



*Администрация
Верхнесалдинского
городского округа*

*ООО «Дорожный
консалтинг»*



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРХНЕСАЛДИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Том 1

Екатеринбург

2018



*Администрация
Верхнесалдинского
городского округа*

*ООО «Дорожный
консалтинг»*



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРХНЕСАЛДИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА**

Том 1

Генеральный директор

А.С. Демин

Главный инженер проекта

И.А. Гофман

Экз. :

Екатеринбург

2018

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	7
1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Верхнесалдинского городского округа	8
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	8
1.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	16
1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	21
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	28
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	30
1.6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	51
1.7 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Верхнесалдинского городского округа, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса, результаты исследования пассажиро- и грузопотоков	99
1.8 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	112
1.9 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения	115
1.10 Результаты оценки эффективности используемых методов организации дорожного движения	115

1.11 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	116
1.12 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.....	119
2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования)	119
2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Верхнесалдинского городского округа.....	119
2.2. Прогноз транспортного спроса Верхнесалдинского городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Верхнесалдинского городского округа.....	124
2.3 Прогноз развития дорожной сети Верхнесалдинского городского округа.....	125
3. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования	128
3.1 Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети в целом	128
3.2 Предложения по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	133
3.3 Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения.....	134
3.4 Предложения по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.....	136
3.5 Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	139
3.6 Предложения по применению реверсивного движения	142
3.7 Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.	

Мероприятия по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозируемых пассажиропотоков.....	143
3.8 Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков. Предложения по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	146
3.9 Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.....	150
3.10 Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	151
3.11 Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).....	152
3.12 Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	153
3.13 Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования. Предложения по режимам работы светофорного регулирования.....	153
3.14 Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями. Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД	156
3.15 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	159
3.16 Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.....	162
3.17 Предложения по организации велосипедного движения	163
3.18 Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	164
3.19 Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.....	165

3.20 Предложения по снижению уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	166
4. Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения	168
5. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения	170
6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения....	183
7. Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории, предложения по развитию сети дорог	185
Приложения №1 - 76	187

ВВЕДЕНИЕ

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ; НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ; АВАРИЙНОСТЬ; ПАССАЖИРСКИЕ ПОТОКИ; ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНАЯ МОДЕЛЬ, МОДЕЛИРОВАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ УЗЛОВ.

Объект исследования – Транспортный комплекс Верхнесалдинского городского округа, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка комплекса мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей городского округа, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Комплексная схема организации дорожного движения разработана в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», а также Технического задания на разработку комплексной схемы организации дорожного движения и проектов организации дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа.

В ходе работы были проведены следующие мероприятия:

1. Сбор и систематизация исходных данных
2. Натурное транспортное обследование транспортных и пешеходных потоков в ключевых узлах на автомобильных дорогах и УДС Верхнесалдинского городского округа;
3. Натурное обследование пассажиропотоков городского общественного транспорта
4. Проведение анализа ситуации в сфере организации дорожного движения на дорогах Верхнесалдинского городского округа, с целью выявления проблем и недостатков в развитии улично-дорожной сети, в безопасности дорожного движения;
5. Проведение причинно-следственного анализа ДТП
6. Разработка перечня мероприятий КСОДД с разбивкой на этапы и экономическими расчетами

1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Верхнесалдинского городского округа

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Транспортные обследования

Целью транспортных обследований является получение объективной, полной и достоверной информации для анализа современного состояния и выявления тенденций и закономерностей, необходимых при разработке проектных решений. Различие в расчетных сроках проектной документации предопределяет специфику требований к составу и уровню точности информации для каждой из стадий градостроительного проектирования.

Результаты обследований необходимы для:

- оценки современного состояния сложившейся транспортной системы;
- выявления потребности в пассажирских и грузовых перевозках и динамики их изменения, имеющих тенденций и закономерностей;
- разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения;
- технико-экономического обоснования очередности развития элементов транспортной системы города или другого объекта проектирования с учетом реальных капиталовложений;
- предложений по совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов и управлению городским движением.

Основой классификации методов транспортных обследований является способ получения информации при их проведении.

По этому признаку обследования подразделяются на:

сбор отчетно-статистических сведений, в процессе которого источником информации служат документальные материалы государственной статистики и отчетные показатели хозяйственной деятельности предприятий, специально подготавливаемые по заказу проектной организации;

опросные обследования, при которых информацию получают очным или заочным опросом респондентов (жителей населенного пункта или приезжих, водителей и пассажиров транспортных средств) об их деятельности (в том числе передвижениях) и стимулах, ее определяющих (откуда, куда, цель и т. п.);

натурные обследования, в процессе которых непосредственно (в натуре) фиксируются искомые характеристики исследуемого процесса.

Сплошными обследованиями охватываются все изучаемые объекты.

При значительном числе таких объектов необходимая информация может быть получена выборочным обследованием представительной части общей группы или совокупности обследований.

К опросным обследованиям относятся:

- обследования передвижений населения города (количество, цель, направление и условия совершенствования передвижений населения между городами – пешком, на средствах транспорта);

- обследование внегородских передвижений населения (частота, цель и условия совершенствования поездок населения между городом–центром и прилегающим районом);

- обследование использования легковых автомобилей (время, частота, цель и дальность поездки на автомобилях и других мототранспортных средствах, находящихся в личной собственности граждан);

- обследование интенсивности, состава и направления движения автотранспорта на входах в город;

- обследование грузовых и транспортных корреспонденций между отдельными районами и зонами города.

К натурным относятся обследования следующих параметров транспортной системы:

- пассажиропотоков и пассажирооборота остановочных пунктов маршрутов пассажирского транспорта;

- наполнение единиц подвижного состава на характерных участках маршрутов и магистрально-уличной сети города или района расселения;

- интенсивности и состава движения транспорта на магистрально-уличной сети города;

- интенсивности и состава движения автотранспорта на входящих в город автодорогах;

- интенсивности движения пешеходов;

- скоростей движения на улицах и дорогах города;

- задержек движения на перекрестках и в отдельных сечениях магистрально-уличной сети;

- уровня транспортного шума и загрязнение атмосферы выбросами автомобилей;

- размещения и условия работы стоянок автотранспорта;

- условий движения в пунктах периодического скопления людей (стадионы, парки, вокзалы и прочие).

К натурным обследованиям предъявляются следующие требования:

- обследования должны проводиться в такие дни недели и сезоны года, когда обеспечиваются характерные режимы функционирования обследуемых объектов за исследуемый период времени;

- не допускается обследование объектов, имеющих временные или

аварийные режимы работы. В случае если временные или аварийные режимы охватывают незначительную часть обследуемой системы объектов и не оказывают искажающего воздействия на функционирование системы в целом, допускается перенос сроков обследования этой части объектов на время, обеспечивающее восстановление нормального режима их работы, при этом сроки и методика дополнительных обследований должны обеспечивать сопоставимость результатов.

Организация комплекса транспортных обследований

Комплекс транспортных обследований подразделяется на два этапа:

1 этап – подготовительный (рекогносцировка работы и подготовка обследования);

2 этап – оперативное проведение обследования.

Подготовительный этап обследования включает следующие работы:

– ознакомление с населенным пунктом;

– уточнение целей, задач, состава комплекса обследований и перечня получаемой информации;

– подготовка исходной информации и общих характеристик населенного пункта и транспортной системы;

– изучение результатов обследований, ранее проведенных в населенном пункте;

– установление состава комплекса обследований и инструкторов-контроллеров, тиражирование учетной документации и инструкций.

По результатам подготовительного этапа работы составляется программа комплекса транспортных обследований, в которой указываются состав, методы обследований и сроки их проведения, требуемое число учетчиков и работников других категорий.

На время проведения обследований формируется штаб во главе с главным инженером проекта. Руководителями отдельных обследований намечаются, как правило, ответственные исполнители соответствующих разделов проекта.

Описание принятой методики исследования интенсивности движения транспорта и пешеходов

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

Наиболее часто интенсивность движения транспортных средств и пешеходов в практике организации движения характеризуют ее часовым значением. При этом наибольшее значение имеет показатель интенсивности в часы пик, так как именно в этот период возникают

наиболее сложные задачи организации движения. Необходимо, однако, иметь в виду, что интенсивность (объем движения) в часы пик в различные дни недели, месяца и года может иметь неодинаковое значение. На дорогах с более высоким уровнем интенсивности движения транспортных средств меньше неравномерность движения и стабильнее значение интенсивности пикового часа.

Данные об интенсивности движения служат основанием для установки дорожных знаков, сигнальных устройств, для решения вопроса о выделении улиц с односторонним движением, для выборов маршрутов, размещения стоянок, запрета остановок и разворотов транспортных средств. Интенсивность движения – один из основных факторов, влияющих на безопасность движения.

Для исходных данных она используется при проектировании новых дорог и для обоснования реконструкции существующих улиц, дорог, пересечений.

Основная задача настоящего обследования состоит в определении количества транспортных средств и пешеходов, проходящих через транспортный узел.

В результате обследования определяется:

- состав транспортного потока;
- распределение потоков по направлениям в узле;
- распределение потоков.

Накануне дня обследования производился инструктаж учетчиков. Во время инструктажа рассматривались следующие вопросы: цель обследования; организационные вопросы (время и место сбора и другие), а также разъяснялись меры безопасности при проведении наблюдений.

В день обследования учетчики прибыли на посты за 10–20 минут до начала обследования. Правильность и состояние учета контролировались инструкторами-контроллерами, за которыми закреплялось определенное количество постов. Распределение постов наблюдения и фиксации пешеходов производилось аналогично учету интенсивности движения транспорта в сечениях магистральной уличной сети.

По результатам проведения обследований интенсивности транспортных и пешеходных потоков подготовлены и представлены эпюры интенсивности движения в течение суток на магистральной сети населенных пунктов.

При анализе интенсивности движения необходимо учитывать состав транспортного потока. Состав транспортного потока характеризуется соотношением в нем транспортных средств различного рода. Состав транспортного потока оказывает значительное влияние на все параметры, характеризующие дорожное движение.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется, прежде всего, существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных легковых автомобилей массового

производства составляет 4–5 м, грузовых 6–8 м, то длина автобусов достигает 11 м, а автопоездов 24 м. Сочлененный автобус Икарус – 16,5 м. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

При движении в транспортном потоке важна не только разница в статическом габарите, но и разница в динамическом габарите длины автомобиля, который зависит в основном от времени реакции водителя и тормозной динамики транспортных средств. Под динамическим габаритом подразумевается отрезок полосы дороги, минимально необходимый для безопасности движения автомобиля с заданной скоростью, длина которого включает длину автомобиля и дистанцию, называемую дистанцией безопасности.

При проведении обследования было подсчитано количество различных типов транспортных средств, прибывающих на подходе к регулируемому пересечению, а автомобили разных типов должны быть приведены к эквивалентному количеству легковых автомобилей. Коэффициент приведения к легковому автомобилю представляет собой величину, которая показывает, каким количеством легковых автомобилей можно заменить тот или иной тип транспортного средства.

У транспортных средств, имеющих большие габариты и требующих большего времени для проезда через перекресток, по сравнению с легковыми автомобилями, коэффициенты приведения к легковому автомобилю превышают значение 1,0.

С учетом полученных коэффициентов приведения рассчитываем интенсивность движения в транспортных единицах.

$$N_i = \sum N_j * K_{jпр}, \quad (1.1)$$

где N_i – приведенная интенсивность транспортного потока, ед./ч;

N_j – интенсивность движения j -го вида транспорта, авт./ч;

$K_{jпр}$ – коэффициент приведения j -го вида транспорта легковому автомобилю.

Для приведения различных транспортных средств к легковому автомобилю использовались следующие коэффициенты приведения, представленные в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Коэффициенты приведения транспортных средств к легковому автомобилю

№ п/п	Тип транспортного средства	Коэффициент приведения
1.	Легкой автомобиль	1,0
2.	Автобус типа Газель, Форд	1,5
3.	Автобус типа Нефаз, Лиаз, ЛАЗ	2,0

4.	Сочлененные автобусы	4,0
5.	Грузовые автомобили типа Газель	1,5
6.	Грузовые автомобили грузоподъемностью до 20 т	2,0
7.	Грузовые автопоезда	4,0
8.	Тракторы, погрузчики, пневмоколесные экскаваторы	3,0

Основные характеристики обследования интенсивности дорожного движения в Верхнесалдинском городском округе

1. Выполнение работ в соответствии с рекомендациями ВСН 45-68 и ОДН 218.0.006-2002.

2. Общее количество узлов наблюдения установлено в количестве 16 единиц.

3. Период наблюдения на одном узле – 24 часа.

4. Утренний час пик установлен с 7.00 до 9.00, вечерний час пик – с 16.00 до 18.00.

5. Исследования проводились в марте 2017 г. и мае 2018 г.

Описание принятой методики изучения пассажиропотоков на регулярных маршрутах

Успешное решение вопросов рациональной организации перевозок пассажиров и эффективного использования подвижного состава невозможно без систематического изучения характера изменений пассажиропотоков транспортной сети. Изучение пассажиропотоков позволяет выявить их распределение по времени, длине маршрутов и направлениям движения. Транспортная подвижность населения в границах населенного пункта приводит к формированию потоков пассажиров с различными направлениями и мощностью.

Пассажиропоток – это движение пассажиров по определенной части транспортной сети. Пассажиропотоки имеют две основные характеристики: мощность и направление.

Направление пассажиропотока показывает распределение передвижений между транспортными районами. По направлению пассажиропотоки бывают в прямом и обратном направлениях. Если пассажиры следуют в какой-либо район через промежуточный (с пересадкой) при отсутствии прямых транспортных связей, то такой пассажиропоток называют транзитным.

Мощностью пассажирских потоков называется количество пассажиров, проезжающих за единицу времени через конкретное сечение транспортной сети в одном направлении.

Пассажирообмен остановочного пункта – это суммарное число пассажиров, подходящих на остановочный пункт и садящихся в транспортное средство, и пассажиров, выходящих из салона пассажирского транспортного средства на данном остановочном пункте, в единицу времени.

Мощность пассажиропотока и пассажирообмен остановочного пункта измеряется в пассажирах в час, мин, год. Например, мощность пассажиропотока между двумя остановочными пунктами маршрута составляет 250 пассажиров в час; пассажирообмен остановочного пункта «Кинотеатр» составил 57 пассажиров за час.

Общее число перевезенных пассажиров по маршруту, направлению или в целом по населенному пункту за определенный период времени составляет **объем перевезенных пассажиров**. Объем перевозок измеряется в пассажирах.

Произведение объема перевозок на расстояние поездки пассажиров называют **пассажирооборотом** (пасс.-км).

Только имея данные о размере и направлении пассажиропотоков можно выбрать трассу маршрутов, подобрать вид транспорта и тип подвижного состава, а также определить потребное количество транспортных средств. Важно понимать, что понятие пассажиропоток применяется при характеристиках только массовых маршрутных перевозок.

Для проведения обследования пассажиропотоков в Верхнесалдинском городском округе были выбраны методики – опросные и натурные обследования.

Описание методики проведения опросных обследований

Цель проведения данного обследования состояла в исследовании транспортных корреспонденций населения г. Верхняя Салда методом опроса населения. Проведено обоснование объемов выборочной совокупности, а так же расчет выборки и квотного задания по планировочным районам.

Массовый опрос населения с целью выявления транспортного поведения (предпочтений и склонностей) проводился методом телефонного интервью 450 человек - выборка при указанной генеральной совокупности 45 737 человек. Контроль качества поля 10%. Ремонт выборки по результатам контроля. В результате обработан массив данных и составлена электронная база данных, рассчитаны таблицы линейного и парного распределения признаков, построены графики. Исследования проводились по следующим направлениям:

- цели поездок, затраты времени на передвижение по целям поездок;
- затраты времени пассажирами на передвижение пассажирским транспортом (с учетом подхода, ожидания, времени пересадки);
- средняя длина поездки пассажира;
- оценка качества обслуживания городским пассажирским транспортом, предложения населения по оптимизации работ общественного транспорта.

Описание методики обследования транспортных и пешеходных потоков:

1. Провести обследование (видеозапись) интенсивностей транспортных и пешеходных потоков на транспортных узлах со светофорным регулированием. Обследование проводить в период суток с 6:00 до 20:00 с применением видеокамеры высокого разрешения, монтируемой на телескопическую мачту высотой 8 метров.

2. Провести обследование (видеозапись) интенсивностей пешеходных потоков на транспортных узлах без светофорного регулирования. Обследование проводить с применением видеокамер высокого разрешения, монтируемых на штатив высотой до 2 м. Обследования проводить в период суток с предполагаемой максимальной интенсивностью пешеходного движения на данном участке, в течение 30 минут.

3. С целью установления доли транзитного движения через территорию г. Верхняя Салда провести синхронные обследования двух участков автодороги «Нижний Тагил – Верхняя Салда – Нижняя Салда». Обследование проводить с применением видеокамеры, монтируемой на телескопическую мачту высотой 4-6 м, в дневное время суток в течение 3 часов.

4. Провести видеосъемку участков дорог. Обследование проводить видеокамерой, закрепленной на лобовом стекле автомобиля, в светлое время суток, при движении на автомобиле в прямом и обратном направлениях.

5. Провести обследование интенсивностей транспортных потоков на участках автомобильных дорог Верхнесалдинского городского округа. Обследование проводить видеокамерой на штативе, в дневное время суток для загородных дорог и в пиковое время для городских улиц, в течение 1 часа на каждой запланированной точке.

Описание методики натурных обследований пассажироборота

Натурные обследования на территории города Верхняя Салда проводились в городском общественном транспорте и на ведомственном транспорте ОАО «Корпорация ВСМПО – АВИСМА».

На каждом маршруте работают по 2 человека. *Обследователь* приходит на назначенную остановку к определенному времени. На каждой остановке *Обследователь* должен вести подсчет входящих и выходящих пассажиров, заполняя форму (Таблица 1.1.2). Доехав до конечной остановки *Обследователь* пересаживается на ближайший автобус этого же маршрута, следующий в обратную сторону, и также ведет подсчет входящих и выходящих пассажиров.

Таблица 1.1.2 –Пример учетного бланка, используемого учетчиком для обследования пассажирооборота

«__»_____ 2018г.	Фамилия учетчика
День недели	
Марка автобуса	
Время отправления с начального	__ч__мин

пункта				
Время прибытия на конечный пункт		___ ч ___ мин		
№п/п	Наименование остановочных пунктов	Время прибытия на ООТ	Вошло пассажиров	Вышло пассажиров
1				
2				
3				
4				

Натурные обследования пригородного сообщения не производились, исходные данные были получены у перевозчика.

Получение прочих материалов, необходимых для разработки КСОДД

Материалы, необходимые для разработки проекта, были получены несколькими способами:

- Отправка письменных запросов в соответствующие организации. Данным способом были получены данные о количестве и причинах дорожно-транспортных происшествий, о количестве транспортных средств, зарегистрированных на территории городского округа, статистические показатели, работа автотранспортных предприятий.

- Натурные обследования объектов дорожной инфраструктуры, геометрических параметров улично-дорожной сети и схем дислокации технических средств организации дорожного движения.

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

Согласно статье 12 проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения» к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере организации дорожного движения относятся:

- 1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, принятие региональных целевых программ по организации дорожного движения;

- 2) осуществление регионального государственного контроля (надзора) в сфере организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

- 3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

- 4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения;

6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам и объектам улично-дорожной сети;

8) создание совместных координационных органов субъектов Российской Федерации по решению вопросов взаимодействия субъектов Российской Федерации, имеющих общую границу, при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах регионального значения;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

12) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно статье 14 проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения», к полномочиям органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения относятся:

1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, принятие муниципальных целевых программ по организации дорожного движения;

2) осуществление муниципального контроля за организацией дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;

3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий;

4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения и объектах улично-дорожной сети;

5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам местного значения, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям;

6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий и правил расчета размера ассигнований местного бюджета на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам, объектам улично-дорожной сети;

8) создание совместных координационных органов местного самоуправления по решению вопросов взаимодействия муниципальных образований при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной

собственности;

12) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации к полномочиям органов местного самоуправления.

В существующих условиях развития Верхнесалдинского городского округа организация дорожного движения требует особого внимания со стороны Администрации Верхнесалдинского городского округа и Правительства Свердловской области.

Учитывая существующую организационную деятельность органов государственной власти Свердловской области и органов местного самоуправления в лице Администрации Верхнесалдинского городского округа по организации дорожного движения, требуется организация деятельности по следующим направлениям:

1. Внедрение и эксплуатация систем управления дорожным движением.

2. Развитие и эксплуатация технических средств регулирования дорожного движения (далее – ТСРДД) (дорожных знаков и указателей, дорожной разметки, искусственных дорожных неровностей, пешеходных ограждений и другое).

3. Проектирование мест установки ТСРДД.

4. Разработка проектов организации движения, схем организации движения.

5. Моделирование улично-дорожной сети и транспортных средств.

6. Проведения обследований транспортных и пешеходных потоков.

7. Подготовка предложений по развитию улично-дорожной сети.

В Верхнесалдинском городском округе реализуется Муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства Верхнесалдинского городского округа до 2021 года», утвержденная постановлением администрации городского округа от 15.10.2014 № 3156 (с изменениями 03.07.2018 № 1845), в которую входят 4 подпрограммы («Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения», «Содержание дорожного хозяйства», «Развитие пассажирского транспорта», «Дорожная безопасность»). Объем финансирования муниципальной программы с разбивкой на подпрограммы представлен в таблице 1.1.3.

Таблица 1.1.3 – Объем финансирования мероприятий по выполнению муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства Верхнесалдинского городского округа до 2021 года»

Наименование подпрограммы	Объем расходов на выполнение мероприятия за счет всех источников ресурсного обеспечения, тыс. рублей				Итого
	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
ВСЕГО по муниципальной программе, в том	65 809,7	29 742,8	25 224,4	25 224,4	146 001,3

Наименование подпрограммы	Объем расходов на выполнение мероприятия за счет всех источников ресурсного обеспечения, тыс. рублей				Итого
	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	
числе					
областной бюджет	8 150,9	0,0	0,0	0,0	8 150,9
местный бюджет	57 658,8	30 192,8	25 224,4	25 224,4	138 300,4
внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
«Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения»	40 925,1	2 168,8	4 808,0	4 808,0	52 709,9
областной бюджет	8 150,9	0,0	0,0	0,0	8 150,9
местный бюджет	32 774,2	2 618,8	4 808,0	4 808,0	45 009,0
внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
«Содержание дорожного хозяйства»	19 918,3	24 572,0	17 515,8	17 515,8	79 521,9
областной бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
местный бюджет	19 918,3	24 572,0	17 515,8	17 515,8	79 521,9
внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
«Развитие пассажирского транспорта»	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
областной бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
местный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
«Дорожная безопасность»	4 966,3	3 002,0	2 900,6	2 900,6	13 769,5
областной бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
местный бюджет	4 966,3	3 002,0	2 900,6	2 900,6	13 769,5
внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций города;

- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным городским маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам её исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы. Критериями оценки являются:

- эффективность;
- результативность;
- финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с её реализацией. Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

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

Исследование нормативно-правового обеспечения деятельности по организации дорожного движения требует рассмотреть составляющие транспортной системы населенного пункта (ТСНП) и выделить элементы, обладающие необходимым потенциалом для развития и повышения эффективности функционирования дорожных сетей (рис. 1.3.1). Такими элементами можно считать следующие: развитие и сохранение существующей дорожной сети; совершенствование сети обслуживания путем проведения эффективной парковочной политики; совершенствование систем поселкового пассажирского транспорта; управление движением через развитие АСУДД. Данное заключение обосновано проведенным анализом транспортной ситуации, складывающейся в населенных пунктах различной категорийности и на подходах к ним.

