 (с Изменением № 1) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200089976> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

18. Реестр специализированных стоянок для наземных транспортных средств ХМАО - Югры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://deprb.admhmao.ru/reestr-spetsializirovannykh-stoyanok-khmao-yugry/10934511/reestr-spetsializirovannykh-stoyanok-dlya-naz> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

19. Реестр парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах местного значения городского поселения Излучинск [Электронный ресурс]. – Режим

доступа: https://gp-izluchinsk.ru/docs/otkritie_dannie/transopt/Пеестр_парковок.docx (дата обращения: 09.09.2025 г.).

20. ГОСТ Р 52289-2019 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств" (утв. Приказом Росстандарта от 20.12.2019 N 1425-ст) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/gost-r-52289-2019-natsionalnyi-standart-rossiiskoi-federatsii-tekhnicheskie-sredstva/> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

21. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (с Изменением № 1) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-52290-2004> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

22. ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с Поправками) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200147085> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

23. ГОСТ 32948-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры дорожных знаков. Технические требования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200134399> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

24. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200158480> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

25. ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200123498> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

26. Постановление Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/72108806> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

27. Приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 479 «Об утверждении методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_325981 (дата обращения: 09.09.2025 г.).

28. Карта ДТП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dtp-stat.ru> (дата

обращения: 09.09.2025 г.).

29. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/71802758/> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

30. Сизова Т.М. Статистика: учебное пособие. – СПб.: СПб НИУ ИТМО, 2013.-176 с

31. Приказ Минтранса №49 от 18.02.25 г. «Об установлении требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1311769131> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

32. ГОСТ 33150-2014. «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек Общие требования» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1200123908> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

33. ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200098292> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

34. Министерство внутренних дел РФ. Письмо от 21 июня 2013 г. №13/6-160 «О создании условий для комфортного движения пешеходов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420221443> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

35. Постановление Правительства Российской Федерации от 01.06.2024 № 754 "О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202406010012> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

36. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-52398-2005> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

37. Приказ Минтранса РФ от 16 ноября 2012 года N 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог» (с изменениями на 12 августа 2020 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902397028> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

38. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200084712> (дата обращения: 09.09.2025 г.).

ПРИЛОЖЕНИЕ А.