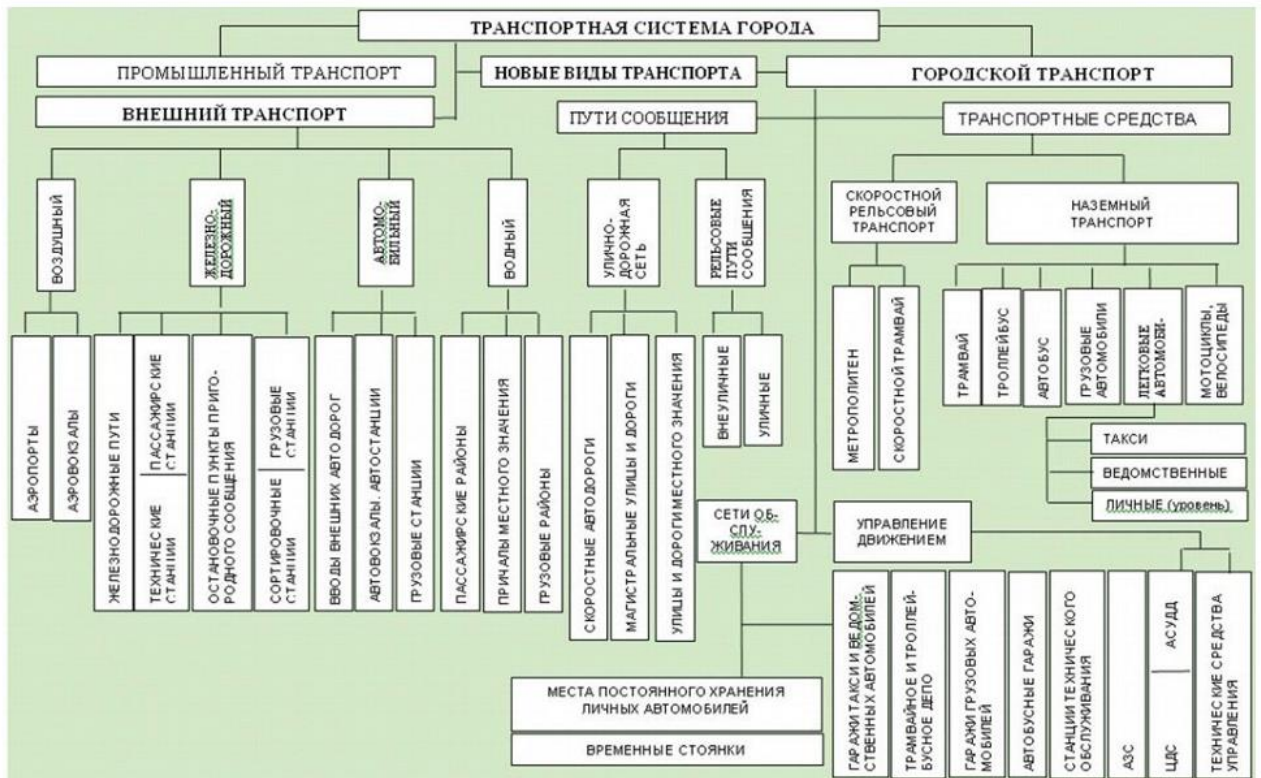


Рисунок 1.3.1 – Подсистемы и структурные элементы транспортной системы населенного пункта

Анализ показал, что перегруженность ТСНП обусловлена совокупным влиянием ряда основных факторов внешней и внутренней среды. Сложная структура взаимосвязей этих факторов свидетельствуют о том, что проблемы требуют системного подхода к их решению (рис. 1.3.2).



Рисунок 1.3.2 – Факторы, влияющие на развитие и эффективность функционирования ТСНП

Градостроительство. Тенденции игнорирования объективных закономерностей и приоритет быстрой финансовой выгоды, получаемой от жилищного строительства, а также упущения, допущенные ранее при проектировании жилых массивов, привели к тому, что синхронное развитие транспортной системы не осуществляется, и сейчас внутри поселенческой застройки порой практически не остается места для расширения транспортной сети.

На эффективное и безопасное функционирование транспортных систем населенных пунктов напрямую влияет законодательство Российской Федерации о градостроительстве, и оно имеет существенные недостатки. Вопросы организации дорожного движения (ОДД) не представлены в системе градостроительной документации в виде акцентированных предметов проектирования, а потому эта система не содержит ни описания самостоятельных стадий проектирования, ни руководящих материалов по этим вопросам, ни соответствующих разделов в существующих руководящих материалах. Самым существенным недостатком действующего Градостроительного кодекса РФ является отсутствие в нем оснований для обязательной проработки вопросов организации дорожного движения на всех стадиях градостроительного проектирования. Так, в составе документов территориального планирования муниципальных образований отсутствуют требования, предусматривающие разработку комплексных транспортных схем и комплексных схем организации дорожного движения.

Согласно требованиям Градостроительного кодекса РФ схема организации дорожной сети и схема движения транспорта входят в состав проектов планировки территории, которые разрабатываются на основе документов территориального планирования и для которых не предусмотрены процедуры согласования и экспертизы. Сложилась ситуация, при которой государственная экспертиза документов территориального планирования необязательна, причем даже если она проводится и дается отрицательное заключение, это не является препятствием для утверждения документов.

Механизмы, которые обеспечивали бы выполнение властями всех уровней планов реализации документов территориального планирования, отсутствуют. Истоки проблемы в том, что данный закон разрабатывался юристами без привлечения специалистов в области управления транспортными системами населенных пунктов, поэтому основное внимание в нем уделено правовому зонированию и процессуальным вопросам разработки документации, а объекты транспортной, социальной и инженерной инфраструктур лишь упоминаются в отдельных статьях. Однако для решения проблемы ликвидации транспортного коллапса в населенных пунктах таких упоминаний явно недостаточно.

Землепользование. Сложившаяся практика планирования землепользования в населенных пунктах без учета транспортных проблем

обусловила дефицит дорог. Недостаточное перспективное планирование развития дорожной сети населенных пунктов ведет к ограничению возможности реконструкции существующих дорог и созданию новых направлений для пропуска более интенсивных транспортных потоков.

В 1999 г. Правительство РФ приняло Постановление № 718 «О резервировании земельных участков для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования», которое действует в редакции Постановления Правительства РФ от 19.02.2001 № 128. Данный документ позволил провести мероприятия по созданию целевого земельного фонда Российской Федерации, предназначенного для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования, включая топографическую съемку местности и определение границ земельных участков, подлежащих резервированию.

Наличие такой нормативной базы по резервированию территорий под транспортную инфраструктуру в регионах и муниципальных образованиях в условиях сложившейся в России инвестиционной практики не дает никаких гарантий на то, что подобный целевой земельный фонд будет создан. Муниципальные власти формируют бюджет своего муниципалитета, опираясь на частного инвестора. Однако заинтересовать частного инвестора в финансировании долгосрочных программ, в том числе транспортной инфраструктуры, практически невозможно, поскольку получение прибыли происходит, в данном случае, в слишком отдаленном будущем периоде.

Приоритетная роль частного инвестора и нацеленность на решение сиюминутных проблем привели к сдвигу акцентов в поселенческом планировании: больше внимания уделяется текущим задачам, меньше – долгосрочным. Между тем сегодня, в ситуации превышения уровня автомобилизации в ряде населенных пунктов страны расчетных показателей на дальнюю перспективу, должен возрождаться спрос на проекты и комплексные схемы организации движения.

Организация и безопасность дорожного движения (ОБДД) в условиях роста автомобилизации особую роль приобретает изменение отношения к проведению государственной политики в области организации дорожного движения: деятельность в этой сфере считается наиболее выгодной по сравнению с дорожным строительством в связи с низкими экономическими затратами на реализацию методов ОДД.

В настоящее время правовую основу организации дорожного движения составляют нормативные правовые акты различной юридической силы – международные договоры и соглашения, Конституция Российской Федерации, федеральные законы, законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, правовые акты субъектов Российской Федерации, ведомственные правовые акты. Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы

построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и ее субъектов, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоятельное направление деятельности, составляющим элементом которого является организация дорожного движения, в положениях Конституции не отражено. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст.72 Конституции РФ относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области обеспечения безопасности и организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

По существу, данный закон служит базой для рассматриваемой сферы общественных отношений. Однако в сфере организации и безопасности дорожного движения он не разграничивает компетенции Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В соответствии со ст. 21 этого закона мероприятия, связанные с организацией дорожного движения и направленные на повышение его безопасности и пропускной способности дорог, проводятся федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Разработка и проведение указанных мероприятий должны осуществляться согласно нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Вместе с тем можно констатировать, что в настоящее время в стране фактически отсутствуют нормативно установленная единая система и структура управления организацией дорожного движения. Существующие нормативные правовые акты, в том числе Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в России», Кодекс об административных правонарушениях, Градостроительный кодекс и Земельный кодекс не позволяют четко распределить обязанности и ответственность субъектов за организацию дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи и координировать деятельность, рационально планировать осуществление первоочередных комплексных мероприятий.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» понятие «организация дорожного движения» трактуется как «комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах». Существенный недостаток этого определения состоит в отсутствии в нем целевой установки деятельности по организации дорожного движения, хотя очевидно, что таковой должны быть безопасность участников и бесперебойность дорожного движения, т. е. наличие необходимых условий для полного удовлетворения транспортной потребности населения (потребности в перевозках людей и грузов).

В ст. 22 закона «О безопасности дорожного движения» устанавливаются требования по ОБДД в процессе его организации, но не раскрываются основополагающие принципы организации дорожного движения, а делается лишь общая отсылка к Правилам дорожного движения; не приводится механизм реализации требований по обеспечению безопасности дорожного движения, а лишь декларируются направления действий. В итоге органы исполнительной власти на всех уровнях, не имея четко прописанных нормативных актов, либо бездействуют, либо действуют по собственному усмотрению, бессистемно, хаотично, без достаточно обоснованных проработок вопроса и в ряде случаев только усугубляют сложившуюся ситуацию. Положения, касающиеся ограничения или прекращения движения на дорогах, определены ст. 14 федерального закона в общем виде. Требуют своего уточнения условия такого ограничения, механизм его реализации и т. п.

В связи с этим закон «О безопасности дорожного движения» необходимо дополнить статьей, устанавливающей систему государственного управления организацией дорожного движения, а также права, обязанности и ответственность органов государственной власти субъектов РФ. (Следует заметить, что поручения по этому вопросу уже давались дважды: 15.11.2005 на заседании президиума Госсовета было указано на существенные недостатки законодательного регулирования, а именно, на отсутствие четкого и всестороннего разграничения предметов ведения между федеральным, региональным и местным уровнями управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения; 06.08.2009 в поручениях президента РФ по итогам совещания по вопросам повышения БДД говорилось о необходимости обеспечить разработку и принятие нормативных правовых актов Российской Федерации, устанавливающих разделение полномочий и ответственности между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения).

Таким образом, необходимо внести в ст. 22 закона норму,

предусматривающую делегирование полномочий Правительству РФ по принятию нормативных правовых актов в вопросах организации дорожного движения. Кроме того, следует пересмотреть ст. 2 закона и с учетом существующей практики и сложившегося положения внести изменения в определение термина «организация дорожного движения». В частности, необходимы уточнения, касающиеся планирования муниципальных и региональных транспортных систем, организации работы и взаимодействия различных видов транспорта (в первую очередь высокой грузоподъемности), различных мер и решений, направленные на ограничение движения и парковки автотранспортных средств.

Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Вопросы организации дорожного движения не нашли достаточного отражения в Федеральном законе от 06.11.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Ст. 6 указанного закона относит к ведению муниципальных образований лишь муниципальное дорожное строительство и содержание дорог местного значения, мостов и иных транспортных сооружений. Правила дорожного движения Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» утверждены Правила дорожного движения Российской Федерации, которыми устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации, закрепляются права и обязанности всех категорий участников дорожного движения.

В то же время отдельные положения Правил дорожного движения Российской Федерации, регламентирующие вопросы организации дорожного движения, нуждаются в некоторой корректировке. Так, в частности, дорога как инженерное сооружение (включающее в себя тротуары, обочины и т. д.) используется и приспособлена для движения не только транспортных средств, но и пешеходов. Однако в определении термина «дорога» речь идет об использовании дороги только транспортными средствами.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

В настоящее время отдельные государственные функции по организации дорожного движения отражены в указе Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711, утвердившем положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. В соответствии с указанным положением на ГИБДД, в частности, возложено: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий; изучение условий движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и

пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах; разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями. Однако реализация многих функций по организации дорожного движения ГИБДД, муниципальными коммунальными органами затруднена опять же из-за отсутствия по вышеуказанным причинам многих законодательных и подзаконных нормативных актов разных уровней власти. Кроме того, отсутствие нормативных документов не позволяет осуществлять финансирование этих работ, определять их источники на различных уровнях исполнительной власти.

Концепция должна определять цель, задачи, приоритеты, основные направления формирования государственной политики в сфере ОДД и транспортного планирования. Ее цель заключается в повышении уровня качества жизни населения путем обеспечения надежности, безопасности, устойчивости, адаптивности и эффективности функционирования транспортных систем в каждом населенном пункте страны.

Таким образом, анализ содержания и практического применения нормативных актов по организации дорожного движения показал на необходимость внесения изменений в существующее законодательство и разработки новой нормативной системы в данной сфере.

Таким способом возможно обеспечить максимальную эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса, повысить уровень удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, оптимально разделить полномочия, определить ответственность всех уровней власти по вопросам организации дорожного движения.

1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Основным направлением развития транспортной инфраструктуры является создание транспортной системы Верхнесалдинского городского округа, удобной для жизни населения в условиях высокого уровня автомобилизации на основе проведения сбалансированной транспортной политики, включающей в себя улучшение качества услуг пассажирского транспорта и совершенствование улично-дорожной сети.

К основным задачам относятся:

1. Развитие общественного транспорта, создание приоритета его движения по улично-дорожной сети, модернизация автобусного парка и

инженерных коммуникаций;

2. развитие улично-дорожной сети, создание системы автостоянок (временного и постоянного пользования) с дифференцированным регулированием их режимов, улучшение организации дорожного движения на улично-дорожной сети.

Для достижения поставленных задач необходимы:

1. Оптимизация маршрутной сети общественного транспорта и улучшение условий его движения и комфорта, а также регулируемой улично-дорожной сети с приведением их в соответствие с требованиями по пропускной способности и эффективной организации движения всех видов уличного транспорта и пешеходов;

2. Развитие и реконструкция дорог в направлениях основных транспортно-планировочных осей агломерации для удобства перемещения людей;

3. Создание ряда пешеходных улиц, зон, переходов, которые существенно улучшают условия движения пешеходов.

Анализ внешних и внутренних факторов развития Верхнесалдинского городского округа, а также его возможностей позволяет определить сферы деятельности, обладающие значительным потенциалом развития, а также в целом обозначить перспективы развития Верхнесалдинского городского округа, предполагающие не только устойчивые темпы роста экономики (социально-экономического развития) округа, но и переход к качественным преобразованиям.

Усиление агломерационных процессов приведет к изменениям пространственной организации городской территории, расширению рынка жилья, увеличению маятниковых миграционных потоков с близлежащими территориями и необходимости соответствующего развития инфраструктуры. Перечисленные изменения потребуют согласованных действий между субъектами агломерации.

Долгосрочное развитие Верхнесалдинского городского округа будет опираться на следующие документы:

1. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Верхнесалдинского городского округа на период с 2016 по 2035 год;

2. Долгосрочный прогноз социально-экономического развития Верхнесалдинского городского округа на 2017-2022 годы;

3. Генеральный план Верхнесалдинского городского округа Положения о территориальном планировании. Перечень мероприятий по территориальному планированию (Том 1). Материалы по обоснованию проекта генерального плана городского округа. Анализ состояния соответствующей территории, проблем и направлений ее комплексного развития (Том 2). Материалы по обоснованию проекта генерального плана городского округа. Предложения по территориальному планированию, этапы их реализации (Том 3).

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

Верхнесалдинский городской округ - муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Горнозаводскому управленческому округу. Общая площадь округа 169,6 тыс.га. Население округа составляет 45737 чел. Город Верхняя Салда – центр муниципального образования Верхнесалдинский городской округ, расположен севернее города Екатеринбурга на расстоянии 188 км, по отношению к городу Нижний Тагил – восточнее, на расстоянии 42 км.

Верхнесалдинский городской округ расположен в центральной части Свердловской области и граничит на севере с Верхотурским городским округом, на западе - с городским округом Красноуральск, городом Верхней Салдой и Горноуральским городским округом, на востоке - с муниципальными образованиями Алапаевским, Нижнесалдинскими Махнёвским, на юге - с Горноуральским городским округом.

Промышленный профиль городского округа определяет металлургическое, добывающее и пищевое производство. На территории городского округа имеются богатые месторождения полезных ископаемых: торф, формовочный песок, известняк, мрамор, гранит, огнеупорная глина и другие строительные материалы, а также месторождения железной руды, жильного золота.

Гидрогеографическая сеть округа представлена рекой Салдой и её левобережными притоками: реками Иса, Чёрная, Ломовка. К северу и северо-западу от города Верхняя Салда находятся обширные болота.

Населенные пункты Верхнесалдинского ГО в настоящее время обслуживаются железнодорожным и автомобильным транспортом. Водные объекты не судоходны. Ближайший аэропорт расположен в областном центре – г. Екатеринбург. Сеть железных и автомобильных дорог обеспечивает связь округа с областным центром и соседними муниципальными образованиями – ГО «Нижняя Салда, ГО ЗАТО Свободный, МО Алапаевское, ГО Верхотурский, Горноуральским ГО.

Сеть железных и автомобильных дорог обеспечивает связь округа с областным центром и соседними муниципальными образованиями – ГО «Нижняя Салда, ГО ЗАТО Свободный, МО Алапаевское, ГО Верхотурский, Горноуральским ГО.

С юга на запад транзитом через территорию города Верхняя Салда городской округ пересекает железнодорожная ветка «Нижний Тагил – Алапаевск». По участку железной дороги «Нижний Тагил – Алапаевск» осуществляется пассажирское и грузовое движение. Пригородные пассажирские электропоезда осуществляют перевозку пассажиров, а товарные составы осуществляют перевозку грузов для торговых, промышленных и прочих организаций города. Ближайшая станция

остановки поездов дальнего следования расположена в г. Нижний Тагил. Железнодорожный вокзал города Верхняя Салда находится в удовлетворительном состоянии, прочие железнодорожные станции и остановочные пункты нуждаются в реконструкции. Парки локомотивов и грузовых вагонов имеют высокую степень износа. В связи с этим уровень эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта остается чрезмерно высоким.

Функциональное зонирование территории Верхнесалдинского городского округа представлено следующими функциональными зонами:

- жилая зона;
- общественно-деловая зона;
- производственная зона,
- коммунально-складская зона
- зона инженерной инфраструктуры;
- зона транспортной инфраструктуры;
- рекреационная зона;
- зона сельскохозяйственного использования;
- зона специального назначения.

Жилая зона включает в себя индивидуальную жилую застройку с участками и многоэтажную жилую застройку на территории населенных пунктов.

По своей планировочной ситуации Верхняя Салда – типичный пример уральских промышленных городов. Городская застройка исторически складывалась вокруг металлургического завода и созданного для его нужд пруда. Железной дорогой и рекой Верхняя Салда делится на две части: северную и южную. В центре расположен массив с четкой прямоугольной структурой кварталов с частой сеткой улиц.

Город имеет компактно-расчлененную структуру и включает группу жилых районов: Центральный, Юго-западный и Юго-восточный. Центральный район условно можно разделить на северную и южную часть. В северной части жилого района представлена застройка 3-4-5 этажными домами. Южная часть застроена преимущественно одноэтажными домами усадебного типа. Юго-западный и Юго-восточный районы представлены преимущественно индивидуальной жилой застройкой.

Верхнесалдинский ГО с центром город Верхняя Салда включает в себя 19 населенных пунктов, в том числе 1 город, 4 территориальных органа местного самоуправления с 14 сельскими населенными пунктами: деревня Никитино; деревня Северная с поселками Ива и Тупик; деревня Нелоба с деревней Балакино; поселок Басьяновский с деревнями Кокшарово, Малыгино, Моршинино и поселками Бобровка, Первый, Второй (упразднен), Выя, Ежевичный, Перегрузочная, Песчаный Карьер, Тагильский.

Распределение населенных пунктов по сельским администрациям

представлено в таблице 1.5.1.

Таблица 1.5.1 – Распределение населенных пунктов по администрациям

№ п/п	Населенный пункт	Тип населенного пункта	Население	Административно-территориальная единица Верхнесалдинского района
1.	Балакино	деревня	4	Нелобский сельсовет
2.	Басьяновский	посёлок	1454	город Верхняя Салда
3.	Бобровка	посёлок	26	город Верхняя Салда
4.	Верхняя Салда	город, административный центр	42 733	город Верхняя Салда
5.	Вья	посёлок	0	город Верхняя Салда
6.	Ежевичный	посёлок	95	город Верхняя Салда
7.	Ива	посёлок	30	Северский сельсовет
8.	Кокшарово	деревня	0	Моршининский сельсовет
9.	Малыгино	деревня	37	Моршининский сельсовет
10.	Моршинино	деревня	4	Моршининский сельсовет
11.	Нелоба	деревня	177	Нелобский сельсовет
12.	Никитино	деревня	700	Никитинский сельсовет
13.	Первый	посёлок	0	город Верхняя Салда
14.	Перегрузочная	посёлок	50	город Верхняя Салда
15.	Песчаный Карьер	посёлок	136	город Верхняя Салда
16.	Северная	деревня	550	Северский сельсовет
17.	Тагильский	посёлок	41	город Верхняя Салда
18.	Тупик	посёлок	2	Северский сельсовет

В состав производственной и коммунально-складской зоны входят территории промышленных и коммунально-складских объектов размещенных в границах населенных пунктов. Их список представлен в таблице 1.5.2.

Таблица 1.5.2 – Объекты промышленных и коммунально-складских объектов, размещенных в границах населенных пунктов

№ п/п	Наименование предприятия, сооружения или иного объекта	Юридический адрес/место размещения	Класс/ Размер СЗЗ
г. Верхняя Салда			
1	ОАО «Корпорация ВСМПО – АВИСМА» площадки «А» и «Б»	ул. Парковая, 1а	3/расчетная СЗЗ
2	ОАО ВСМПО «Леста»	ул. Парковая, 1а	4/400
3	Цех №19 ВСМПО «Ремонта и благоустройства» (гаражи, грузовая техника)	ул. Парковая, 1а	4/100

№ п/п	Наименование предприятия, сооружения или иного объекта	Юридический адрес/место размещения	Класс/ Размер СЗЗ
4	Очистные сооружения ВСМПО	ул. Парковая, 1а	2/500
5	ООО «Верхнесалдинский металлургический завод»	ул. Ленина, 33	3/расчетная СЗЗ
6	ОАО «Верхнесалдинский хлебокомбинат»	ул. Вокзальная, 16	4/100
7	ЗАО «Энергия» (АЗС)	ул. Чернушка, 1а	4/100
8	ОАО «Урал»	ул. Парковая, 1	4/100
9	МУП «Пассажиравтотранс»	ул. Парковая, 9	4/100
10	ФКП «Верхнесалдинский государственный казенный завод»	Молодежный пос., 105	4/100
11	ООО «Уралтрансгаз» газораспределительная станция	В 1,2 км северо-восточнее г. Верхняя Салда	3/300
12	ООО «Стройтехмонтаж»	пос. Северный	4/100
13	Совхоз «Верхнесалдинский»	ул. Металлургов, 57	3/300
14	Полигон ТБО МУП УЖКХ	ул. Парковая, 1	2/500
15	МУП «Ритуал» - кладбище	ул. 25 Октября, 7	3/300
16	Птицефабрика	Не действует	1/1000

Зона специального назначения - свалки ТБО, нарушенные территории, кладбища. Список представлен в таблице 1.5.3.

Таблица 1.5.3 – Объекты зоны специального назначения

№ п/п	Наименование предприятия, сооружения или иного объекта	Юридический адрес/место размещения	Класс/ Размер СЗЗ
1	2	3	4
г. Верхняя Салда			
1	Полигон ТБО МУП УЖКХ	ул. Паркова, 1	2/500
2	МУП «Ритуал» - кладбище	ул. 25 Октября, 7	3/300
3	Шламонакопитель ОАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»	Примыкает к северной границе города Верхняя Салда	нет данных

Автодорожная сеть представлена на территории округа дорогами общего пользования регионального и местного значения. Дорог федерального значения на территории округа нет.

Пересечения автомобильных дорог всех категорий с железной дорогой выполнены в одном уровне.

Общая протяженность дорог с твердым покрытием на территории округа - 152,1 км; с грунтовым – 30 км, что составляет соответственно 83 % и 17 %. Протяженность дорог в городе Верхняя Салда составляет 101,2 км, перечень автомобильных дорог представлен в таблице 1.5.4.

Таблица 1.5.4 - Выписка из реестра муниципальной собственности по автомобильным дорогам общего пользования местного значения Верхнесалдинского городского округа (включая улицы, проезды, переулки) по состоянию на 01.01.2018 год в разрезе объектов автомобильных дорог

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
г. Верхняя Салда				
1	Улица Карла Либкнехта, от ул.Энгельса до ул.25 Октября, севернее и восточнее Центрального поселка	0,5	III	асфальт
2	Улица Ленина, от ул.Парковая до ул.Пролетарская	0,4	III	асфальт
3	Северо-восточная часть, объездная дорога от ул.Парковая на северо-запад до переезда железнодорожного пути Н.Тагил-Алапаевск	1,2	III	асфальт (бетон)
4	Объездная дорога от ул.25 Октября до цеха № 19 ВСМПО	0,5	IV	асфальт
5	Улица Парковая, от ул. Карла Либкнехта до р. Чернушка	2,6	III	асфальт
6	Объездная дорога от ул.25 Октября до промплощадки «Б» ВСМПО	0,9	IV	асфальт
7	Улица Промышленная, от ул.Северный поселок до ДСК ВСМПО	1,0	IV	асфальт
8	Улица Северный поселок, от ул.Промышленная до пересечения с дорогой от промплощадки «Б» ВСМПО на ул. 25 Октября	0,9	III	асфальт
9	Северо-восточная часть, улица Северный поселок, от здания №37 по ул.Северный поселок на северо-восток до перекрестка	0,5	IV	асфальт (бетон-щебень)
10	Улица Северный поселок, от железнодорожного переезда до здания «Турецкий берег»	0,6	III	асфальт
11	Улица Северный поселок, от ул.Промышленная до здания №37 по ул.Северный поселок	0,4	III	асфальт
12	Северо-восточная часть, от ул.Северный поселок до гаража МУП «Горэлектросети»	0,5	IV	щебень
13	Юго-западная часть, от фильтровальной станции ВСМПО, с северо-западной стороны до ТП «Речная»	0,2	IV	асфальт (бетон)
14	Улица Энгельса, от ул. Евстигнеева на юго-восток до ул. Карла Либкнехта	0,4	III	асфальт
15	Улица 1 Мая	2,1	V	грунт
16	Улица 25 Октября	2,1	V	грунт
17	Улица 3 Интернационала	3,4	IV	асфальт
18	Улица Базарная	1,3	V	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен -ность, км	Категория автомо- бильной дороги	Тип покрытия
19	Улица Береговая	1,2	V	грунт
20	Улица Ветеринарная	0,7	V	грунт
21	Улица Вокзальная	1,0	V	грунт
22	Улица Володарского	1,1	V	грунт
23	Улица Воронова (от поселка Молодежный до ул.Устинова)	1,8	III	асфальт
24	Улица Восточная (от ул.Воронова до ул.Парковая)	1,1	IV	асфальт
25	Улица Евстигнеева (от ул.Крупской до ул.Энгельса)	0,3	IV	асфальт
26	Улица Изобретателей	1,1	V	грунт
27	Улица Калинина	1,7	V	грунт
28	Улица Карла Либкнехта (от ул.Энгельса до пруда)	2,1	IV	асфальт
29	Улица Карла Маркса (от ул.Красноармейская до ул.Районная)	3,9	III	асфальт
30	Улица Кирова	1,9	V	грунт
31	Улица Коминтерна	0,2	V	грунт
32	Улица Комсомольская	1,7	V	грунт
33	Улица Кооперативная	0,8	V	грунт
34	Улица Космонавтов	1,1	V	грунт
35	Улица Котовского	1,1	V	грунт
36	Улица Красноармейская	2,8	IV	асфальт
37	Улица Крупской (от ул.Вокзальная до ул.Р.Молодежи)	1,1	IV	асфальт
38	Улица Ленина (от ул.Парковая до пруда)	0,9	III	асфальт
39	Улица Лесная	0,2	IV	асфальт
40	Улица Луначарского	0,6	V	грунт
41	Улица Максима Горького	1,0	V	грунт
42	Улица Metallургов (от ул.Красноармейская до ул.Н.Стройка)	1,3	IV	асфальт
43	Улица Молодежный поселок (от ул.Парковая до ул.К.Маркса)	0,4	IV	асфальт
44	Улица Моральская	0,2	V	грунт
45	Улица Н.Стройка (от ул.Металлургов до шк.№17)	0,6	IV	асфальт
46	Улица Набережная	0,7	V	грунт
47	Улица Народного Фронта	1,7	V	грунт
48	Улица Некрасова	0,9	V	грунт
49	Улица Новая	0,3	V	грунт
50	Улица Орджоникидзе	2,4	V	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
51	Улица Парижской Коммуны	1,8	V	грунт
52	Переулок Володарского	0,2	V	грунт
53	Переулок Заречный	0,3	V	грунт
54	Переулок Зеленый	0,2	V	грунт
55	Переулок Кирпичный	0,3	V	грунт
56	Переулок Нагорный	0,2	V	грунт
57	Переулок Нелобский	0,1	V	грунт
58	Переулок Питомника	0,1	V	грунт
59	Переулок Северский	0,2	V	грунт
60	Переулок Советский	0,3	V	грунт
61	Переулок Совхозный	0,2	V	грунт
62	Переулок Урицкого	0,2	V	грунт
63	Улица Пионеров	0,8	V	грунт
64	Улица поселок Чернушка	0,8	V	грунт
65	Улица Привокзальная	0,3	V	грунт
66	Улица Пролетарская	0,7	V	грунт
67	Улица Пушкина	1,1	V	грунт
68	Улица Рабочей Молодежи (от ул.Энгельса до пруда)	2,2	IV	асфальт
69	Улица Районная (от ул.Устинова до ул.К.Маркса)	0,4	IV	асфальт
70	Улица Розы Люксембург (от ул.3 Интернационала до коллективного сада №8)	2,7	IV	асфальт
71	Улица Сабурова (от ул.Парковая до ул.К.Маркса)	0,9	IV	асфальт
72	Улица Свердлова	2,5	V	грунт
73	Улица Северная	1,4	IV	асфальт
74	Улица Советская	0,4	V	грунт
75	Улица Совхозная	0,5	V	грунт
76	Улица Спортивная (от ул.Парковая до ул.Воронова)	1,3	IV	асфальт
77	Улица Сталеваров	0,5	V	грунт
78	Улица Строителей	0,9	V	грунт
79	Улица Труда	0,6	V	грунт
80	Улица Туристов	0,8	V	грунт
81	Улица Уральских Добровольцев	0,9	V	грунт
82	Улица Уральских Рабочих	0,8	V	грунт
83	Улица Урицкого	1,8	V	грунт
84	Улица Устинова (от ул.Парковая до ул.Районная)	1,4	IV	асфальт
85	Улица Фрунзе	0,7	V	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
86	Улица Чапаева	0,9	V	грунт
87	Улица Чкалова	2,0	V	грунт
88	Улица Щорса	1,0	V	грунт
89	Улица Энгельса (от ул.Крупской до ул.Районная)	3,3	III	асфальт
90	Улица Южная	0,7	IV	асфальт
91	От пересечения автодороги ул.Народного Фронта до пересечения автодороги ул.Карла Либкнехта	1,3	III	асфальт
92	От пересечения автодороги ул.Спортивная у д. 12/2 до пересечения автодороги ул.Устинова у д.11	0,3	IV	асфальт
93	От пересечения автодороги ул.К.Маркса у д. 69 до пересечения автодороги ул.Энгельса у д. 64	0,5	IV	асфальт
94	От пересечения автодороги ул.Кооперативная до пересечения автодороги ул.Свердлова	0,3	IV	асфальт
95	От пересечения автодороги ул.Парковая до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,8	IV	асфальт
96	От пересечения автодороги ул.25 Октября до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,3	IV	щебень
97	От пересечения автодороги ул.Энгельса до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,1	IV	щебень
98	От пересечения автодороги ул.Молодежный поселок у д. 72 до пересечения автодороги ул.Сабурова у д. 13	0,3	IV	асфальт
99	От пересечения автодороги ул.Восточная у д. 4 до пересечения автодороги ул.Молодежный поселок	0,4	V	бетон
100	От пересечения автодороги ул.Спортивная у д.8/1 до д. 25 по ул.Устинова	0,3	IV	асфальт
101	От пересечения автодороги ул.Калинина до пересечения автодороги ул.Р. Молодежи вдоль железной дороги	0,3	V	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
102	От пересечения автодороги ул.Р. Люксембург до пересечения автодороги ул.Свердлова, от пересечения автодороги ул.Свердлова до пересечения автодороги ул.Володарского, от пересечения автодороги ул.Володарского до пересечения автодороги ул.Лесная	2,0	IV	асфальт
103	От пересечения автодороги ул.Воронова у д. 20 до пересечения автодороги ул.Энгельса	0,4	IV	асфальт
104	От пересечения автодороги ул.Р. Люксембург до пересечения автодороги ул.Свердлова, от пересечения ул.Свердлова до пересечения автодороги ул.Лесная с поворотом до въезда на территорию ГЛК «Мельничная»	0,2	IV	асфальт
	ИТОГО по населенному пункту	101,2		
д.Северная				
105	Улица Мичурина	1,4	не установлена	грунт
106	Улица 8 Марта	1,2	не установлена	грунт
107	Улица М.Горького	1,3	не установлена	грунт
108	Улица Пушкина	0,4	не установлена	грунт
109	Переулок М.Горького (от колонки у д/сада до д.1-в)	0,1	не установлена	грунт
110	Переулок от а/дороги до д.1,1-в	0,1	не установлена	грунт
111	Переулок от а/дороги до д/сада	0,1	не установлена	грунт
112	Переулок от а/дороги до ул.Мичурина	0,2	не установлена	грунт
113	Переулок от а/дороги до здания ДК	0,1	не установлена	грунт
114	Переулок от а/дороги до ул.М.Горького	0,1	не установлена	грунт
115	Переулок от магазина до ул.Мичурина	0,2	не установлена	грунт
116	Переулок от а/дороги до ул.Мичурина, 8	0,2	не установлена	грунт
117	Переулок от а/дороги до ул.Пушкина	0,2	не установлена	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
118	Переулок от а/дороги до ул.Пушкина 9	0,2	не установлена	грунт
119	Переулок от а/дороги до ул.М.Горького, 73	0,1	не установлена	грунт
120	Переулок от а/дороги до ул.Мичурина, 26	0,2	не установлена	грунт
121	Переулок от а/дороги до ул.М.Горького	0,1	не установлена	грунт
122	Переулок от а/дороги до ул.8 Марта, 68	0,1	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	6,1		
пос.Ива				
123	От переезда до поселка	0,1	не установлена	грунт
124	Улица Береговая	0,2	не установлена	грунт
125	Улица Центральная	0,7	не установлена	грунт
126	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	грунт
127	От переезда до станции	0,8	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	2,2		
пос.Басьяновский				
128	Улица Мира	0,5	не установлена	грунт
129	Переулок 8 Марта	0,1	не установлена	грунт
130	Улица 8 Марта	0,2	не установлена	грунт
131	Улица Калинина	0,5	не установлена	грунт
132	Улица Крупской	1,4	не установлена	грунт
133	Улица Труда	0,4	не установлена	грунт
134	Улица Строителей	0,9	не установлена	асфальт. грунт
135	Улица Гагарина	0,9	не установлена	грунт
136	Улица Пушкина	0,8	не установлена	грунт
137	Улица Гоголя	0,1	не установлена	грунт
138	Улица Энгельса	0,3	не установлена	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
139	Улица Парковая	0,2	не установлена	грунт
140	Улица Маяковского	0,3	не установлена	грунт
141	Улица Ленина	0,5	не установлена	асфальт
142	Улица Карла Маркса	0,7	не установлена	асфальт. грунт
143	Улица Комарова	0,3	не установлена	грунт
144	Улица Жукова	0,3	не установлена	грунт
145	Улица Чкалова	0,3	не установлена	грунт
146	Улица Ворошилова	0,7	не установлена	грунт
147	Улица 1 Мая	0,4	не установлена	грунт
148	Улица Фрунзе	0,3	не установлена	грунт
149	Улица Чапаева	0,3	не установлена	грунт
150	Улица Жданова	0,3	не установлена	грунт
151	Проезд вдоль центральных складов	0,4	не установлена	грунт
152	От управления "Призма" до ул.Комарова	0,1	не установлена	грунт
153	От ул.Труда до очистных сооружений	0,7	не установлена	грунт
154	От ул.Пушкина до ул.Парковая	0,4	не установлена	грунт
155	От ул.Мира до свалки ТБО	0,5	не установлена	грунт
156	От Строителей 1 до станции Перегрузочная	1,2	не установлена	грунт
157	От Строителей 1 до ЦМИ (цех металлоизделий)	0,2	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	14,4		
пос.Перегрузочная				
158	Улица М.Горького	0,4	не установлена	грунт
159	Улица Свердлова	0,2	не установлена	грунт
160	Улица Гвардейская	0,1	не установлена	грунт

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
	всего по нас.пункту	0,7		
пос.Тагильский				
161	Улица Заречная	1,5	не установлена	грунт
162	Улица О.Кошевого	0,5	не установлена	щебень
163	Улица Лесорубов (от съезда до центральной дороги)	0,8	не установлена	грунт
164	Улица Лесосплавов	0,3	не установлена	щебень
165	Улица Железнодорожная	1,1	не установлена	грунт
166	От дороги до ул.К.Маркса	0,4	не установлена	грунт
167	Улица Карла Маркса	0,1	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	4,9		
пос.Ежевичный				
168	Улица Лесная	0,7	не установлена	грунт
169	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	щебень
170	Улица Центральная	0,9	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	1,9		
пос.Бобровка				
171	Улица Пушкина	0,7	не установлена	грунт
172	Улица 1 Мая	0,4	не установлена	грунт
173	Улица Набережная	0,4	не установлена	грунт
174	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	грунт
175	Улица Лесорубов	0,3	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	2,1		
пос.Песчаный Карьер				
176	От ж/д переезда до поселка	0,3	не установлена	грунт
177	Улица Центральная	0,8	не установлена	грунт
178	От поселка до кладбища	1,0	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	2,1		

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
д.Никитино				
179	Улица Луговая	0,9	не установлена	грунт
180	Улица Новая	0,6	не установлена	грунт
181	Улица Тагильская	1,1	не установлена	грунт
182	Улица Садовая	1,5	не установлена	грунт
183	Улица Центральная	2,0	не установлена	грунт.щебен ь
184	Улица Молодежная	0,9	не установлена	грунт
185	Улица Советская	1,0	не установлена	грунт
186	Улица Восточная	1,2	не установлена	грунт
187	Переулок от ул.Центральная, 3 до ул.Садовая, 2	0,1	не установлена	грунт
188	Переулок от ул.Центральная, 8 до Тагильская, 3	0,2	не установлена	грунт
189	Переулок от ул.Центральная, 14 до складов совхоза	0,4	не установлена	грунт
190	Переулок от ул.Центральная, 15 до ул.Новая, 12	0,3	не установлена	грунт
191	Переулок от ул.Центральная, 25 до ул.Новая 20	0,4	не установлена	грунт
192	Переулок от ул.Садовая, 37 до ул.Тагильская, 26	0,1	не установлена	грунт
193	Переулок от ул.Центральная, 40 до ул.Садовая, 45	0,1	не установлена	грунт
194	Переулок от ул.Центральная, 4 до ул.Восточная, 4	0,2	не установлена	грунт
195	Переулок от ул.Молодежная, 3 до ул.Советская, 4	0,1	не установлена	грунт
196	Переулок от ул.Молодежная, 7 до ул.Восточная, 1	0,2	не установлена	грунт
197	Переулок от ул.Советская, 20 до ул.Восточная, 9	0,1	не установлена	грунт
198	Переулок от ул.Центральная, 25 до ул.Восточная, 20	0,3	не установлена	грунт
199	Переулок от ул.Молодежная, 28 до ул.Восточная, 27	0,2	не установлена	грунт
200	Переулок от ул.Центральная, 36 до ул.Советская, 39	0,2	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	12,0		

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
д.Нелоба				
201	Улица Центральная	1,7	не установлена	грунт
	всего по нас.пункту	1,7		
202	Подъездная автомобильная дорога к п. Свободный от 32 км автодороги г. Нижний Тагил – г. Верхняя Салда до железнодорожного переезда ст. Ива	2,7	III	асфальт
203	От автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский до д. Малыгино	11,7	IV	бетон-щебень
204	От автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский через пос. Песчаный карьер до пос. Тагильский	2,4	не установлена	грунт
205	От 6,229 км автодороги Верхняя Салда – дер. Балакино до дер. Балакино	5,5	не установлена	грунт
206	От автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский до п. Бобровка	4,2	IV	бетон-щебень
	ВСЕГО по городскому округу	175,8		
	Всего по категориям дорог:			
	III категория	20,9		
	IV категория	49,3		
	V категория	49,7		
	Категория не установлена	55,9		

Схема автомагистралей города Верхняя Салда представлена на приложении 1.

Плотность дорожной сети городского округа составляет 117,17 км/тыс.кв.км., плотность дорог с асфальтовым покрытием – 65,63 км/тыс.кв.км., что говорит о высокой развитости дорожных сетей.

Жилищный фонд в городской местности – 1114,7 тыс.кв.м. Ветхий фонд составляет - 7,0 тыс.кв.м., аварийный 0,7 тыс.кв.м. Распределение жилищного фонда по принадлежности права собственности представлено в таблице 1.5.5.

Таблица 1.5.5 - Распределение жилищного фонда по принадлежности права собственности

Населенные пункты	Всего, тыс. кв. м. общей площади	в том числе		
		муниципальный	государственный	частный
г.Верхняя Салда	1114,7	885,9	70,0	158,8

Схема плотности и этажности жилой застройки города Верхняя Салда представлен на приложении 2.

Градообразующим предприятием городского округа является ОАО

«Корпорация ВСМПО – АВИСМА». ОАО «Корпорация ВСМПО – АВИСМА» - это крупнейший производитель полуфабрикатов из титановых сплавов аэрокосмического назначения, а также продукции из алюминиевых сплавов, легированных сталей и жаропрочных сплавов на никелевой основе. В настоящее время корпорация глубоко интегрирована в техно- и наукоемкий сектор мировой экономики: авиакосмос, машиностроение, энергетику, медицину, и является поставщиком высококачественной продукции.

Ведущие предприятия ВСГО:

- Верхнесалдинский металлургический завод (ООО «ВСМЗ»);
- ЗАО ВС ЧЛЗ «РУСЛИЧ»;
- ОАО «УРАЛ»;
- ОАО «Верхнесалдинский хлебокомбинат»;
- Басьяновское карьероуправление.

Характеристика предприятий города Верхняя Салда представлена в таблице 1.5.6.

Таблица 1.5.6 - Предприятия города Верхняя Салда

№ пп	Наименование предприятия	Численность работающих, чел.	Продукция
1	ОАО «Корпорация ВСМПО – АВИСМА»	14145	Титановый прокат, алюминиевый прокат
2	ЗАО ВС ЧЛЗ «РУСЛИЧ»	686	Металлургическое производство
3	ОАО «УРАЛ»	54	Производство столовых приборов из нержавеющей стали
4	ОАО «Верхнесалдинский хлебокомбинат»	207	Хлеб и хлебобулочные изделия, кондитерские изделия
5	ООО «Верхнесалдинский металлургический завод» (ООО «ВСМЗ»)	402	Прокат черных металлов
6	ФКП «Верхнесалдинский государственный казенный завод»	416	Производство машин
7	ООО «ВСМПО-Спецодежда-Люкс»	37	Текстильное швейное производство
8	ООО «ВСМПО-посуда»	83	Металлургическое производство
9	ООО «ВСМПО-алюминевый профиль»	202	Металлургическое производство
10	ООО «ВСМПО-Леста»	135	Обработка древесины
11	ООО «ВСМПО-монтаж»	169	Производство машин
12	«ВСМПО-энергомонтаж»	132	Производство машин
13	МП «Горэлектросети»	159	Распределение электроэнергии

В черте города Верхняя Салда реализуется проект создания и развития особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Титановая долина» (далее - ОЭЗ ППТ «Титановая долина») в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 16.12.2010 № 1032 «О создании на территории муниципального образования Верхнесалдинский ГО Свердловской области особой экономической зоны промышленно-производственного типа». Приоритетные отраслевые направления ОЭЗ ППТ «Титановая долина»: аэрокосмическая отрасль, изделия из титана, машиностроение любых отраслей (производство средств производства, производство компонентов), строительные материалы.

С учетом непосредственной близости к ОЭЗ ППТ «Титановая долина» крупнейшего в мире и единственного в России производителя титановой продукции - ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА», а также в условиях усиления влияния азиатских стран на мировой рынок титана (высокие темпы роста промышленности азиатских стран и высокая скорость освоения специалистами технологий обработки титановой продукции позволят сохранить конкурентное преимущество российской титановой продукции не более 5 - 10 лет), ожидается, что особая экономическая зона сыграет важную роль в развитии экономики муниципалитета и региона, поскольку станет мощным катализатором социально-экономического, научно-технического и кадрового развития округа, стимулирует создание новых рабочих мест и развитие высокотехнологичного промышленного производства; станет важнейшим инструментом привлечения иностранных инвестиций и мобилизации отечественных, в том числе, местных экономических ресурсов; значительно повысит инвестиционную привлекательность и уровень инвестиционного доверия к Верхнесалдинскому городскому округу и Свердловской области; будет способствовать диверсификации отраслевой структуры экономики региона за счет создания новых высокотехнологичных производств.

В результате реализации проекта ожидается рост основных социально-экономических показателей развития Верхнесалдинского городского округа, в том числе объема отгруженных товаров собственного производства, объема инвестиций в основной капитал, прибыли, фонда оплаты труда, экспорта товаров, увеличение налоговых поступлений в консолидированный бюджет Свердловской области.

В соответствии с прогнозным сценарием прирост численности населения Верхнесалдинского городского округа, связанный с перспективами развития ОЭЗ ППТ «Титановая долина», может составить к 2022 году 2,3 тыс. человек. Ожидается, что к 2022 году будет создано порядка 2,2 тысяч новых высокотехнологичных рабочих мест. В настоящее время у ОЭЗ ППТ «Титановая долина» 10 резидентов: ЗАО «Микрамет», ООО «ВСМПО-Новые технологии», ООО «Инферком-Урал», ООО

«Праксайр Титановая долина», ООО «Ураньский оптический завод», ООО «Синерсис», ООО «АС-Пром», ООО «Стройдизель-Композит», ООО «Зибус».

Кроме того, в связи со строительством резидентами производственных мощностей будут создаваться временные рабочие места и привлекаться трудовые ресурсы. В 2020-2022 года планируется реализация инвестиционного проекта по отработке месторождений Пийской группы. Месторождение расположено в 25-30 км от поселка Басьяновский. Сумма капитальных вложений планируется в сумме 750 млн. рублей. На 2019-2021 годы планируется строительство школы на 550 мест, стоимость проекта - 509 млн. рублей.

Однако, учитывая то, что Верхнесалдинский городской округ имеет монопрофильный характер, большая часть населения занята на градообразующем предприятии, рынок труда ограничен, а потребность в работниках крупных компаний, таких как ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА», высока, компаниям-резидентам ОЭЗ ППТ «Титановая долина» необходимо будет проводить активную политику привлечения иногородних работников.

В таблице 1.5.7 представлены данные о распределении населения Верхнесалдинского городского округа по возрастным группам.

Таблица 1.5.7 - Численность всего населения по полу и возрасту на 1 января текущего года, человек, Верхнесалдинский городской округ

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	48 811	48 097	47 530	46 962	46 305	45 737
Женщины	26 678	26 294	26 014	25 713	25 335	25 031
Мужчины	22 133	21 803	21 516	21 249	20 970	20 706
16-17						
Всего	823	757	728	833	843	788
Женщины	392	358	342	414	424	378
Мужчины	431	399	386	419	419	410
0-17						
Всего	8 512	8 550	8 645	8 813	8 892	8 908
Женщины	4 111	4 154	4 216	4 320	4 339	4 337
Мужчины	4 401	4 396	4 429	4 493	4 553	4 571
18-19						
Всего	735	608	623	591	547	645
Женщины	360	316	330	299	282	348
Мужчины	375	292	293	292	265	297
20-24						
Всего	3 046	2 727	2 318	2 009	1 746	1 547
Женщины	1 497	1 314	1 115	990	870	791
Мужчины	1 549	1 413	1 203	1 019	876	756
16-29						
Всего	8 486	7 916	7 359	6 949	6 461	6 088
Женщины	4 202	3 874	3 580	3 368	3 135	2 939
Мужчины	4 284	4 042	3 779	3 581	3 326	3 149

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
25-29						
Всего	3 882	3 824	3 690	3 516	3 325	3 108
Женщины	1 953	1 886	1 793	1 665	1 559	1 422
Мужчины	1 929	1 938	1 897	1 851	1 766	1 686
30-34						
Всего	3 706	3 659	3 604	3 551	3 512	3 549
Женщины	1 930	1 904	1 831	1 814	1 764	1 753
Мужчины	1 776	1 755	1 773	1 737	1 748	1 796
35-39						
Всего	3 832	3 829	3 901	3 856	3 734	3 533
Женщины	2 007	1 999	2 064	2 026	2 006	1 880
Мужчины	1 825	1 830	1 837	1 830	1 728	1 653
40-44						
Всего	3 138	3 233	3 316	3 409	3 451	3 529
Женщины	1 591	1 635	1 713	1 747	1 786	1 857
Мужчины	1 547	1 598	1 603	1 662	1 665	1 672
15-49						
Всего	22 637	21 887	21 417	20 862	20 361	19 997
Женщины	11 535	11 100	10 863	10 561	10 299	10 096
Мужчины	11 102	10 787	10 554	10 301	10 062	9 901
45-49						
Всего	3 061	2 859	2 772	2 691	2 795	2 888
Женщины	1 603	1 491	1 444	1 396	1 427	1 482
Мужчины	1 458	1 368	1 328	1 295	1 368	1 406
50-54						
Всего	4 027	3 858	3 577	3 365	3 085	2 816
Женщины	2 242	2 148	1 960	1 876	1 702	1 548
Мужчины	1 785	1 710	1 617	1 489	1 383	1 268
55-59						
Всего	4 130	4 051	4 042	3 906	3 843	3 736
Женщины	2 421	2 361	2 373	2 278	2 219	2 155
Мужчины	1 709	1 690	1 669	1 628	1 624	1 581
60-64						
Всего	3 894	4 073	4 016	3 886	3 759	3 663
Женщины	2 306	2 401	2 381	2 298	2 245	2 197
Мужчины	1 588	1 672	1 635	1 588	1 514	1 466
65-69						
Всего	1 633	1 880	2 287	2 842	3 248	3 425
Женщины	945	1 094	1 345	1 715	1 994	2 117
Мужчины	688	786	942	1 127	1 254	1 308
70 и старше						
Всего	5 215	4 946	4 739	4 527	4 368	4 390
Женщины	3 712	3 591	3 449	3 289	3 142	3 144
Мужчины	1 503	1 355	1 290	1 238	1 226	1 246
моложе трудоспособного возраста						
Всего	7 689	7 793	7 917	7 980	8 049	8 120
Женщины	3 719	3 796	3 874	3 906	3 915	3 959

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Мужчины	3 970	3 997	4 043	4 074	4 134	4 161
трудоспособный возраст						
Всего	27 959	27 044	26 198	25 449	24 662	23 984
Женщины	13 575	13 051	12 592	12 227	11 820	11 459
Мужчины	14 384	13 993	13 606	13 222	12 842	12 525
старше трудоспособного возраста						
Всего	13 163	13 260	13 415	13 533	13 594	13 633
Женщины	9 384	9 447	9 548	9 580	9 600	9 613
Мужчины	3 779	3 813	3 867	3 953	3 994	4 020

Расселение населения города Верхняя Салда с указанием плотности и численности представлена на приложении 3.