Графические материалы

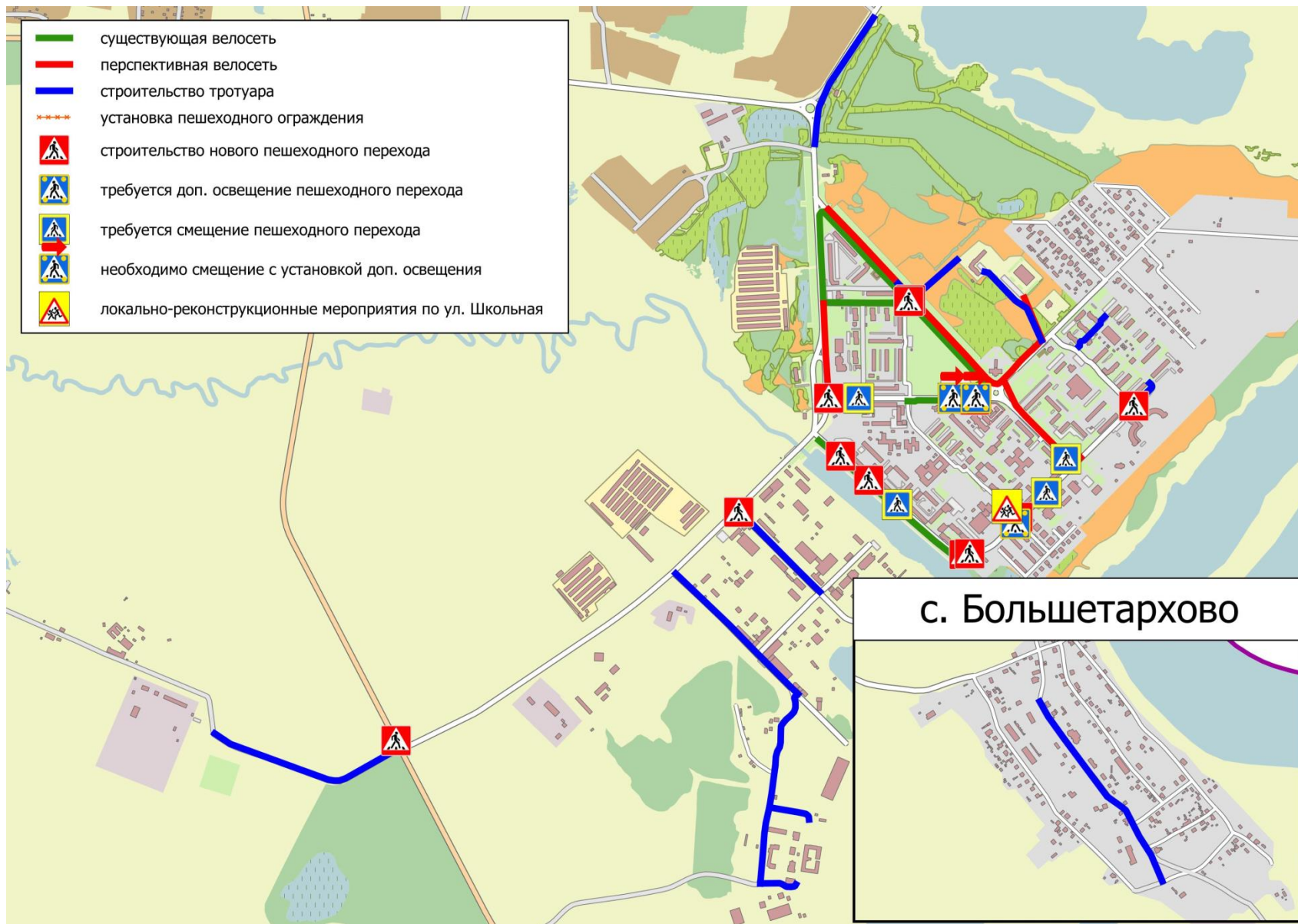


Рисунок А.1 – Карта-схема мероприятий по развитию пешеходной и вело инфраструктуры