Трудовая структура населения Верхнесалдинского городского округа представлена в таблице 1.5.8.

Таблица 1.5.8 - Трудовые ресурсы на территории Верхнесалдинского городского округа

№ п/п	Показатели	Трудовые ресурсы, человек			
		2015 год	2016 год	2017 год (оценка)	2018 год (прогноз)
1.	Численность постоянного населения	46 305	45 737	45 140	45 040
2.	Население в трудоспособном возрасте	24 662	23 984	22 497	22 447
3.	Численность населения старше трудоспособного возраста	13 594	13 633	13 955	13 954
4.	Численность населения младше трудоспособного возраста	8 049	8 120	8 688	8 639
5.	Численность трудоспособного населения в трудоспособном возрасте	24 268	23 586	22 118	22 068
6.	Численность занятого в экономике населения младше трудоспособного возраста	0	197	100	101
7.	Численность занятого в экономике населения старше трудоспособного возраста	8 013	4 385	4 811	4 825
8.	Численность иностранных трудовых мигрантов	296	552	348	345
9.	Численность занятого в экономике населения, в том числе по видам экономической деятельности:	24 335	23 715	23 331	23 959
9.1	сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	11	0	10	5
9.2	рыболовство, рыбоводство	0	0	0	0
9.3	добыча полезных ископаемых	0	0	0	0
9.4	обрабатывающие производства	14 992	14 146	14 154	14 160

№ п/п	Показатели	Трудовые ресурсы, человек			
		2015 год	2016 год	2017 год (оценка)	2018 год (прогноз)
9.5	производство и распределение электроэнергии, газа и воды	865	848	802	965
9.6	строительство	272	323	326	331
9.7	оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	227	309	319	501
9.8	гостиницы и рестораны	44	28	29	32
9.9	транспорт и связь	513	518	519	530
9.10	финансовая деятельность	112	94	94	99
9.11	операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	550	561	562	563
9.12	государственное управление и обеспечение военной безопасности, обязательное социальное обеспечение	900	791	762	763
9.13	образование	1 498	1 401	1 435	1 410
9.14	здравоохранение и предоставление социальных услуг	1 036	966	972	988
9.15	предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	379	321	421	321
9.16	предоставление услуг по ведению домашнего хозяйства	2 936	3 439	3 026	3 291
10.	Численность учащихся в трудоспособном возрасте, обучающихся с отрывом от производства	205	197	199	200
11.	Численность населения в трудоспособном возрасте, не занятого в экономике (занятые в личном подсобном хозяйстве, военнослужащие, не занятые в экономике)	1 649	1 148	1 041	1 135

В городе Верхняя Салда находятся такие средне-специальные учебные учреждения:

1. Верхнесалдинский авиаметаллургический техникум с численностью обучающихся 580 человек.

Основные направления подготовки:

- «Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и электромеханического оборудования»;
- «Обработка металлов давлением»;

- «Литейное производство черных и цветных металлов»;
- «Монтаж и техническая эксплуатация промышленного оборудования (по отраслям)»;

- «Технология машиностроения»;
- «Экономика и бухгалтерский учет»;

2. Верхнесалдинский многопрофильный техникум им. А.А.Евстигнеева, численность обучающихся 479 человек.

Основные направления подготовки:

- Наладчик кузнечно-прессового производства;
- Машинист крана (крановщик);
- Станочник (металлообработка);
- Аппаратчик - оператор в производстве цветных металлов;
- Оператор - обработчик цветных металлов;
- Наладчик контрольно-измерительных приборов и автоматики;
- Сварщик (электросварочные и газосварочные работы);
- Повар, кондитер;
- Слесарь;
- Контролер продукции цветной металлургии;
- Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования;
- Машинист крана металлургического производства;
- Мастер отделочных строительных работ.

Программа СПО (подготовка специалистов среднего звена):

- Обработка металлов давлением;
- Технология машиностроения.

Программы профессиональной подготовки:

- Машинист крана (крановщик);
- Оператор электронно-вычислительных машин;
- Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования;
- Сварщик (электросварочные и газосварочные работы);
- Станочник широкого профиля;
- Слесарь по ремонту автомобилей;
- Портной;
- Маляр строительный;
- Повар;
- Токарь – универсал;
- Слесарь;
- Стропальщик.

А так же Верхнесалдинский филиал УРФУ им.первого Президента России Б.Н.Ельцина, численность обучающихся 116 человек.

Основные направления подготовки:

- «Металлургия»;
- «Технологические машины и оборудование»;
- «Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств».

Генеральный план Верхнесалдинского городского округа рассматривает проблемы градостроительного развития Верхнесалдинского городского округа с учетом сложившейся ситуации в Свердловской области и перспектив развития в новых социально-экономических условиях.

Целями территориального планирования развития Верхнесалдинского городского округа являются:

- создание условий для роста качества жизни населения и экономики округа, его инвестиционной привлекательности;
- реорганизация инженерной, транспортной и социальной инфраструктур;
- рациональное природопользование, сохранение и улучшение окружающей среды.

Проект генерального плана Верхнесалдинского городского округа в отношении мероприятий по территориальному планированию содержит предложения:

- по установлению и уточнению границ территорий различного функционального использования;
- по резервированию территорий и участков для жилищного, производственного и иного строительства;
- по развитию социальной инфраструктуры округа в отношении как размещения объектов капитального строительства, обеспечивающих осуществление полномочий органов местного самоуправления, так и удовлетворение потребностей населения в коммунальном и культурно-бытовом обслуживании;
- по размещению автомобильных дорог общего пользования между населенными пунктами, мостов и иных транспортных инженерных сооружений вне границ населенных пунктов и объектов электро- и газоснабжения в границах городского округа.

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

Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Населенные пункты Верхнесалдинского ГО в настоящее время обслуживаются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Ближайший аэропорт расположен в областном центре - г. Екатеринбурге.

Сеть железных и автомобильных дорог обеспечивает связь округа с областным центром и соседними муниципальными образованиями - ГО «Нижняя Салда, ГО ЗАТО Свободный, МО Алапаевское, ГО Верхотурский, Горноуральским ГО.

Общая протяженность дорог на территории округа - 175,8 км.

Железнодорожный транспорт

С запад на юг транзитом через территорию города Верхняя Салда городской округ пересекает железнодорожная ветка «Нижний Тагил - Алапаевск». По участку железной дороги «Нижний Тагил - Алапаевск» осуществляется пассажирское и грузовое движение. Пригородные пассажирские электропоезда осуществляют перевозку пассажиров, а товарные составы осуществляют перевозку грузов для торговых, промышленных и прочих организаций города. Ближайшая станция остановки поездов дальнего следования расположена в г. Нижний Тагил.

Основные характеристики станций и остановочных пунктов представлены в таблице 1.6.1.

Таблица 1.6.1 - Основные характеристики станций и остановочных пунктов

Наименование станции	Класс станции	Назначение станции	Кол-во путей	Размеры движения – пар поездов в сутки		
				грузовых	пассажир.	пригород
Ива	5	Промежут.	4	14	-	2
Ост.п 31 км	-	-	-	14	-	2
Верхняя Салда	3	Промежут.	5	14	-	2
Ост.п 42 км	-	-	-	14	-	2
Ост.п 44 км	-	-	-	14	-	2
Моховой	4	Промежут.	4	14	-	2
Перегрузочная	4	На консерв.	3	2	-	-

От станции Моховой на север округа проходит однопутная ветка железной дороги до п. Басьяновский (ст. Перегрузочная) протяженностью 28 км.

По участку железной дороги «Моховой - Перегрузочная» осуществляется только маневровое движение. Маневровые электровозы перегоняют вагоны с торфом от ст. Перегрузочная до ст. Смычка (г. Нижний Тагил).

Переезды, расположенные на ж/д ветке «Верхняя Салда - Моховой» охраняемые (3 шт.); на ж/д ветке «Моховой - Перегрузочная» - неохраняемые (6 шт.).

Из существующих проблем можно выделить высокую степень износа подвижного железнодорожного состава.

Автомобильный транспорт

Данные о количестве автомобильного транспорта, зарегистрированного на территории Верхнесалдинского ГО по состоянию на 01.01.2013 и 01.01.2014 представлены в таблице 1.6.2.

Таблица 1.6.2 - Численность зарегистрированного автомобильного транспорта

Тип транспортных средств	Год	Всего, ед.	Из них принадлежит					
			Физическим лицам	Изменение, %	Юридическим лицам	Изменение, %	Бюджетным организациям	Изменение, %
Грузовые автомобили	2013	1303	799	1,75	335	- 1,19	169	- 14,20
	2014	1289	813		331		145	
Автобусы	2013	171	75	- 2,67	51	- 1,96	45	- 4,44
	2014	166	73		50		43	
Легковые автомобили	2013	13398	13158	12,68	173	0,58	67	- 1,49
	2014	15067	14827		174		66	

Отдел ГИБДД МО МВД России «Верхнесалдинский» осуществляет обслуживание Верхнесалдинского ГО и Городского округа Нижняя Салда. Общая численность грузового транспорта и автобусов, по сравнению с предыдущим годом, сократилась, а легкового транспорта – увеличилась. При этом увеличение численности преимущественно относится к физическим лицам, численность транспорта юридических лиц и бюджетных организаций в основном сократилась.

Данные показатели говорят об увеличении спроса на легковой транспорт среди жителей городского округа, что обусловлено улучшением материального благосостояния общества и увеличением предложения на вторичном и первичном рынке автотранспортных средств. В связи с увеличением численности автотранспортных средств, увеличивается необходимость оборудования новых парковочных мест. Перечень бесплатных автомобильных парковок г. Верхняя Салда приведён в таблице 1.6.3.

Таблица 1.6.3 - Перечень бесплатных автомобильных парковок г. Верхняя Салда

№ п/п	Название, адрес		Число парковочных мест	Время работы	стоимость
1.	Администрация городского округа	Улица Энгельса, 46	20	06:00-22:00	Бесплатная
2.	Магазин «Атлантика»	Улица Воронова, 1	30	06:00-23:00	Бесплатная
3.	МУП «Городские электрические сети»	Улица Молодежный поселок, 102а	12		Бесплатная
4.	ТК «Кипарис»	Улица Воронова, 7а	20		Бесплатная
5.	Сеть магазинов	Улица Воронова, 2/1	30		Бесплатная
6.	ТЦ «Рождественский»	Улица Воронова, 2/2	25		Бесплатная
7.	Магазин «Мебель»	Улица Воронова, 11	10		Бесплатная
8.	Магазин «Заря»	Улица Воронова, 10	25		Бесплатная
9.	Магазин «Семерочка»	Улица Спортивная, 1	30		Бесплатная
10.	ТЦ «Ньюпорт»	Улица Спортивная, 1/2	20		Бесплатная
11.	Магазин «Проспект»	Улица Энгельса, 83/1	45		Бесплатная
12.	ТЦ «Семерочка»	Улица Энгельса, 87/1	60		Бесплатная
13.	магазин «Триумф»	Улица Энгельса, 66/2	25		Бесплатная

№ п/п	Название, адрес		Число парковочных мест	Время работы	стоимость
14.	Магазин «Маленькая страна»	Улица Энгельса, 77	25	06:00-22:00	Бесплатная
15.	Магазин «Магнит»	Улица Энгельса, 73	20		Бесплатная
16.	ТЦ «Аракс»	Улица Сабурова, 8	25		Бесплатная
17.	ТЦ «Аракс»	Улица Карла Либкнехта, 18	15		
18.	Отделение Сбербанка	Улица Карла Маркса, 5	20		Бесплатная
19.	ТЦ «Весна»	Улица Сабурова, 5а	20		Бесплатная
20.	Спорткомплекс «Чайка»	Улица Энгельса, 42	15		Бесплатная
21.	маг. «Титан»	Улица Энгельса, 61	15		Бесплатная
22.	Сеть магазинов	Улица Воронова, 2	10		Бесплатная
21.	ТРЦ «Корона»	Улица Энгельса, 87/1а	30		Бесплатная
22.	Сеть магазинов	Улица Воронова, 6	30		Бесплатная
23.	ТЦ «Райт»	Улица Парковая, 22	230		Бесплатная
24.	«Альтекс» (магазин, офисы)	Улица Ленина, 20	20		Бесплатная

Всего на территории города Верхняя Салда расположено 837 бесплатных парковочных мест, расположенных вблизи общественных зданий.

Схема расположения автостоянок легкового транспорта представлена на приложении 4.

Пассажирские перевозки выполняются транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями.

На территории г. Верхняя Салда работает автостанция и оборудованы остановочные пункты. На территориях прочих населенных пунктов округа – остановочные пункты. На рисунке 1.6 представлена схема расположения транспортных сооружений.



Рисунок 1.6 – Схема расположения сооружений наземного транспорта

Общественный автотранспорт осуществляет перевозку пассажиров между центром городского округа и его населенными пунктами, к центрам соседних городских округов, между г. Верхняя Салда и областным центром. Маршруты общественного транспорта представлены в таблице 1.6.4., а так же на приложениях 5 и 6.

Таблица 1.1.4 - Маршруты общественного транспорта

№ маршрута	Протяженность маршрута, км (в одном направлении)	Число отправок в сутки
<i>Междугородние маршруты</i>		
№ 602 «г.Екатеринбург - г.Верхняя Салда»	186	5 - ежедневно; 1 - понедельник, пятница, суббота, воскресенье; 1 - понедельник, суббота, воскресенье.
№ 610 «г.Екатеринбург - г.Нижняя Салда»	198	4 - ежедневно
№ 630 «г.Нижняя Салда - г.Екатеринбург»	198	5 - ежедневно 2 - ежедневно кроме воскресенья; 1 - пятница, воскресенье; 2 - воскресенье; 2 – понедельник; 1 - понедельник, суббота.
<i>Пригородные маршруты</i>		
№ 101 «г.Верхняя Салда - г.Нижняя Салда»	12	20 - ежедневно
№ 102 «г.Верхняя Салда - д.Никитино»	24	4 - ежедневно
№ 104 «п.Свободный - г.Верхняя Салда»	20	6 - ежедневно
№ 107 «г.Верхняя Салда - д.Нелоба»	23,5	3 - ежедневно
№ 108 «п. Басьяновский - г.Верхняя Салда»	41,6	3 - ежедневно
№ 109 «г.Нижний Тагил - г.Нижняя Салда»	52	28 - ежедневно
№ 149 «г.Верхняя Салда - г.Нижний Тагил»	46,6	4 - ежедневно

Картограмма интенсивности движения автобусов общественного транспорта представлена на приложении 7.

Из существующих проблем можно выделить высокую степень износа общественного автомобильного транспорта.

Схема транспортного районирования и пассажирооборота районов города Верхняя Салда представлена на приложении 8.

Характеристика сети дорог Верхнесалдинского городского округа, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Автодорожная сеть представлена на территории городского округа дорогами общего пользования регионального и местного значения. Дороги федерального значения на территории городского округа отсутствуют.

Техническая информация о региональных дорогах общего пользования на основании данных выписки из Реестра государственного имущества Свердловской области и данных из Генерального плана Верхнесалдинского городского округа представлена в таблице 1.6.5.

Таблица 1.6.5-. Техническая информация о региональных дорогах общего пользования

№ п/п	Код дороги	Наименование автодороги	Категория	Протяженность, км	Количество полос
1.	0801000	г. Верхняя Салда - базы отдыха	IV	5.5	2
2.	0802000	г. Верхняя Салда – г. Нижняя Салда	III	2.86	2
3.	0802110	Подъезд к д/о «Ломовка» от км 1+748 а/д «г.Верхняя Салда – г.Нижняя Салда»	IV	1.49	2
4.	0803000	г.Верхняя Салда – д.Балакино	IV	6.23	2
5.	0804000	г.Верхняя Салда – п/л «Лесная сказка»	IV	3.063	2
6.	0804110	Подъезд к базе отдыха «Тирус» от 2+860 а/д «Верхняя Салда – п/л «Лесная сказка»	IV	0.9	2
7.	0805000	д. Северная – д. Никитино	IV	9.037	2
8.	1902000	г. Нижний Тагил – г. Нижняя Салда	III	19,71	2
9.	5503000	г. Нижняя Салда – п. Басьяновский – с.Медведево	IV	18.22	2
10.	5502000	г. Нижняя Салда – д. Нелоба	IV	4.93	2

Ширина придорожной полосы для автодорог общего пользования составляет:

- для III и IV категории - 50 м;
- для V категории - 25 м (на основании Федерального закона № 257-ФЗ).

Основой транспортной инфраструктуры городского округа являются автомобильные дороги общего пользования регионального значения «г. Нижний Тагил - г. Нижняя Салда» (проходит по территории округа с юго-запада на восток) и «г. Нижняя Салда - п. Басьяновский» (центр округа - северная граница округа).

Автомобильная дорога «г. Нижний Тагил - г. Нижняя Салда» - дорога III категории, соединяет центр ГО - г. Верхняя Салда с крупными

городами Свердловской области – г. Екатеринбург, г. Нижний Тагил. Трасса дороги проходит от г. Нижний Тагил через с. Покровское, д. Северная, параллельно железнодорожной линии «г. Нижний Тагил - г. Алапаевск» через город Верхняя Салда в направлении города Нижняя Салда. С данной дороги возможны выезды на дороги регионального («г. Екатеринбург - г. Нижний Тагил - г. Серов») и местного значения (к п. Ива, д. Никитино).

Автомобильная дорога «г. Нижняя Салда - п. Басьяновский - с. Медведево» - дорога IV категории. Это продольная связь округа, которая соединяет между собой населенные пункты: г. Нижняя Салда, п. Песчаный, п. Тагильский, п. Песчаный карьер, п. Ежевичный, п. Перегрузочная, п. Басьяновский.

Региональные дороги общего пользования на момент проектирования имеют как капитальное (асфальтовое) покрытие, так и улучшенное грунтовое (в зависимости от категории).

Кроме представленных в таблице 1.6.5 автодорог общего пользования регионального значения, по территории округа проходят местные дороги. Часть из них имеет капитальное покрытие (п. Ежевичный, ЗАТО Свободный - д. Малыгино), часть - улучшенное грунтовое покрытие (д. Моршинино - д. Кокшарово - п.Второй), остальные являются проселочными грунтовыми дорогами (п. Басьяновский - п. Выя, п. Басьяновский - п. Второй, п. Второй - п. Первый).

Часть автомобильных трасс проходит транзитом по территориям населенных пунктов. Это автодорога «г. Нижний Тагил - г. Нижняя Салда (транзит по территории г. Верхняя Салда), автодорога «г. Нижняя Салда - д. Нелоба» (транзит по территории д. Нелоба), автодорога «г. Нижняя Салда - п. Басьяновский - с. Медведево» (транзит по территориям п. Тагильский, п. Ежевичный, п. Перегрузочная, п. Басьяновский). Полный перечень автомобильных дорог местного значения Верхнесалдинского ГО (включая улицы, проезды, переулки) по состоянию на 01.01.2016 приведен в таблице 1.6.6.

Таблица 1.6.6 - Перечень автомобильных дорог местного значения Верхнесалдинского ГО

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
	г. Верхняя Салда				
1.	Улица Карла Либкнехта, от ул. Энгельса до ул.25 Октября, севернее и восточнее Центрального поселка	0,5	III	асфальт	5,9
2.	Улица Ленина, от ул. Парковая до ул. Пролетарская	0,4	III	асфальт	10,6

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
3.	Северо-восточная часть, объездная дорога от ул.Парковая на северо-запад до переезда железнодорожного пути Н.Тагил-Алапаевск	1,2	III	асфальт (бетон)	8,7
4.	Объездная дорога от ул.25 Октября до цеха № 19 ВСМПО	0,5	IV	асфальт	8,1
5.	Улица Парковая, от ул. Карла Либкнехта до р. Чернушка	2,6	III	Асфальт	11,4
6.	Объездная дорога от ул.25 Октября до промплощадки «Б» ВСМПО	0,9	IV	Асфальт	7,2
7.	Улица Промышленная, от ул.Северный поселок до ДСК ВСМПО	1,0	IV	Асфальт	13,5
8.	Улица Северный поселок, от ул.Промышленная до пересечения с дорогой от промплощадки «Б» ВСМПО на ул. 25 Октября	0,9	III	Асфальт	7
9.	Северо-восточная часть, улица Северный поселок, от здания №37 по ул.Северный поселок на северо-восток до перекрестка	0,5	IV	асфальт (бетон-щебень)	9,3
10.	Улица Северный поселок, от железнодорожного переезда до здания «Турецкий берег»	0,6	III	Асфальт	6,9
11.	Улица Северный поселок, от ул.Промышленная до здания №37 по ул.Северный поселок	0,4	III	Асфальт	7,6
12.	Северо-восточная часть, от ул.Северный поселок до гаража МУП «Горэлектросети»	0,5	IV	Щебень	5,5
13.	Юго-западная часть, от фильтровальной станции ВСМПО, с северо-западной стороны до ТП «Речная»	0,2	IV	асфальт (бетон)	3,7
14.	Улица Энгельса, от ул. Евстигнеева на юго-восток до ул. Карла Либкнехта	0,4	III	Асфальт	11
15.	Улица 1 Мая	2,1	V	Грунт	4,8
16.	Улица 25 Октября	2,1	V	Грунт	4,4
17.	Улица 3 Интернационала	3,4	IV	Асфальт	6,2
18.	Улица Базарная	1,3	V	Грунт	3,9

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
19.	Улица Береговая	1,2	V	Грунт	3,8
20.	Улица Ветеринарная	0,7	V	Грунт	3
21.	Улица Вокзальная	1,0	V	Грунт	5
22.	Улица Володарского	1,1	V	Грунт	4,7
23.	Улица Воронова (от Молодежный пос. до ул.Устинова)	1,8	III	Асфальт	9
24.	Улица Восточная (от воронова до Парковая)	1,1	IV	Асфальт	11
25.	Улица Евстигнеева (от Крупской до Энгельса)	0,3	IV	Асфальт	6,3
26.	Улица Изобретателей	1,1	V	Грунт	4,2
27.	Улица Калинина	1,7	V	Грунт	4,9
28.	Улица Карла Либкнехта (от Энгельса до пруда)	2,1	IV	Асфальт	6,1
29.	Улица Карла Маркса (от Красноармейская до Районная)	3,9	III	Асфальт	7,2
30.	Улица Кирова	1,9	V	Грунт	3,9
31.	Улица Коминтерна	0,2	V	Грунт	3,5
32.	Улица Комсомольская	1,7	V	Грунт	5
33.	Улица Кооперативная	0,8	V	Грунт	5,1
34.	Улица Космонавтов	1,1	V	Грунт	5,6
35.	Улица Котовского	1,1	V	Грунт	5,2
36.	Улица Красноармейская	2,8	IV	Асфальт	5,8
37.	Улица Крупской (от Вокзальная до Р.Молодежи)	1,1	IV	Асфальт	6,4
38.	Улица Ленина (от ул.Парковая до пруда)	0,9	III	Асфальт	8,8
39.	Улица Лесная	0,2	IV	Асфальт	6,1
40.	Улица Луначарского	0,6	V	Грунт	3,6
41.	Улица Максима Горького	1,0	V	Грунт	4,1
42.	Улица Metallургов (от ул.Красноармейская до ул.Н.Стройка)	1,3	IV	Асфальт	6,8
43.	Улица Молодежный поселок (от ул.Парковая до ул.К.Маркса)	0,4	IV	Асфальт	8,2
44.	Улица Моральская	0,2	V	Грунт	2,9
45.	Улица Н.Стройка (от ул.Металлургов до школы №17)	0,6	IV	Асфальт	6,4
46.	Улица Набережная	0,7	V	Грунт	3,6
47.	Улица Народного Фронта	1,7	V	Грунт	3,9
48.	Улица Некрасова	0,9	V	Грунт	3,6

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
49.	Улица Новая	0,3	V	Грунт	3,8
50.	Улица Орджоникидзе	2,4	V	Грунт	3,8
51.	Улица Парижской Коммуны	1,8	V	Грунт	4,3
52.	Переулок Володарского	0,2	V	Грунт	3,1
53.	Переулок Заречный	0,3	V	Грунт	3,4
54.	Переулок Зеленый	0,2	V	Грунт	3,6
55.	Переулок Кирпичный	0,3	V	Грунт	3,1
56.	Переулок Нагорный	0,2	V	Грунт	3,4
57.	Переулок Нелобский	0,1	V	Грунт	3
58.	Переулок Питомника	0,1	V	Грунт	3
59.	Переулок Северский	0,2	V	Грунт	3,1
60.	Переулок Советский	0,3	V	Грунт	3
61.	Переулок Совхозный	0,2	V	Грунт	2,5
62.	Переулок Урицкого	0,2	V	Грунт	2,6
63.	Улица Пионеров	0,8	V	Грунт	4,2
64.	Улица поселок Чернушка	0,8	V	Грунт	3,2
65.	Улица Привокзальная	0,3	V	Грунт	3,6
66.	Улица Пролетарская	0,7	V	Грунт	5,7
67.	Улица Пушкина	1,1	V	Грунт	4,2
68.	Улица Рабочей Молодежи (от ул.Энгельса до пруда)	2,2	IV	Асфальт	7,3
69.	Улица Районная (от ул.Устинова до ул.К.Маркса)	0,4	IV	Асфальт	8,4
70.	Улица Розы Люксембург (от ул.3 Интернационала до коллективного сада №8)	2,7	IV	Асфальт	6,3
71.	Улица Сабурова (от ул.Парковая до ул.К.Маркса)	0,9	IV	Асфальт	5,8
72.	Улица Свердлова	2,5	V	Грунт	5,7
73.	Улица Северная	1,4	IV	Асфальт	9,5
74.	Улица Советская	0,4	V	Грунт	4,2
75.	Улица Совхозная	0,5	V	Грунт	3,8
76.	Улица Спортивная (от ул.Парковая до ул.Воронова)	1,3	IV	Асфальт	8,8
77.	Улица Сталеваров	0,5	V	Грунт	3,8
78.	Улица Строителей	0,9	V	Грунт	4,2
79.	Улица Труда	0,6	V	Грунт	3,1
80.	Улица Туристов	0,8	V	Грунт	5,3
81.	Улица Уральских Добровольцев	0,9	V	Грунт	4,7
82.	Улица Уральских Рабочих	0,8	V	Грунт	5,2
83.	Улица Урицкого	1,8	V	Грунт	4,6

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
84.	Улица Устинова (от ул.Парковая до ул.Районная)	1,4	IV	Асфальт	10,8
85.	Улица Фрунзе	0,7	V	Грунт	4,9
86.	Улица Чапаева	0,9	V	Грунт	4,8
87.	Улица Чкалова	2,0	V	Грунт	4,1
88.	Улица Щорса	1,0	V	Грунт	4,6
89.	Улица Энгельса (от ул.Крупской до ул.Районная)	3,3	III	Асфальт	8,4
90.	Улица Южная	0,7	IV	Асфальт	5,7
91.	От пересечения автодороги ул. Народного Фронта до пересечения автодороги ул. Карла Либкнехта	1,3	III	Асфальт	
92.	От пересечения автодороги ул. Спортивная у д. 12/2 до пересечения автодороги ул. Устинова у д.11	0,3	IV	Асфальт	
93.	От пересечения автодороги ул. К. Маркса у д. 69 до пересечения автодороги ул. Энгельса у д. 64	0,5	IV	Асфальт	
94.	От пересечения автодороги ул. Кооперативная до пересечения автодороги ул. Свердлова	0,3	IV	Асфальт	
95.	От пересечения автодороги ул. Парковая до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,8	IV	Асфальт	
96.	От пересечения автодороги ул. 25 Октября до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,3	IV	Щебень	
97.	От пересечения автодороги ул. Энгельса до пересечения автодороги от Центрального поселка до корпуса № 1	0,1	IV	Щебень	
98.	От пересечения автодороги ул. Молодежный поселок у д. №72 до пересечения автодороги ул.Сабурова у д. №13	0,3	IV	Асфальт	
99.	От пересечения автодороги ул.Восточная у д. №4 до пересечения автодороги ул.Молодежный поселок	0,4	V	Бетон	

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
100.	От пересечения автодороги ул. Спортивная у д. №8/1 до д. №25 по ул. Устинова	0,3	IV	Асфальт	
101.	От пересечения автодороги ул.Калинина до пересечения автодороги ул.Р. Молодежи вдоль железной дороги	0,3	V	Грунт	
102.	От пересечения автодороги ул.Р. Люксембург до пересечения автодороги ул.Свердлова, от пересечения автодороги ул.Свердлова до пересечения автодороги ул. Володарского, от пересечения автодороги ул.Володарского до пересечения автодороги ул.Лесная	2,0	IV	Асфальт	
103.	От пересечения автодороги ул. Воронова у д. 20 до пересечения автодороги ул. Энгельса	0,4	IV	Асфальт	
104.	От пересечения автодороги ул.Р. Люксембург до пересечения автодороги ул.Свердлова, от пересечения ул. Свердлова до пересечения автодороги ул. Лесная с поворотом до въезда на территорию ГЛК «Мельничная»	0,2	IV	Асфальт	
	ИТОГО по населенному пункту	101,2			
д. Северная					
105.	Улица Мичурина	1,4	не установлена	Грунт	-
106.	Улица 8 Марта	1,2	не установлена	Грунт	-
107.	Улица М.Горького	1,3	не установлена	Грунт	-
108.	Улица Пушкина	0,4	не установлена	Грунт	-
109.	Переулок М.Горького (от колонки у д/сада до д. №1-в)	0,1	не установлена	Грунт	-
110.	Переулок от а/дороги до д. №1, 1-в	0,1	не установлена	Грунт	-
111.	Переулок от а/дороги до д/сада	0,1	не установлена	Грунт	-

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
112.	Переулок от а/дороги до ул.Мичурина	0,2	не установлена	Грунт	-
113.	Переулок от а/дороги до здания ДК	0,1	не установлена	Грунт	-
114.	Переулок от а/дороги до ул.М.Горького	0,1	не установлена	Грунт	-
115.	Переулок от магазина до ул.Мичурина	0,2	не установлена	Грунт	-
116.	переулок от а/дороги до Мичурина 8	0,2	не установлена	Грунт	-
117.	переулок от а/дороги до ул.Пушкина	0,2	не установлена	Грунт	-
118.	Переулок от а/дороги до Пушкина 9	0,2	не установлена	Грунт	-
119.	Переулок от а/дороги до М.Горького 73	0,1	не установлена	Грунт	-
120.	Переулок от а/дороги до Мичурина 26	0,2	не установлена	Грунт	-
121.	Переулок от а/дороги до ул.М.Горького	0,1	не установлена	Грунт	-
122.	Переулок от а/дороги до ул.8 Марта, 68	0,1	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	6,1			
пос. Ива					
123.	От переезда до поселка	0,1	не установлена	Грунт	-
124.	Улица Береговая	0,2	не установлена	Грунт	-
125.	Улица Центральная	0,7	не установлена	Грунт	-
126.	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	Грунт	-
127.	От переезда до станции	0,8	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	2,2			
пос. Басьяновский					
128.	Улица Мира	0,5	не установлена	Грунт	-
129.	Переулок 8 Марта	0,1	не установлена	Грунт	-
130.	Улица 8 Марта	0,2	не установлена	Грунт	-
131.	Улица Калинина	0,5	не установлена	Грунт	-
132.	Улица Крупской	1,4	не установлена	Грунт	-

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
133.	Улица Труда	0,4	не установлена	Грунт	-
134.	Улица Строителей	0,9	не установлена	асфальт, грунт	-
135.	Улица Гагарина	0,9	не установлена	Грунт	-
136.	Улица Пушкина	0,8	не установлена	Грунт	-
137.	Улица Гоголя	0,1	не установлена	Грунт	-
138.	Улица Энгельса	0,3	не установлена	Грунт	-
139.	Улица Парковая	0,2	не установлена	Грунт	-
140.	Улица Маяковского	0,3	не установлена	Грунт	-
141.	Улица Ленина	0,5	не установлена	Асфальт	-
142.	Улица Карла Маркса	0,7	не установлена	асфальт, грунт	-
143.	Улица Комарова	0,3	не установлена	Грунт	-
144.	Улица Жукова	0,3	не установлена	Грунт	-
145.	Улица Чкалова	0,3	не установлена	Грунт	-
146.	Улица Ворошилова	0,7	не установлена	Грунт	-
147.	Улица 1 Мая	0,4	не установлена	Грунт	-
148.	Улица Фрунзе	0,3	не установлена	Грунт	-
149.	Улица Чапаева	0,3	не установлена	Грунт	-
150.	Улица Жданова	0,3	не установлена	Грунт	-
151.	Проезд вдоль центральных складов	0,4	не установлена	Грунт	-
152.	От управления «Призма» до ул.Комарова	0,1	не установлена	Грунт	-
153.	От ул.Труда до очистных сооружений	0,7	не установлена	Грунт	-
154.	От ул.Пушкина до ул.Парковая	0,4	не установлена	Грунт	-
155.	От ул.Мира до свалки ТБО	0,5	не установлена	Грунт	-
156.	От Строителей 1 до станции Перегрузочная	1,2	не установлена	Грунт	-

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
157.	От Строителей 1 до ЦМИ (цех металлоизделий)	0,2	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	14,4			
	пос.Перегрузочная				
158.	Улица М.Горького	0,4	не установлена	Грунт	-
159.	Улица Свердлова	0,2	не установлена	Грунт	-
160.	Улица Гвардейская	0,1	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	0,7			
	пос.Тагильский				
161.	Улица Заречная	1,5	не установлена	Грунт	-
162.	Улица О.Кошевого	0,5	не установлена	Щебень	-
163.	Улица Лесорубов (от съезда до центральной дороги)	0,8	не установлена	Грунт	-
164.	Улица Лесосплавов	0,3	не установлена	Щебень	-
165.	Улица Железнодорожная	1,1	не установлена	Грунт	-
166.	От дороги до ул.К.Маркса	0,4	не установлена	Грунт	-
167.	Улица Карла Маркса	0,1	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	4,9			
	пос. Ежевичный				
168.	Улица Лесная	0,7	не установлена	Грунт	-
169.	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	Щебень	-
170.	Улица Центральная	0,9	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	1,9			
	пос. Бобровка				
171.	Улица Пушкина	0,7	не установлена	Грунт	-
172.	Улица 1 Мая	0,4	не установлена	Грунт	-
173.	Улица Набережная	0,4	не установлена	Грунт	-

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
174.	Улица Железнодорожная	0,3	не установлена	Грунт	-
175.	Улица Лесорубов	0,3	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	2,1			
пос. Песчаный Карьер					
176.	От ж/д переезда до поселка	0,3	не установлена	Грунт	-
177.	Улица Центральная	0,8	не установлена	Грунт	-
178.	От поселка до кладбища	1,0	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	2,1			
д. Никитино					
179.	Улица Луговая	0,9	не установлена	Грунт	-
180.	Улица Новая	0,6	не установлена	Грунт	-
181.	Улица Тагильская	1,1	не установлена	Грунт	-
182.	Улица Садовая	1,5	не установлена	Грунт	-
183.	Улица Центральная	2,0	не установлена	грунт, щебень	-
184.	Улица Молодежная	0,9	не установлена	Грунт	-
185.	Улица Советская	1,0	не установлена	Грунт	-
186.	Улица Восточная	1,2	не установлена	Грунт	-
187.	Переулок от ул.Центральная, д. № 3 до ул.Садовая, д. № 2	0,1	не установлена	Грунт	-
188.	Переулок от ул.Центральная, д. № 8 до ул.Тагильская, д. №3	0,2	не установлена	Грунт	-
189.	Переулок от ул.Центральная, д. № 14 до складов совхоза	0,4	не установлена	Грунт	-
190.	Переулок от ул.Центральная, д. №15 до ул.Новая, д. №12	0,3	не установлена	Грунт	-
191.	Переулок от ул.Центральная, д. №25 до ул.Новая, д. №20	0,4	не установлена	Грунт	-
192.	Переулок от ул.Садовая, д. №37 до ул.Тагильская, д. №26	0,1	не установлена	Грунт	-
193.	Переулок от ул.Центральная, д. №40 до ул.Садовая, д. №45	0,1	не установлена	Грунт	-

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
194.	Переулок от ул.Центральная, д. №4 до ул.Восточная, д. №4	0,2	не установлена	Грунт	-
195.	Переулок от ул.Молодежная, д. №3 до ул.Советская, д. №4	0,1	не установлена	Грунт	-
196.	Переулок от ул.Молодежная, д. №7 до ул.Восточная, д. №1	0,2	не установлена	Грунт	-
197.	Переулок от ул.Советская, д. №20 до ул.Восточная, д. №9	0,1	не установлена	Грунт	-
198.	Переулок от ул.Центральная, д. №25 до ул.Восточная, д. №20	0,3	не установлена	Грунт	-
199.	Переулок от ул.Молодежная, д. №28 до ул.Восточная, д. №27	0,2	не установлена	Грунт	-
200.	Переулок от ул.Центральная, д. №36 до ул.Советская, д. №39	0,2	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	12,0			
д. Нелоба					
201.	Улица Центральная	1,7	не установлена	Грунт	-
	ИТОГО по населенному пункту	1,7			
202.	Подъездная автомобильная дорога к п. Свободный от 32 км автодороги г. Нижний Тагил – г. Верхняя Салда до железнодорожного переезда ст. Ива	2,7	IV	Асфальт	-
203.	От автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский до д. Малыгино	11,7	IV	бетон, щебень	
204.	От автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский через пос. Песчаный карьер до пос. Тагильский	2,4	не установлена	Грунт	
205.	от 6,229 км автодороги Верхняя Салда – дер. Балакино до дер. Балакино	5,5	не установлена	Грунт	
206.	от автодороги г. Нижняя Салда – пос. Басьяновский до п. Бобровка	4,2	IV	бетон, щебень	
	ВСЕГО по городскому округу	175,8			
	Всего по категория дорог:				

№ пп	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия	Ширина проезжей части, м
	III категория	20,9			
	IV категория	49,3			
	V категория	49,7			
	категория не установлена	55,9			

На территории Верхнесалдинского ГО обслуживанием автомобильных дорог занимаются специализированные подрядные организации. Определение подрядной организации осуществляется путем проведения конкурсных процедур. Срок выполнения обязательств подрядными организациями – один год. На момент актуализации содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, тротуаров общего пользования и подходов к пешеходным переходам, автобусных остановок в г. Верхняя Салда осуществляет ООО «Базовый Капитал ТехноСтрой». Контракт на техническое обслуживание и установку дорожных знаков в г. Верхняя Салда заключен с ООО «Тотем», а контракт на содержание и ремонт светофорных объектов с ООО «СтройЭнегроКомплект».

Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в Верхнесалдинском городском округе, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На основании данных, представленных в таблице 1.6.2, видно, что общая численность грузового транспорта и автобусов, по сравнению с предыдущим годом, сократилась, а легкового транспорта – увеличилась. При этом увеличение численности преимущественно относится к физическим лицам, численность транспорта юридических лиц и бюджетных организаций в основном сократилась. Данные показатели говорят об увеличении спроса на легковой транспорт среди жителей городского округа, что обусловлено улучшением материального благосостояния общества и увеличением предложения на вторичном и первичном рынке автотранспортных средств.

Светофорное регулирование

В Верхнесалдинском городском округе светофорное регулирование организовано только в городе Верхняя Салда.

На рисунке 1.6.1 представлена схема расположения существующих светофорных объектов.

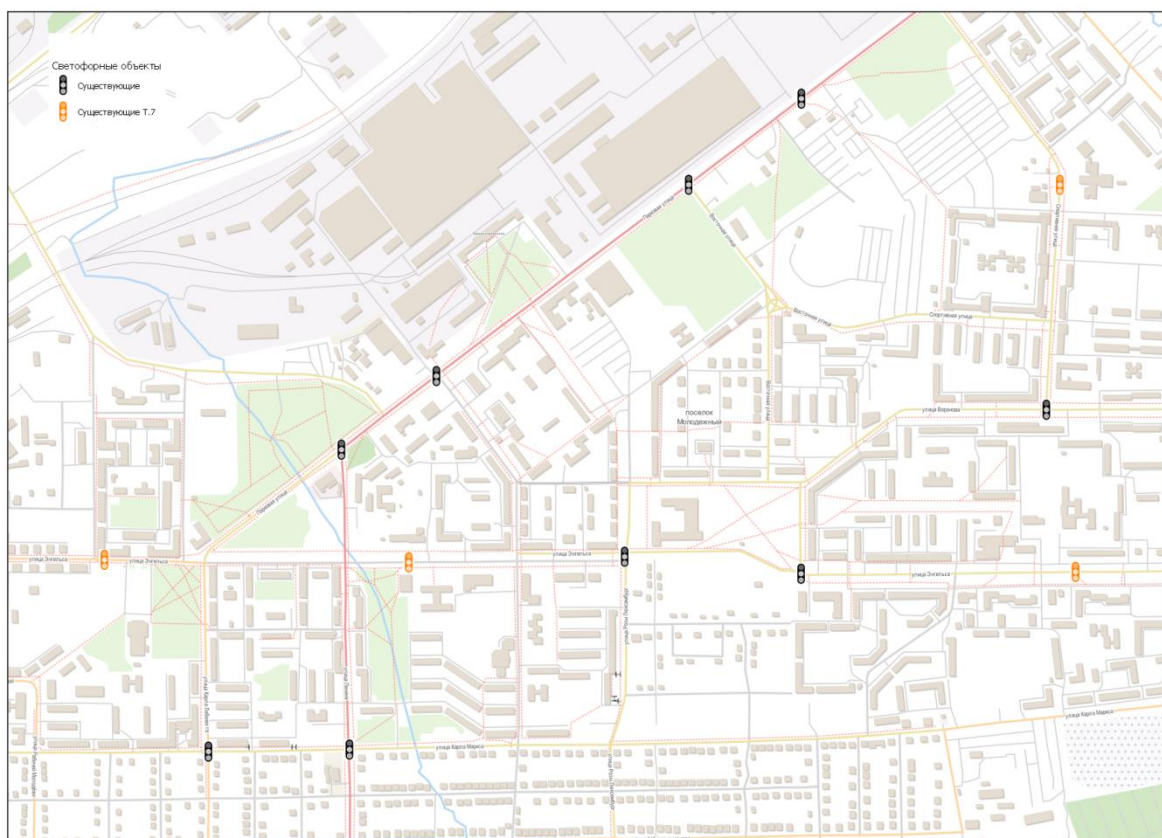


Рисунок 1.6.1 - Схема расположения светофорных объектов

Светофорное регулирование организовано как на пересечении улиц, так и возле образовательных учреждений. Всего на балансе города 139 светофоров, из них 65 типа Т1 для регулирования движения транспорта, 52 типа П1 для регулирования движения пешеходов, 9 светофоров типа Т7 для регулирования движения вблизи образовательных учреждений, 13 типа Т6д для регулирования движения на железнодорожных переездах.

Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На момент разработки на территории Верхнесалдинского городского округа в центральной части населенных пунктах, преимущественно в зоне многоэтажной застройки, а также у общественных мест оборудованы тротуары шириной от 1,5 до 3 метров. Существующие параметры тротуаров позволяют осуществлять движение пешеходов без затруднений. В местах приближения тротуаров к проезжей части оборудованы разделительные ограждения. В зоне частной жилой застройки, а также в местах, где отсутствует асфальтобетонное покрытие, не оборудованы тротуары для движения пешеходов. Перечень тротуаров города Верхняя Салда приведен в таблице 1.6.7.

Таблица 1.6.7 -2 Перечень тротуаров г. Верхняя Салда

№ п/п	Наименование	Начальная точка	Конечная точка	Протяженность, м	Ширина, м
1.	Парковая	Карла Либкнехта	Спортивная	2 000	2,0
		Карла Либкнехта	въезд в заводоуправление	1 090	2,0
2.	Энгельса	Евстигнеева	Ленина	790	1,8
		Евстигнеева	Молодежный поселок	1 350	2,0
		Ленина	Молодежный поселок	640	6,0
		Энгельса, 81/1	Энгельса, 87	440	1,5
		Энгельса, 60/2	Энгельса, 80	1 130	2,0
3.	Воронова	Молодежный поселок	"Конечная остановка" (юг)	1 460	2,0
		Молодежный поселок	"Конечная остановка" (север)	810	1,5
4.	Карла Маркса	Рабочей Молодежи	Ленина	720	3,0
		Ленина	Остановка К.М.13	160	1,5
		Остановка К.М.13	Розы Люксембург	440	1,5
		Розы Люксембург	3 Интернационала	760	1,5
		3 Интернационала	Районная	620	1,5
5.	3 Интернационала	3 Интернационала, 203	Карла Маркса	230	1,5
6.	Крупской	Рабочей Молодежи	Вокзальная	1 110	1,5
7.	Спортивная	Парковая	Воронова	1 020	2,0
		шк. № 6 (запад)	Воронова	560	2,0
		Спортивная, 1	Спортивная, 11	270	1,5
		Спортивная, 1/1	Спортивная, 13	260	1,5
8.	Восточная	Спортивная, 11	Восточная, 1	330	2,0
		Восточная, 1	Воронова, 5	300	2,0
		Восточная, 4	Воронова, 3	380	1,5
9.	Молодежный поселок	Воронова	Энгельса (ВСАМК)	150	6,0
		Воронова (Гранит)	Карла Маркса	550	1,5
10.	Розы Люксембург	3 Интернационала	Плотина	560	1,5
11.	Сабурова	Парковая	Карла Маркса	800	1,7
		Сабурова, 2а	Карла Маркса	680	1,5
12.	Ленина	Ленина, 1	Площадь	910	1,5
		Энгельса	Площадь	760	1,5
13.	Карла Либкнехта	25 Октября	Энгельса	520	1,5
		Энгельса	Карла Маркса	410	1,5

№ п/п	Наименование	Начальная точка	Конечная точка	Протяженность, м	Ширина, м
		Карла Маркса	ж/д переезд	640	1,5
14.	Евстигнеева	Энгельса	Крупской	260	1,5
15.	Рабочей Молодежи	Крупской	Карла Маркса	160	2,0
		Роддом	Тагильский тракт	1 290	1,5
16.	25 Октября	Энгельса	25 Октября, 3	130	2,0
		25 Октября, 3	дорога на ул. Северный поселок	370	1,5
17.	Тротуар с южной стороны парка им. Гагарина	Парковая	25 Октября	680	1,5
18.	Тротуар от ул. 25 Октября до ц. 41	25 Октября	ц. 41	500	1,5
19.	Тротуар от ул. Парковая (пост ВАИ) до АТП	Парковая	съезд к автотранспортному предприятию	410	1,5
20.	Тагильский тракт	Рабочей Молодежи	Чкалова	520	1,5
ИТОГО				27 170	1,9

Перечень организованных пешеходных переходов (с указанием светофорного регулирования движения), расположенных в г. Верхняя Салда, приведен в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Пешеходные переходы в г. Верхняя Салда

№ п/п	Местонахождение	Кол-во переходов, шт.	Примечание
1.	Через ул. Ленина (автостанция)	1	
2.	Через ул. Ленина / ул. Карла Маркса	1	
3.	Через ул. Ленина, д. 3 напротив Аптеки	1	
4.	Через ул. Ленина / ул. Энгельса	2	
5.	Через ул. Ленина / ул. Парковая	1	регулируемый
	<i>Итого ул. Ленина</i>	6	
6.	Через ул. Карла Маркса / ул. Рабочей Молодежи	1	
7.	Через ул. Карла Маркса / ул. Карла Либкнехта	1	регулируемый
8.	Через ул. Карла Маркса / ул. Ленина	2	регулируемый
9.	Через ул. Карла Маркса / ул. Сабурова	1	
10.	Через ул. Карла Маркса д.69-д.144	1	
11.	Через ул. Карла Маркса / ул. 3 Интернационала	1	
	<i>Итого ул. Карла Маркса</i>	7	
12.	Через ул. Карла Либкнехта / ул. Карла Маркса	1	регулируемый
13.	Через ул. Карла Либкнехта, д.1б у Дворца культуры	1	
14.	Через ул. Карла Либкнехта / ул. Энгельса	2	
	<i>Итого ул. Карла Либкнехта</i>	4	
15.	Через ул. Энгельса / ул. Евстигнеева	1	
16.	Через ул. Энгельса / ул. 25 Октября	1	