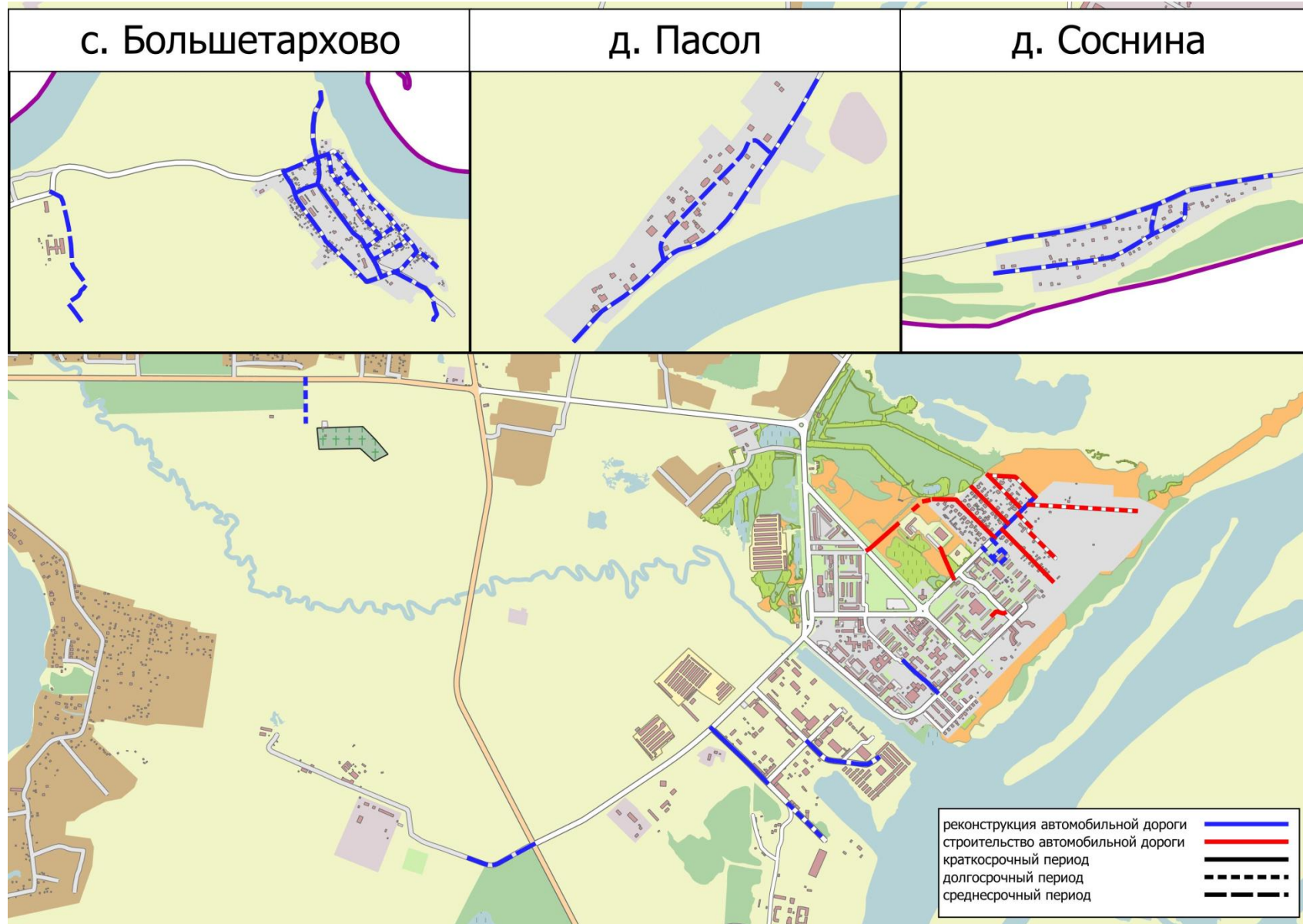


Рисунок А.2 – Карта-схема мероприятий по развитию дорожной сети

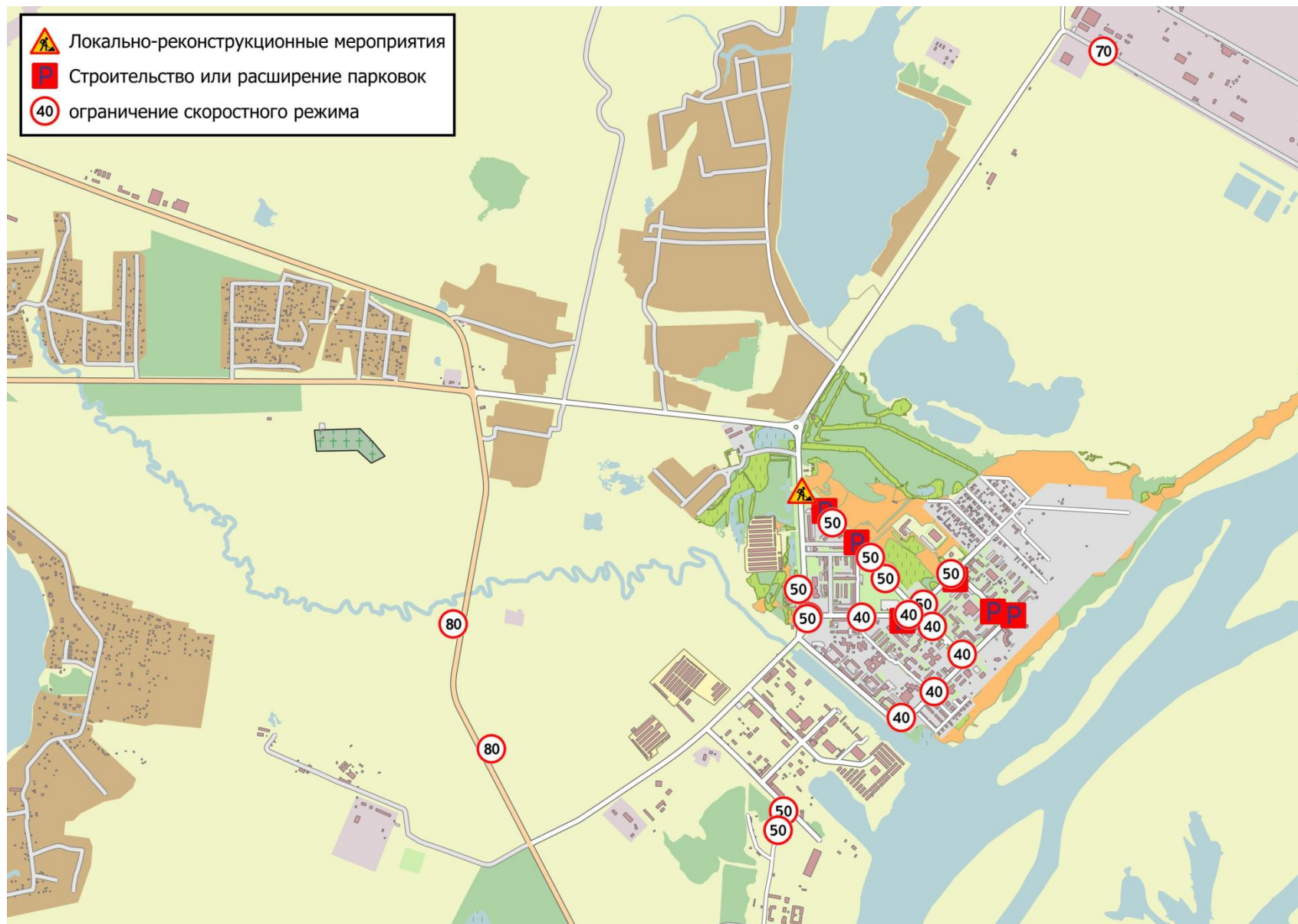


Рисунок А.3 – Карта-схема мероприятий прочих мероприятий в рамках КСОДД