№ п/п	Местонахождение	Кол-во переходов, шт.	Примечание
17.	Через ул. Энгельса, д.29 маг. №1 «Центральный»	1	
18.	Через ул. Энгельса / ул. Карла Либкнехта, д.1а	1	
19.	Через ул. Энгельса / ул. Ленина	1	
20.	Через ул. Энгельса (кинотеатр «Кедр»)	1	
21.	Через ул. Энгельса / ул. Сабурова	2	
22.	Через ул. Энгельса, 46 (Администрация)	2	
23.	Через ул. Энгельса / ул. Розы Люксембург	2	
24.	Через ул. Энгельса / ул. Воронова, д.2	1	
25.	Через ул. Энгельса, д.81/1	1	
26.	Через ул. Энгельса, д.85/1	1	
27.	Через ул. Энгельса, д.87 (торговый центр)	1	
28.	Через ул. Энгельса, д.87/1 (сбербанк)	1	
29.	Через ул. Энгельса, д.93/1 (школа № 2)	1	
30.	Через ул. Энгельса, д.97/1	1	
31.	Через ул. Энгельса, д.78/1	1	
	<i>Итого через ул. Энгельса</i>	20	
32.	Через ул. Сабурова / ул. Парковая	2	регулируемый
33.	Через ул. Сабурова, д.4 (горгаз)	1	
34.	Через ул. Сабурова, от д.9 ул. Сабурова к д.69 ул. Энгельса (школа № 3)	1	
35.	Через ул. Сабурова / ул. Энгельса	2	
36.	Через ул. Сабурова д/с № 2	1	
37.	Через ул. Сабурова д/с № 4	1	
	<i>Итого через ул. Сабурова</i>	8	
38.	Через ул. Розы Люксембург / ул. Воронова	1	
39.	Через ул. Розы Люксембург / ул. Энгельса (Маленькая страна)	1	
40.	Через ул. Розы Люксембург / ул. Карла Маркса	1	
	<i>Итого через ул. Розы Люксембург</i>	3	
41.	Через ул. Воронова, д.30 (Аптека)	1	
42.	Через ул. Воронова, д. 1, д.3 маг. «Электротовары»	1	
43.	Через ул. Воронова, д.2, д.5	2	
44.	Через ул. Воронова, д.2/1 (автобусная остановка)	1	
45.	Через ул. Воронова, д.9	1	
46.	Через ул. Воронова, д.11 маг. «Заря»	1	
47.	Через ул. Воронова / ул. Спортивная	2	регулируемый
48.	Через ул. Воронова, д. 15/1	1	
49.	Через ул. Воронова, д. 19 (Конечная остановка)	1	
	<i>Итого через ул. Воронова</i>	11	
50.	Через ул. Спортивная / ул. Воронова	1	регулируемый
51.	Через ул. Спортивная (кафе «Екатерина»)	3	
52.	Через ул. Спортивная, д.8 (маг. «Ньюпорт»)	1	
53.	Через ул. Спортивная (школа № 6)	2	
54.	Через ул. Спортивная, д. 16	1	
55.	Через ул. Спортивная / ул. Парковая	1	
56.	Через ул. Спортивная, д. 11 (Почта)	1	
	<i>Итого через ул. Спортивная</i>	10	
57.	Через ул. Восточная / ул. Парковая	1	регулируемый
58.	Через ул. Восточная / ул. Спортивная	2	
59.	Через ул. Восточная, д. 5 («Юбилейный»)	1	
	<i>Итого через ул. Восточная</i>	4	
60.	Через ул. Парковая / ул. Энгельса (ОПК ВСМПО)	1	

№ п/п	Местонахождение	Кол-во переходов, шт.	Примечание
61.	Через ул. Парковая (Центральный вход в парк им. Гагарина)	1	
62.	Через ул. Парковая / ул. Ленина	1	регулируемый
63.	Через ул. Парковая, д.1а	1	
64.	Через ул. Парковая / ул. Сабурова	1	регулируемый
65.	Через ул. Парковая (Дом книги)	2	
66.	Через ул. Парковая (Восточная проходная ВСМПО)	1	регулируемый
67.	Через ул. Парковая цех № 29 ВСМПО	1	
	<i>Итого через ул. Парковая</i>	9	
68.	Через Нижнетагильский тракт (Остановка Металлургов)	1	
69.	Через Нижнетагильский тракт / ул. Рабочей Молодежи (маг. № 8)	1	
	<i>Итого через Нижнетагильский тракт</i>	2	
70.	Через ул. 25 Октября / ул. Энгельса	1	
71.	Через ул. 25 Октября, д.3	1	
72.	Через ул. 25 Октября / поворот на АТП	1	
	<i>Итого через ул. 25 Октября</i>	3	
73.	Через ул. Евстигнеева / ул. Крупская	1	
74.	Через ул. Евстигнеева / ул. Энгельса	1	
	<i>Итого через ул. Евстигнеева</i>	2	
75.	Через ул.3 Интернационала / ул. Ленина	2	
76.	Через ул. Р. Молодежи / ул. Карла Маркса	1	
77.	Через ул. Крупская / ул. Евстигнеева	1	
78.	Через ул. Районная (Квант)	1	
79.	Через ул. Южная	1	
80.	Через ул. Северная (проходная цеха № 21 ВСМПО)	1	
81.	Через объездную дорогу / ул. Парковая (АТП)	1	
82.	Через дворовую дорогу между ул. Энгельса и ул. Карла Маркса	2	
	<i>Итого прочие</i>	10	
	<i>ИТОГО</i>	99	

Картограмма интенсивности пешеходного движения представлена на приложении 9.

На территории Верхнесалдинского ГО отсутствуют велосипедные дорожки. Передвижение велосипедистов осуществляется по проезжей части.

Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Часть автомобильных трасс проходит транзитом по территориям населенных пунктов, а именно автодорога Нижний Тагил – Нижняя Салда (транзит по территории г.Верхняя Салда). Вынос транзита за территорию города не является возможным в связи с тем, что город Верхняя Салда окружен водоемами и болотистой местностью.

Обслуживание дорог Верхнесалдинского ГО осуществляет специализированная организация, которая ежегодно определяется по результатам закупок. По состоянию на 2016 год предъявляются следующие требования к составу парка транспортных средств для обслуживания дорожных сетей Верхнесалдинского ГО:

- Автогрейдер среднего или тяжелого класса с длиной отвала не менее 3 м – не менее 3 ед.
- Плужно-щеточные снегоочистители на базе автомобиля с длиной щетки, отвала не менее 2,5 м – не менее 4 ед.
- Комбинированные дорожные машины с пескоразбрасывающим оборудованием с емкостью бункера не менее 6 м³ – не менее 2 ед.
- Плужно-щеточные снегоочистители на базе трактора – не менее 6 ед.
- Трактор с навесным/прицепным пескоразбрасывающим оборудованием – не менее 2 ед.
- Погрузчик фронтальный грузоподъемность не менее 2,5 т – не менее 4 ед.
- Автосамосвал грузоподъемностью не менее 10 т – не менее 9 ед.
- Установка холодного фрезерования с шириной барабана 1500-2100 мм типа «Wirtgen» или аналог – не менее 1 ед.
- Асфальтоукладчик типа Vögele или аналог – не менее 1 ед.
- Катки дорожные самоходные типа «НАММ» или аналог от 4 до 7 тонн – не менее 1 ед.
- Катки дорожные самоходные типа «BOMAG» или аналог от 7 до 10 тонн – не менее 1 ед.

Дорожно-транспортные сооружения

На территории г. Верхня Салда расположены следующие дорожно-транспортные сооружения:

1. Мостовое сооружение через р. Салда на ул. Розы Люксембург (в районе д. 37 и д. 5);
2. Три железнодорожных переезда на перегоне обьездной дороги от ул. 25 Октября до промплощадки «Б» ВСМПО;
3. Железнодорожный переезд на перегоне ул. Северный поселок (между обьездной дороги от ул. 25 Октября до промплощадки «Б» ВСМПО и ул. Промышленная);
4. Железнодорожный переезд на перегоне обьездной дороги от ул. Северная до ул. Парковая.

Интенсивность

В рамках проведения обследования интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков на автомобильных дорогах общего пользования Верхнесалдинского городского округа были исследованы следующие узлы улично-дорожной сети (рисунок 1.6.2):

1. Ул. Парковая Проходная ВСМПО «Восточная»;
2. Перекресток ул. Парковая - ул. Восточная;
3. Перекресток ул. Парковая - ул. Сабурова;
4. Перекресток ул. Парковая - ул. Ленина;
5. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Ленина;
6. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта;
7. Перекресток ул. Воронова - ул. Спортивная;
8. Перекресток ул. Энгельса – ул. Молодежный поселок;
9. Перекресток ул. Энгельса – ул. Воронова;
10. Перекресток ул. Спортивная – ул. Спортивная;
11. Примыкание а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда;
12. Примыкание а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда в д. Северная;
13. а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов;
14. Развилка дорог в р-не Коллективного сада №8;
15. г. Верхняя Салда, перекресток ул. Сталеваров и ул. Рабочей Молодежи;
16. г. Верхняя Салда, перекресток ул. К. Либкнехта и а/д Нижний Тагил – Нижняя Салда (в районе д. 74-78, 57, 69);
17. Перекресток ул. 3 Интернационала – ул. Ленина;
18. Перекресток ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная;
19. Перекресток ул. Крупской и ул. Евстигнеева;
20. Перекресток ул. К. Маркса и ул. Районной;
21. Пересечение а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка;
22. Перекресток ул. Парковая - ул. Спортивная;
23. Пешеходные переходы в районе дома № 12 по ул. Парковая;
24. Перекресток ул. Парковая - ул. Карла Либкнехта - ул. Энгельса;
25. Перекресток ул. Ленина - ул. Энгельса;
26. Перекресток ул. Сабурова - ул. Энгельса;
27. Пешеходные переходы в районе дома № 10 по ул. Спортивная;
28. Пешеходные переходы в районе домов № 87/1, 87/2;
29. Перекресток ул. Молодежный поселок - ул. Воронова;
30. Пешеходный переход в дома № 7а по ул. Восточная;
31. Перекресток в районе домов № 1, 1/1, 2, 4 по ул. Спортивная;
32. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Рабочей Молодежи;
33. Автодорога от пересечения автодороги ул. Восточная у д. №4 до пересечения автодороги ул. Молодежный поселок;
34. Автодорога от пересечения автодороги ул. Розы Люксембург до пересечения автодороги ул. Свердлова, от пересечения ул. Свердлова до пересечения автодороги ул. Лесная с поворотом до въезда на территорию ГЛК «Мельничная»;
35. ул. Metallургов (от ул. Орджоникидзе до ул. Красноармейская);

- 36. а/д к д. Никитино;
- 37. а/д к п. Свободный;
- 38. а/д к г. Нижняя Салда (продолжение ул. Карла Маркса).

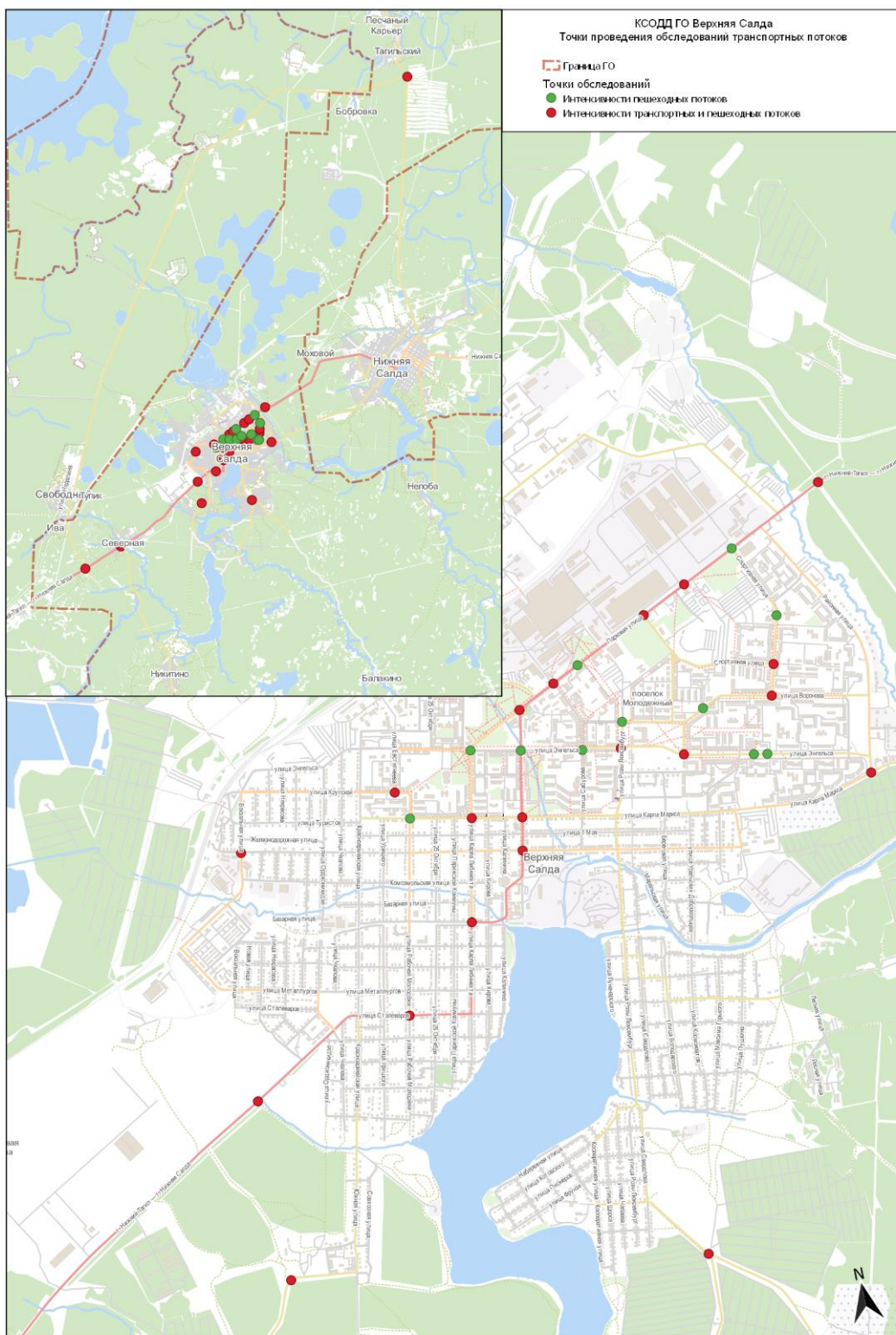


Рисунок 1.6.2. Схема обследования узлов улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа.

По результатам обследования проведен анализ существующей интенсивности транспортной интенсивности и ее состав. Составлены картограммы интенсивности транспортных потоков в утренние и вечерние часы пик (приложения 10 и 11), а так же картограммы состава транспортных потоков в утренние и вечерние часы пик (приложения 12 и 13). Составлены картограммы распределения интенсивности движения.

Таблица 1.6.9. - Ведомость обследования интенсивности движения на ул. Парковая, Проходная ВСМПО «Восточная». Утренний час пик (с 7:00 до 8:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час	
		Направление	
		1	2
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	438	531
2	Грузовые автомобили		
3	Автобусы		6

Таблица 1.6.10. - Ведомость обследования интенсивности движения на ул. Парковая, Проходная ВСМПО «Восточная». Вечерний час пик (с 16:00 до 17:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час	
		Направление	
		1	2
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	424	396
2	Грузовые автомобили		2
3	Автобусы	6	6



Рисунок 1.6.3. - Схема направления транспортных потоков на ул. Парковая, Проходная ВСМПО «Восточная»

Таблица 1.6.11. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Восточная. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	232	240	88	112	108	72
2	Грузовые автомобили	4	4				
3	Автобусы	4			8	4	

Таблица 1.6.12. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Восточная. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	292	324	64	180	132	44
2	Грузовые автомобили		4			4	
3	Автобусы	8	4		4		

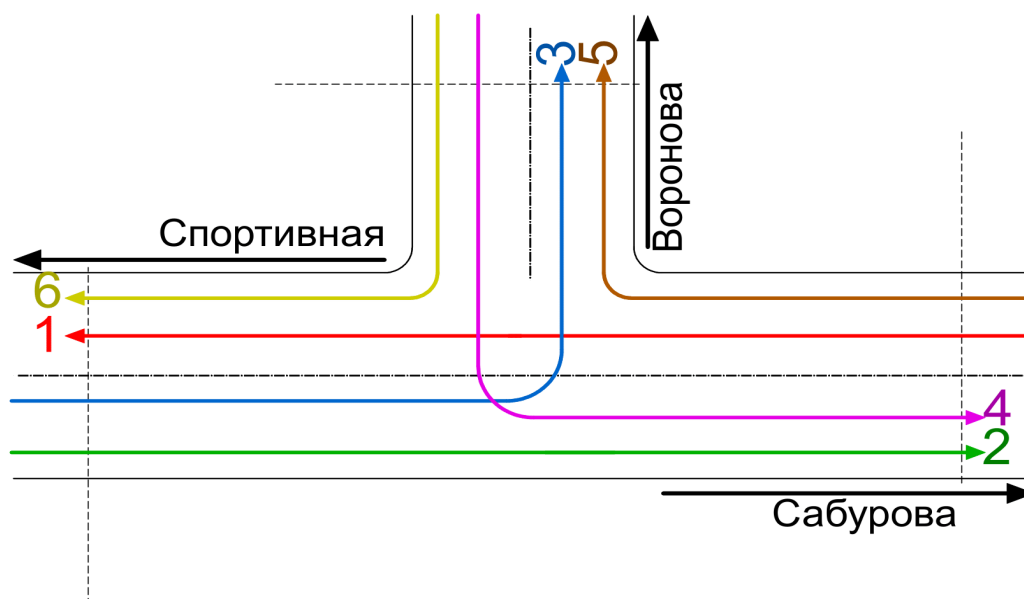


Рисунок 1.6.4. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Парковая - ул. Восточная

Таблица 1.6.13. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Сабурова. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	268	304	4		16	20	140	56	80	12	20	72
2	Грузовые автомобили	4						4					
3	Автобусы	8	12					4					

Таблица 1.6.14. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Сабурова. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	296	460	4		4		168	88	88		4	36
2	Грузовые автомобили	4	4										
3	Автобусы	8	4	4				8					

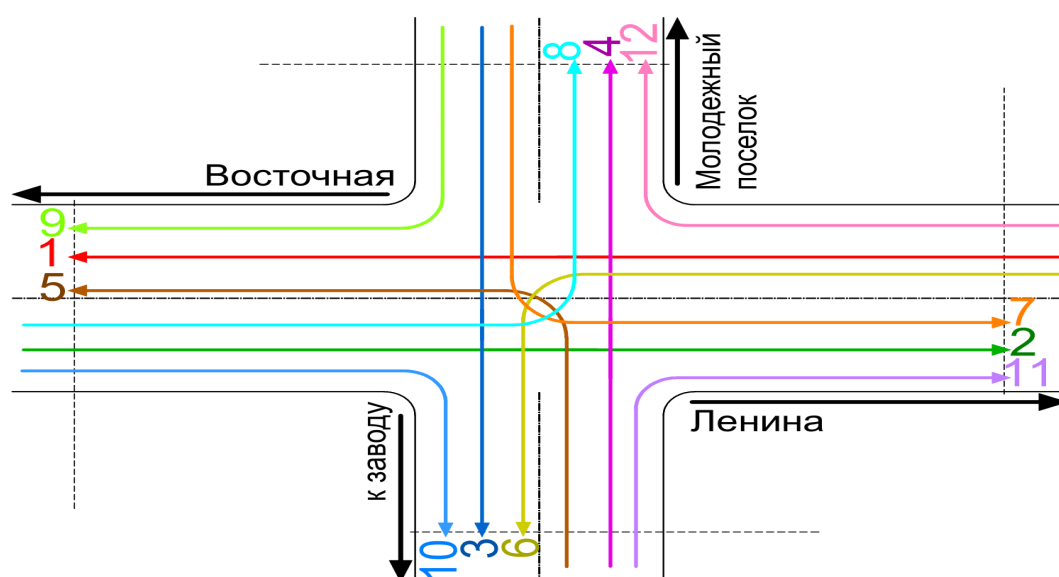


Рисунок 1.6.5. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Парковая - ул. Сабурова

Таблица 1.6.15. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Ленина. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	200	256	88	20	8	112
2	Грузовые автомобили						
3	Автобусы	4	16		4	4	8

Таблица 1.6.16. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Парковая - ул. Ленина. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	140	340	180	60	12	144
2	Грузовые автомобили						
3	Автобусы	8		8		4	8

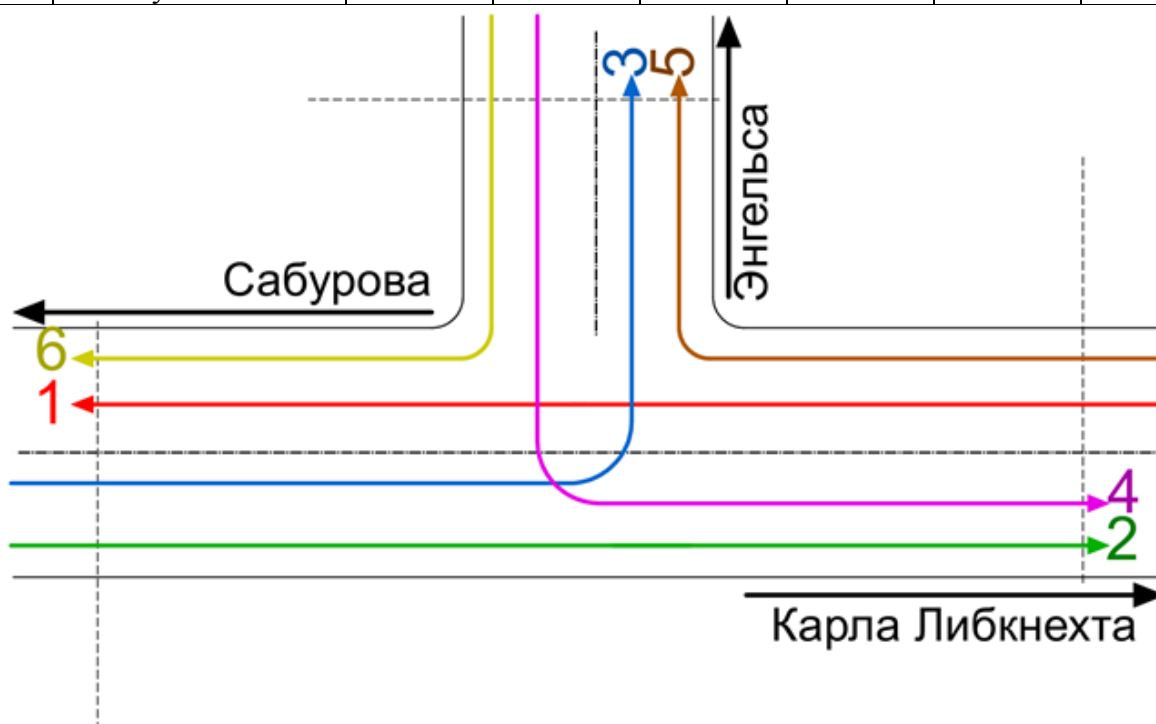


Рисунок 1.6.6. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Парковая - ул. Ленина

Таблица 1.6.17. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Ленина. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	252	148	88	116	12	108	20	36	32	12	116	40
2	Грузовые автомобили			4									
3	Автобусы		4	4			4						

Таблица 1.6.18. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Ленина. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	340	244	256	140	48	128	24	32	64	72	264	56
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы		4		12		4						

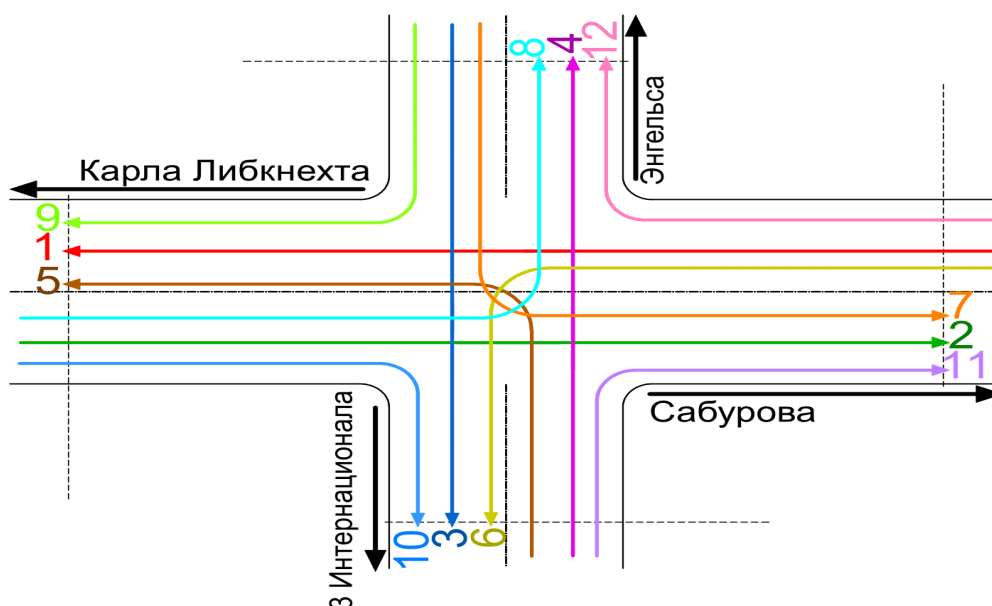


Рисунок 1.6.7. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Ленина

Таблица 1.6.19. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	244	176	40	44	32	28	4	12	24	16	40	4
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы	8											

Таблица 1.6.20. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	196	284	32	88	28	56	8	76	16	72	52	16
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы	196	284	32	88	28	56	8	76	16	72	52	16

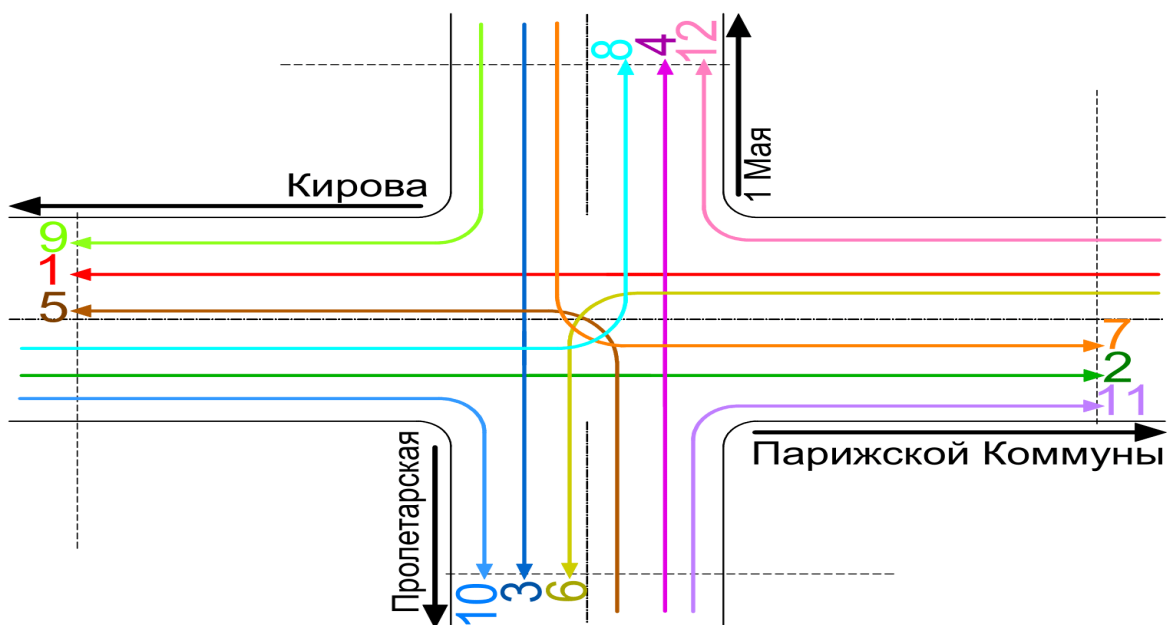


Рисунок 1.6.8. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта

Таблица 1.6.21. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Воронова - ул. Спортивная. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	60	32	64	68	36	116
2	Грузовые автомобили			4			
3	Автобусы	16	8	4			

Таблица 1.6.22. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Воронова - ул. Спортивная. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	112	92	144	188	148	192
2	Грузовые автомобили						
3	Автобусы	8			4		

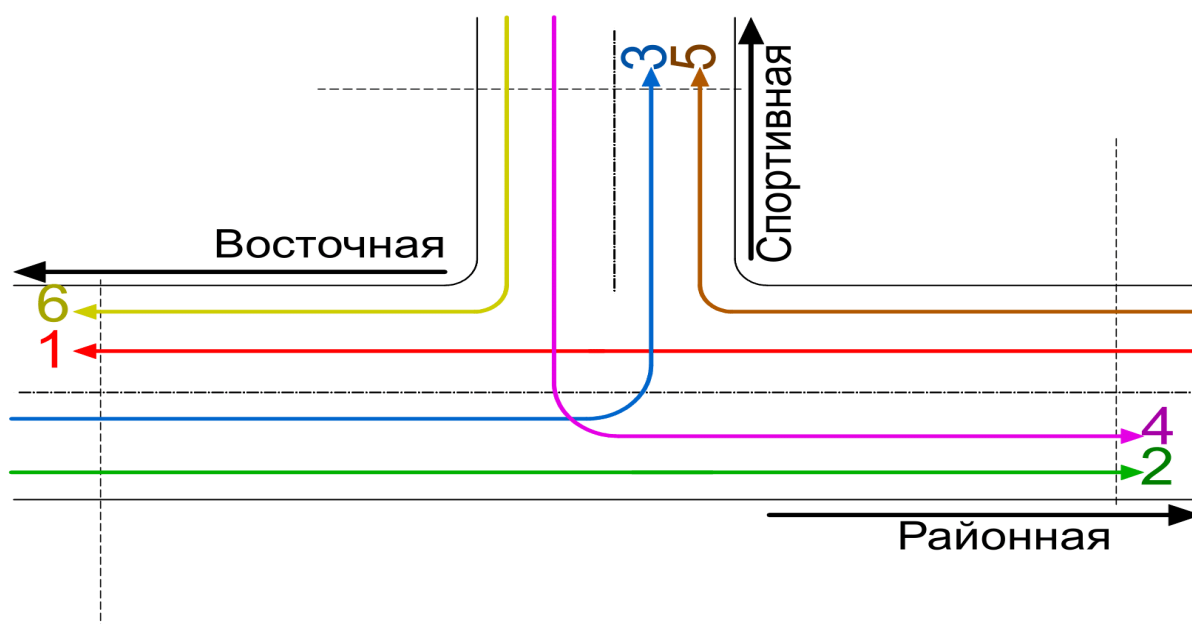


Рисунок 1.6.9. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Воронова - ул. Спортивная

Таблица 1.6.23. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Энгельса – ул. Молодежный поселок. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	64	48	156	184	4	56	16	16	8		76	16
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы			4	4		4						

Таблица 1.6.24. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Энгельса – ул. Молодежный поселок. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	148	56	200	260	4	144	20	68	56	8	92	88
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы			4	4								

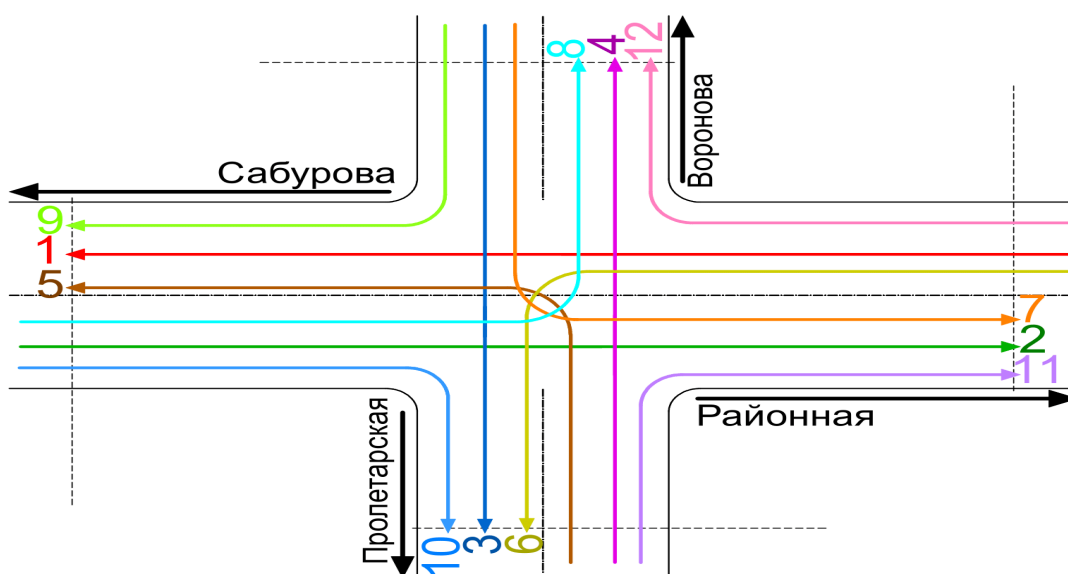


Рисунок 1.6.10. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Энгельса – ул. Молодежный поселок

Таблица 1.6.25. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Энгельса – ул. Воронова. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	88	92	20	100	92	8
2	Грузовые автомобили						
3	Автобусы						

Таблица 1.6.25. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Энгельса – ул. Воронова. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	100	144	28	168	172	16
2	Грузовые автомобили						
3	Автобусы						

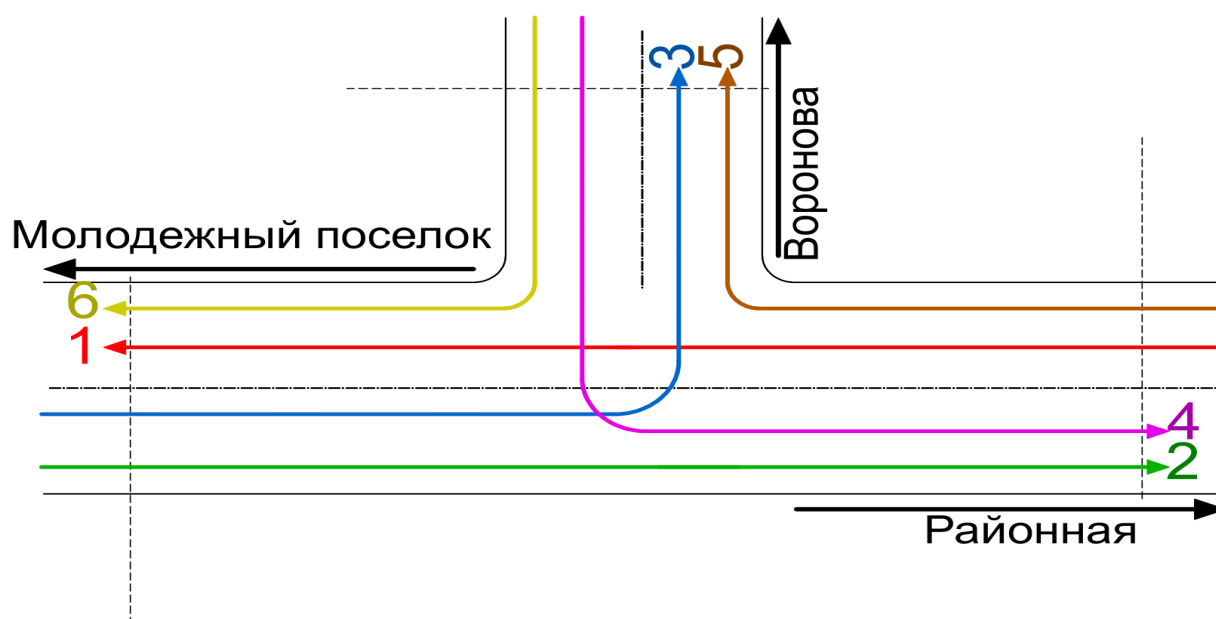


Рисунок 1.6.11. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Энгельса – ул. Воронова

Таблица 1.6.27. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Спортивная – ул. Спортивная. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	4	4	60	136	8	20	32	4	20	8	68	64
2	Грузовые автомобили			4									
3	Автобусы											4	

Таблица 1.6.28. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Спортивная – ул. Спортивная. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	4	28	224	208	4	80	68	8	8	16	92	100
2	Грузовые автомобили												
3	Автобусы				4								

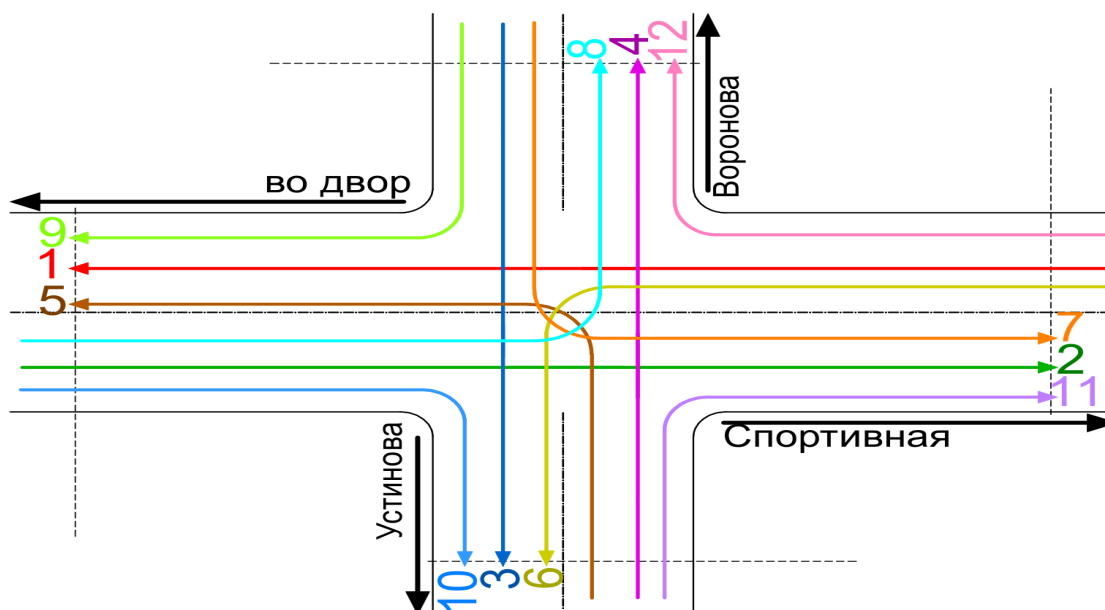


Рисунок 1.6.12. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Спортивная – ул. Спортивная

Таблица 1.6.29. Ведомость обследования интенсивности движения на примыкании а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	136	119	34	20	19	36
2	Грузовые автомобили	20	20	5	2	2	3
3	Автобусы						

Таблица 1.6.30. Ведомость обследования интенсивности движения на примыкании а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	224	194	56	33	31	58
2	Грузовые автомобили	33	33	8	3	3	6
3	Автобусы						

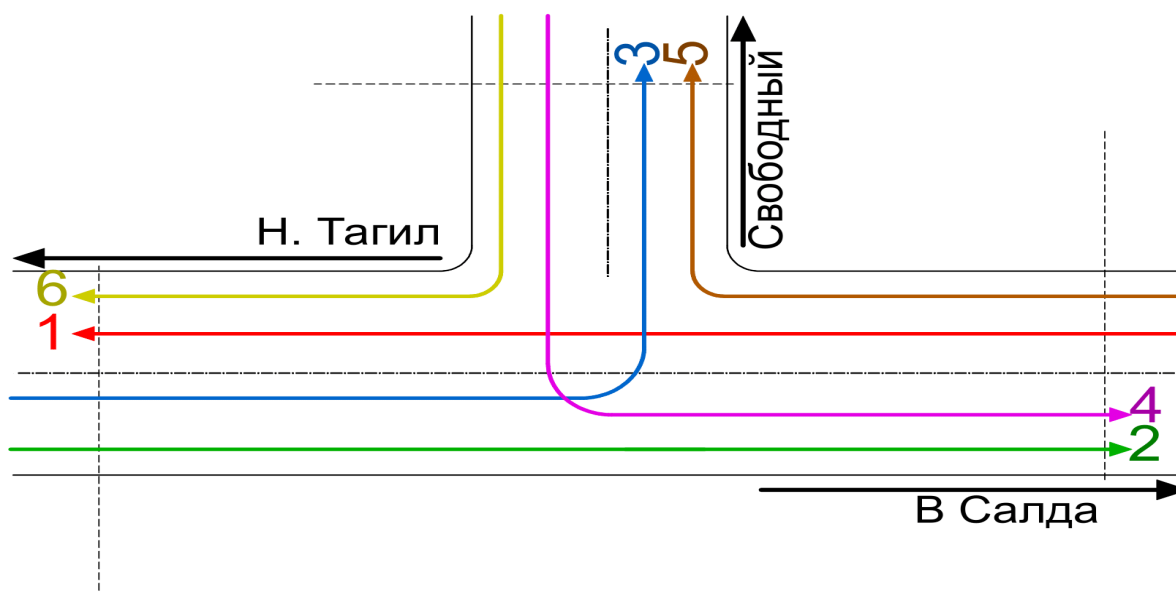


Рисунок 1.6.13. - Схема направления транспортных потоков на примыкании а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда. Вечерний час пик

Таблица 1.6.31. Ведомость обследования интенсивности движения на примыкании а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда в д. Северная. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы			210	186		15		7	3		5	5
2	Грузовые автомобили			19	15		2						
3	Автобусы							2					

Таблица 1.6.32. Ведомость обследования интенсивности движения на примыкании а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – Верхняя Салда в д. Северная. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы			344	304		25		11	6		8	8
2	Грузовые автомобили			31	25		3						
3	Автобусы							3					

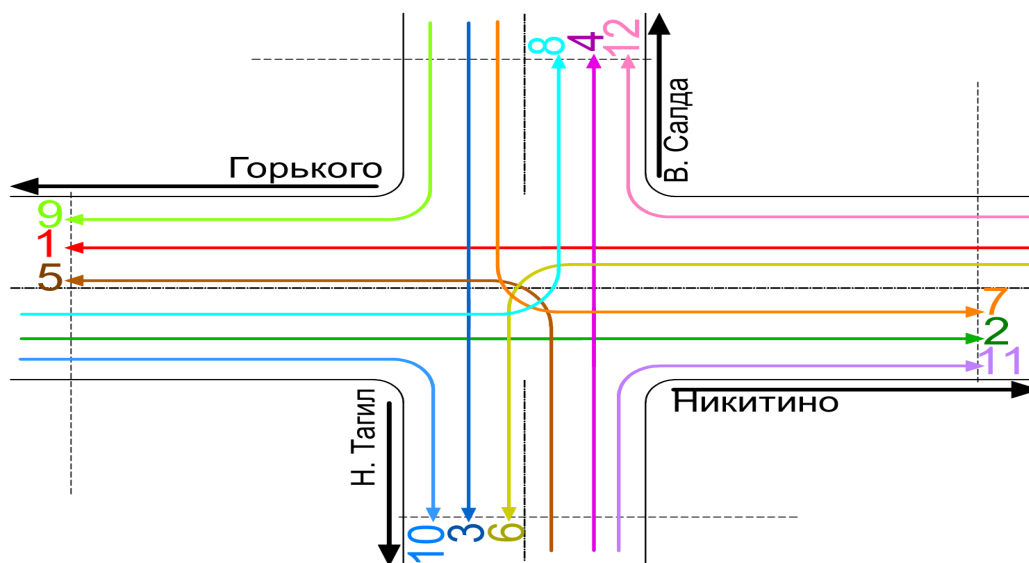


Рисунок 1.6.14. - Схема направления транспортных потоков на примыкании а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – В. Салда в д. Северная

Таблица 1.6.33. Ведомость обследования интенсивности движения на а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час	
		Направление	
		1	2
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	27	42
2	Грузовые автомобили	2	
3	Автобусы	2	

Таблица 1.6.34. Ведомость обследования интенсивности движения на а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час	
		Направление	
		1	2
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	43	70
2	Грузовые автомобили	3	
3	Автобусы	3	

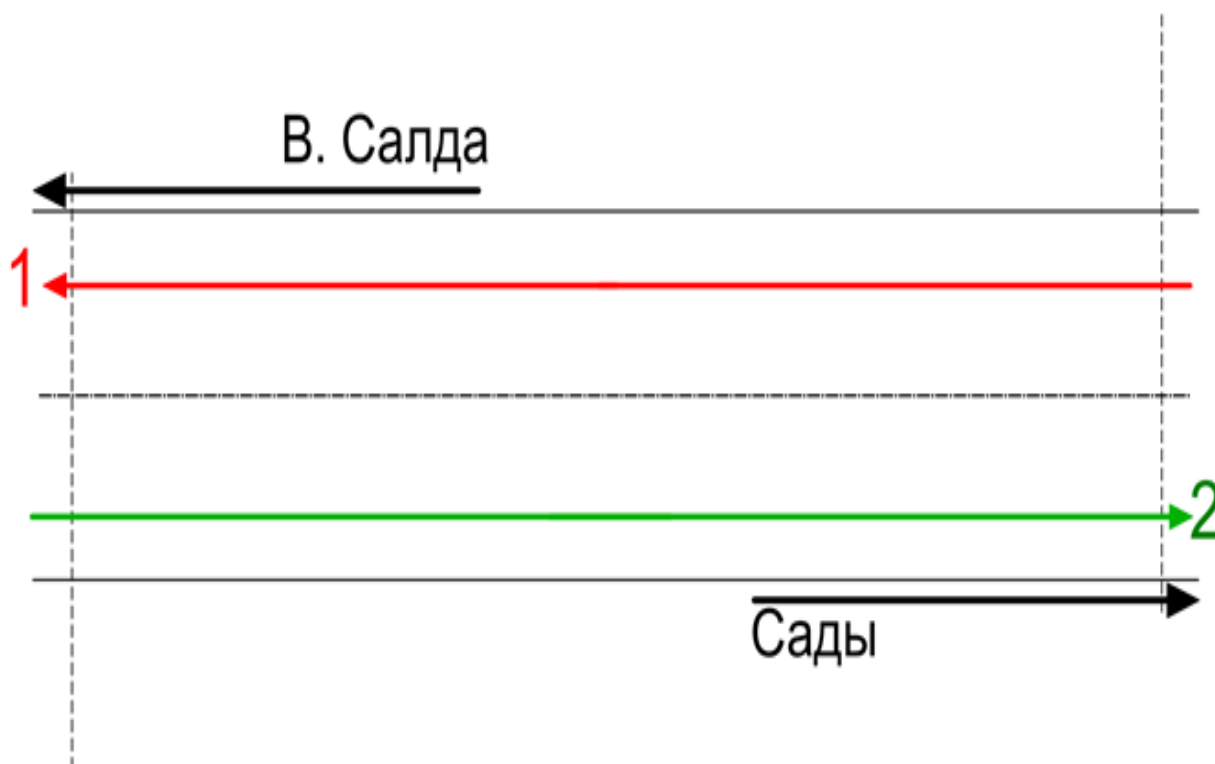


Рисунок 1.6.15. - Схема направления транспортных потоков на а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов

Таблица 1.6.35. Ведомость обследования интенсивности движения на развилке дорог в р-не Коллективного сада №8. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	9	4		104	91	
2	Грузовые автомобили				2		
3	Автобусы				9	4	

Таблица 1.6.36. Ведомость обследования интенсивности движения на развилке дорог в р-не Коллективного сада №8. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	15	7		171	149	
2	Грузовые автомобили				4		
3	Автобусы				15	7	

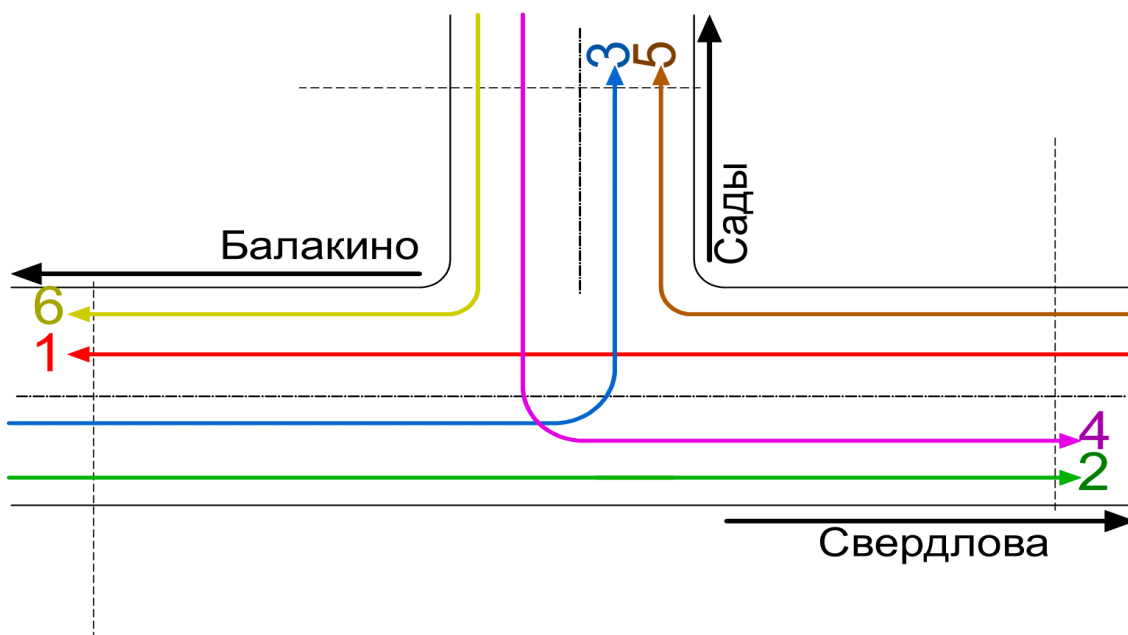


Рисунок 1.6.16. - Схема направления транспортных потоков на развилке дорог в р-не Коллективного сада №8

Таблица 1.6.37. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Сталеваров и ул. Рабочей Молодежи. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	167	165	8		6	2	6	98	130	2	4	6
2	Грузовые автомобили		4		2	2			14	22	2	2	2
3	Автобусы								8	2			

Таблица 1.6.38. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Сталеваров и ул. Рабочей Молодежи. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	273	270	13		10	3	10	160	213	3	7	10
2	Грузовые автомобили		7		3	3			23	37	3	3	3
3	Автобусы								13	3			

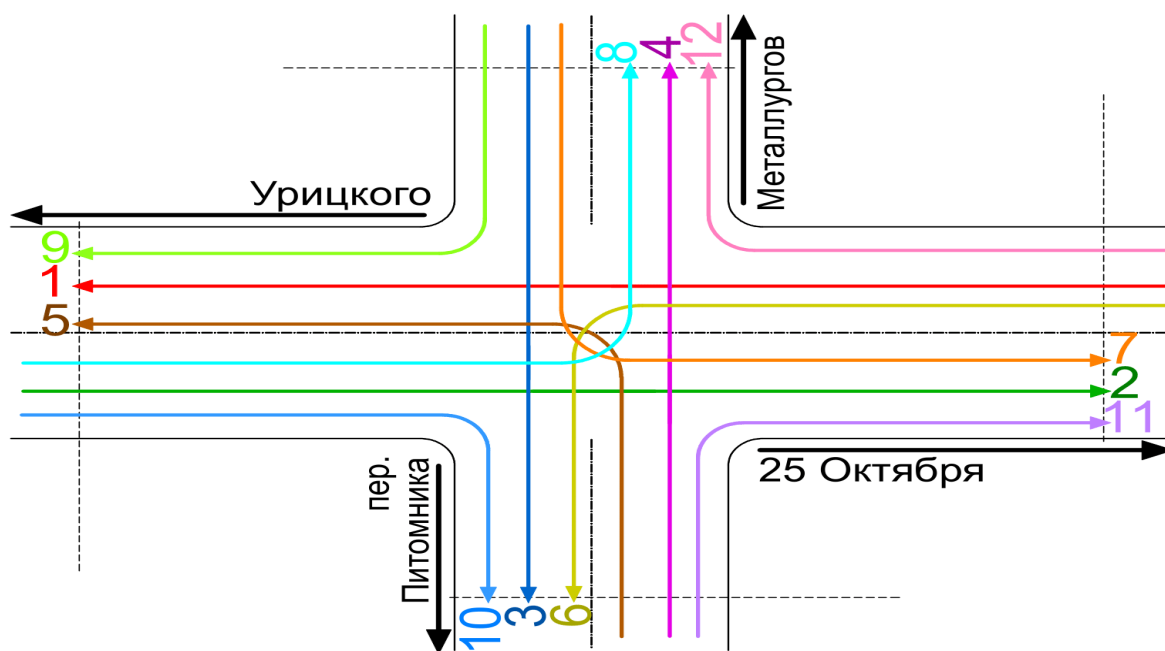


Рисунок 1.6.17. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Сталеваров и ул. Рабочей Молодежи

Таблица 1.6.39. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. К. Либкнехта и а/д Н. Тагил – Н. Салда (в районе д. 74-78, 57, 69). Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы		1	98	59		79	6	1	3		77	6
2	Грузовые автомобили			5	3		3					3	
3	Автобусы												

Таблица 1.6.40. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. К. Либкнехта и а/д Н. Тагил – Н. Салда (в районе д. 74-78, 57, 69). Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы		2	161	97		130	10	2	4		126	10
2	Грузовые автомобили			8	4		4					4	
3	Автобусы												

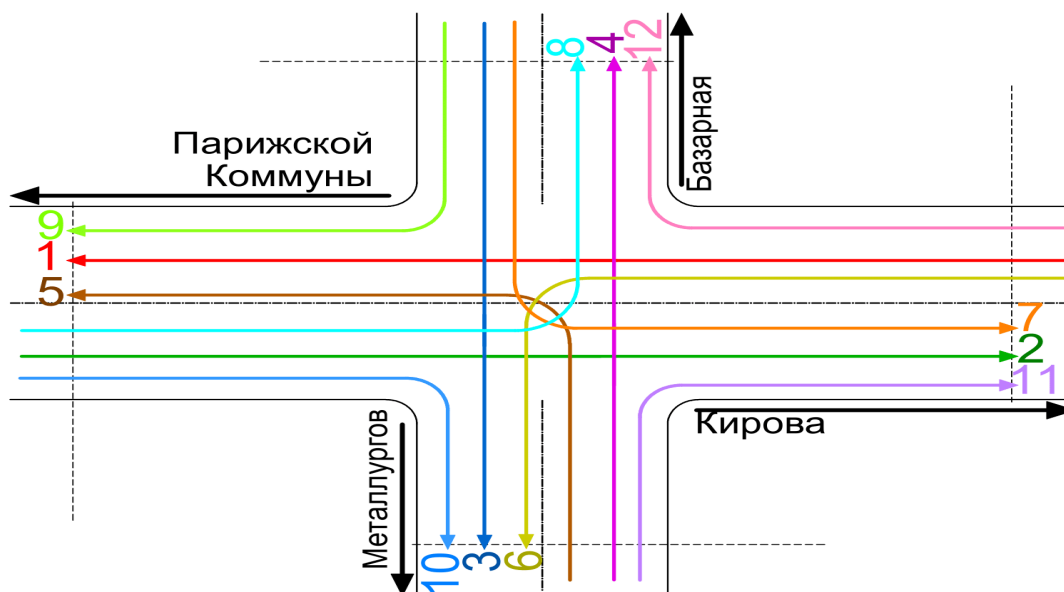


Рисунок 1.6.18. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. К. Либкнехта и а/д Н. Тагил – Н. Салда (в районе д. 74-78, 57, 69)

Таблица 1.6.41. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Ленина. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	245	118	28	35	18	259	1	4	4	76	153	12
2	Грузовые автомобили	1	3	3	4		1			1			
3	Автобусы	1					1					6	

Таблица 1.6.42. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Ленина. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	402	194	46	57	29	425	2	6	6	124	251	19
2	Грузовые автомобили	2	4	4	6		2			2			
3	Автобусы	2					2					11	

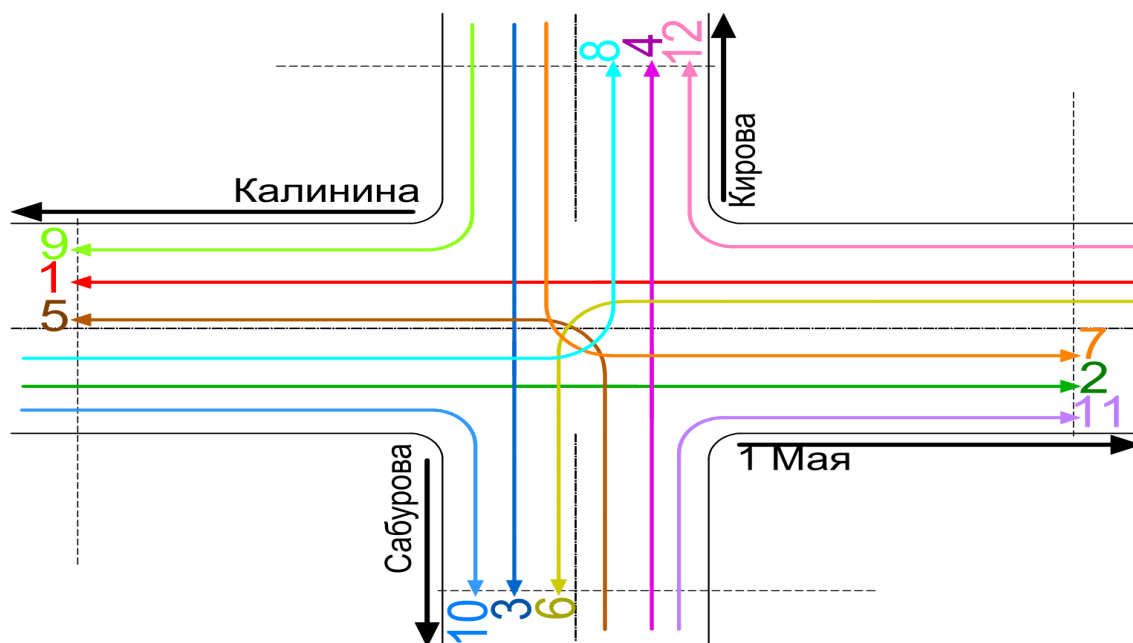


Рисунок 1.6.19. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Ленина

Таблица 1.6.43. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	120	88	2		2	2		2			4	
2	Грузовые автомобили	8	2								2		
3	Автобусы	4	2										

Таблица 1.6.44. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	197	144	3		3	3		3			7	
2	Грузовые автомобили	13	3								3		
3	Автобусы	7	3										

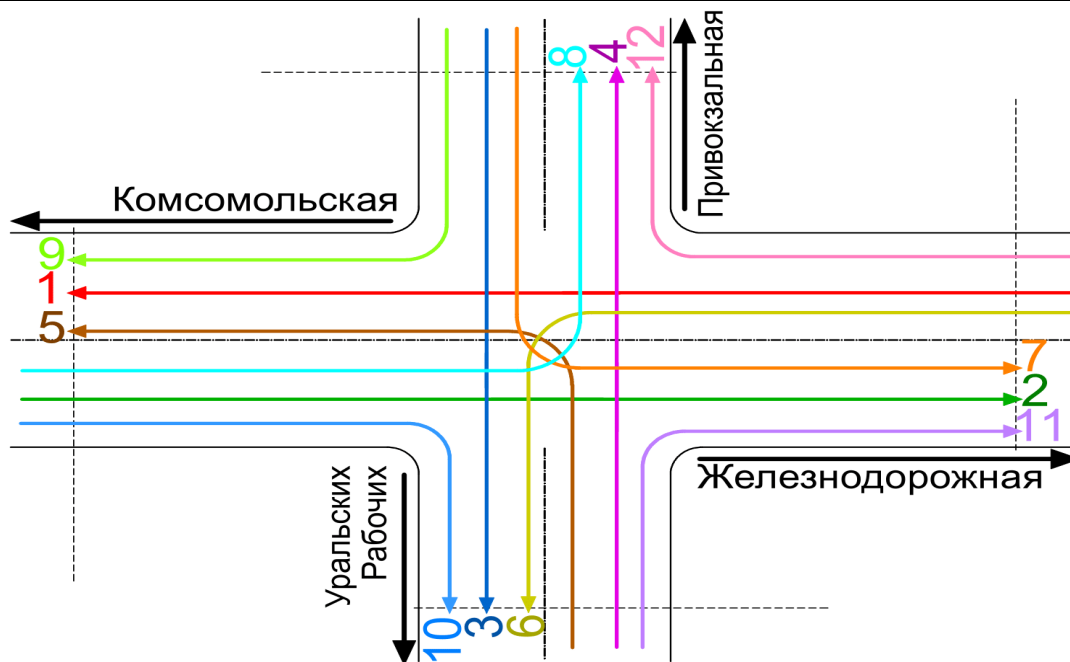


Рисунок 1.6.120. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная

Таблица 1.6.45. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Крупской и ул. Евстигнеева. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	82	80	65	84	105	128
2	Грузовые автомобили	6	8	4	8	6	2
3	Автобусы	4	2	2	4	2	4

Таблица 1.6.46. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. Крупской и ул. Евстигнеева. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	134	131	107	138	172	210
2	Грузовые автомобили	10	14	7	14	10	3
3	Автобусы	7	3	3	7	3	7

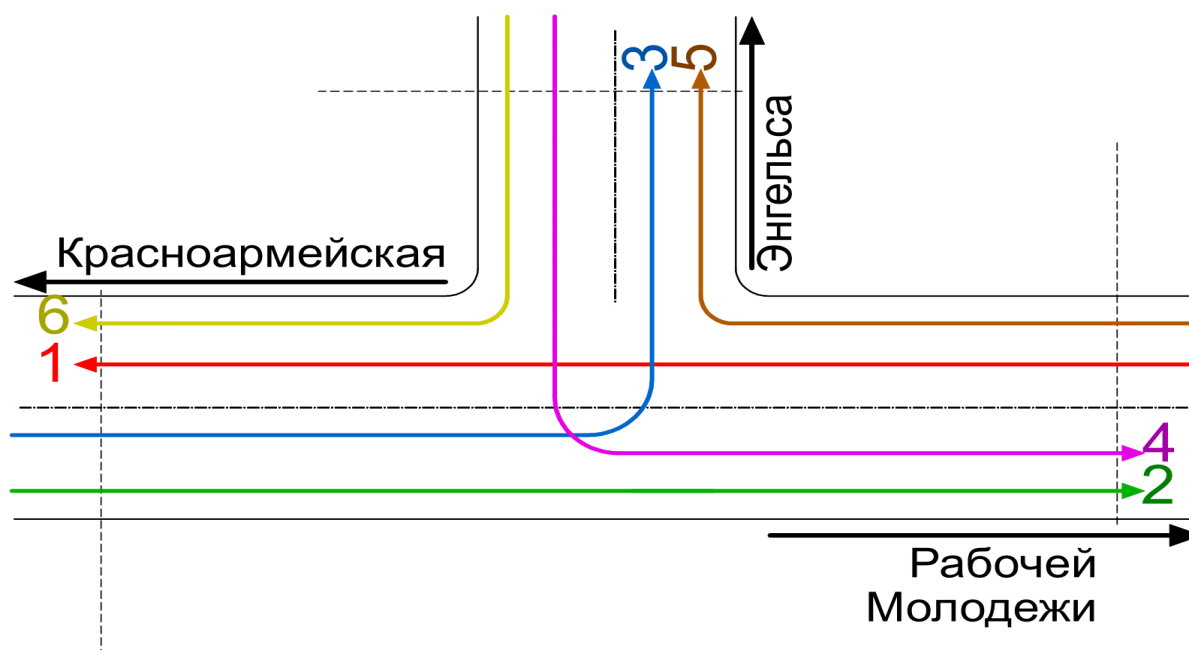


Рисунок 1.6.21. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. Крупской и ул. Евстигнеева

Таблица 1.6.47. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. К. Маркса и ул. Районной. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	25	18	126	32	31	81
2	Грузовые автомобили	2	4				20
3	Автобусы				2		

Таблица 1.6.48. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении ул. К. Маркса и ул. Районной. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час					
		Направление					
		1	2	3	4	5	6
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	41	29	206	53	50	132
2	Грузовые автомобили	3	6				32
3	Автобусы				3		

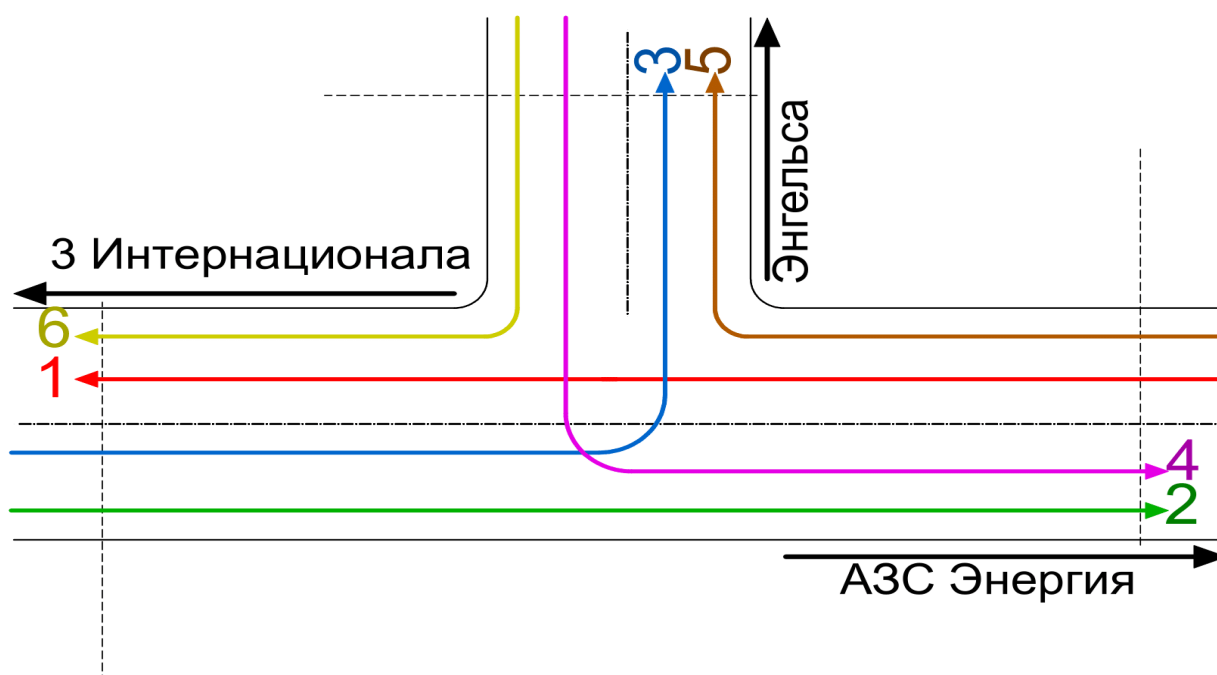


Рисунок 1.6.22. - Схема направления транспортных потоков на пересечении ул. К. Маркса и ул. Районной

Таблица 1.6.49. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка. Утренний час пик (с 9:00 до 10:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	9	15						2	2	2		
2	Грузовые автомобили	3	5						2				
3	Автобусы		2										

Таблица 1.6.50. Ведомость обследования интенсивности движения на пересечении а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка. Вечерний час пик (с 18:00 до 19:00)

№	Виды транспортных средств	Интенсивность движения, авт. в час											
		Направление											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	14	25						3	3	3		
2	Грузовые автомобили	6	8						3				
3	Автобусы		3										

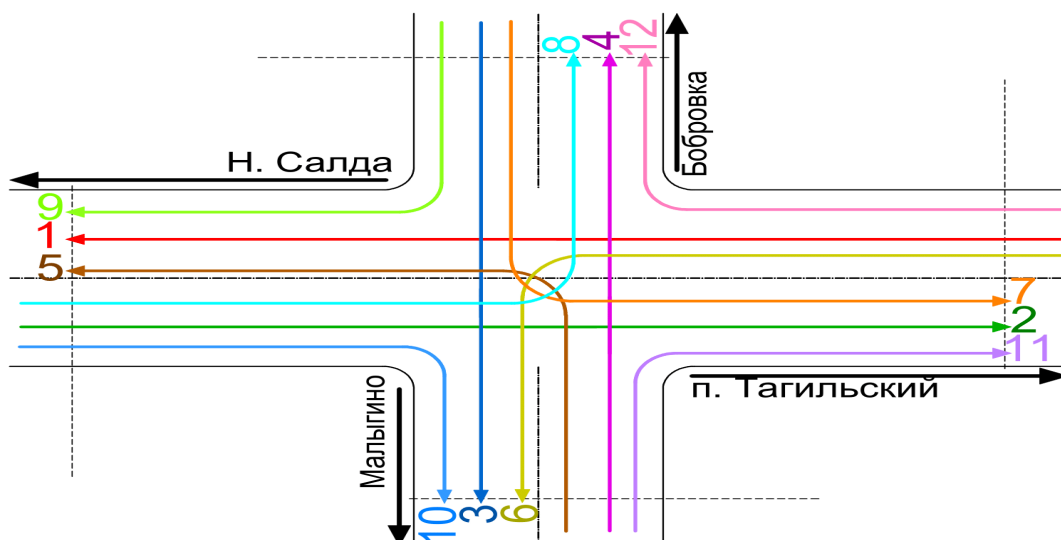


Рисунок 1.6.23. - Схема направления транспортных потоков на пересечении а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка

1.7 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Верхнесалдинского городского округа, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса, результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

Пассажирские перевозки на территории Верхнесалдинского ГО осуществляют муниципальные и коммерческие транспортные предприятия. Перечень организаций, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, представлен в таблице 1.7.1.

Таблица 1.7.1 – Перечень маршрутов и автоперевозчиков Верхнесалдинского городского округа

№ п/п	Наименование перевозчика	Маршрут
1.	МУП «Пассажиравторанс»	№ 602 «г. Екатеринбург - г. Верхняя Салда» № 630 «г. Нижняя Салда - г. Екатеринбург» № 107 «г. Верхняя Салда - д. Нелоба»
2.	ООО «Велина ВС»	№ 5 г. Верхняя Салда № 102 «г. Верхняя Салда - д. Никитино»
3.	ИП Смердов П.П.	№ 630 «г. Екатеринбург - г. Нижняя Салда»
4.	ИП Устюжанина Л.И.	№ 1, 2, 3, 6, 9, 11 г. Верхняя Салда
5.	ИП Голубев С.В.	№ 108 «п. Басьяновский - г. Верхняя Салда»
6.	ИП Малкова О.А.	№ 149 «г. Верхняя Салда - г. Нижний Тагил»

Схема движения автобусов по городским, пригородным и междугородним маршрутам по Верхнесалдинскому городскому округу представлена на рисунке 1.7.1.

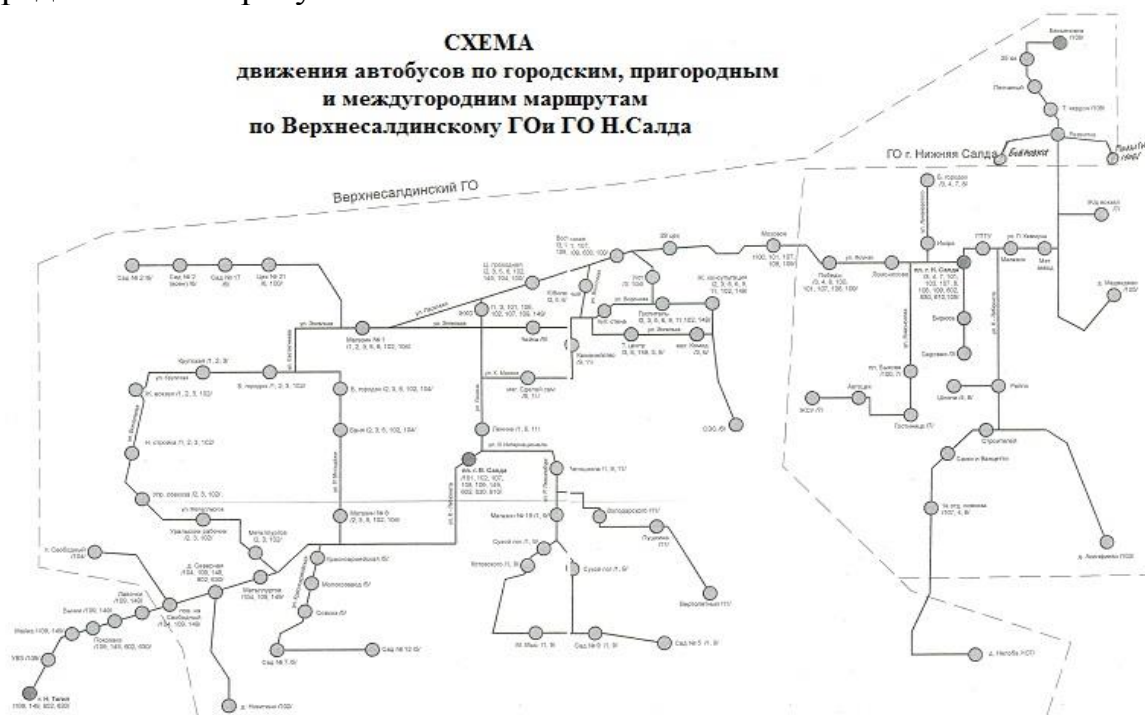


Рисунок 1.7.1 – Схема движения автобусов по городским, пригородным и междугородним маршрутам по Верхнесалдинскому ГО и ГО Н.Салда

пригородным и междугородним маршрутам по Верхнесалдинскому городскому округу

Общественный автотранспорт осуществляет перевозку пассажиров между центром городского округа и его населенными пунктами, к центрам соседних городских округов, между г.Верхняя Салда и областным центром. Маршруты общественного транспорта представлены в таблице 1.7.2.

Таблица № 1.7.2 – Маршруты общественного транспорта

№ маршрута	Протяженность маршрута, км (в одном направлении)	Число отправок в сутки
<i>Междугородние маршруты</i>		
№ 602 «Верхняя Салда – Екатеринбург»	185	3 – ежедневно 4 – понедельник
№ 630 «Нижняя Салда – Верхняя Салда – Екатеринбург»	198	2 – ежедневно 3 – пятница, воскресенье
<i>Пригородные маршруты</i>		
№ 109 «Нижняя Салда – Верхняя Салда – Нижний Тагил»	45	28 – ежедневно
№ 101 «Нижняя Салда – Верхняя Салда»	3	20 – ежедневно
№ 102 «Верхняя Салда – Никитино»	4	3 – ежедневно
№ 108 «Верхняя Салда – Басьяновский»	17	3 – ежедневно

Структура руководства движением городского транспорта и его работой представлена на рисунке 1.7.2.

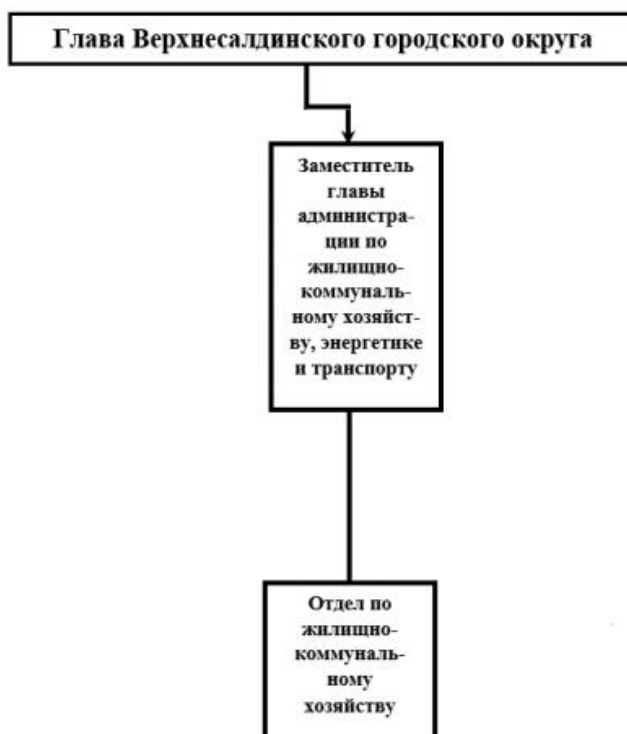


Рисунок 1.7.2 - Структура администрации Верхнесалдинского городского округа, в части транспорта

В настоящее время пассажирский транспорт городского округа не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития экономики. Наиболее значимыми проблемами являются следующие:

1. Несоответствие темпов развития и технического состояния сети транспортных объектов долгосрочным тенденциям спроса на пассажирские перевозки.

2. Различный уровень развития транспортной инфраструктуры и, как следствие, неодинаковая транспортная доступность различных территорий.

3. Морально устаревший и физически изношенный парк автобусов МУП «Пассажиравтотранс». Следствием указанных проблем являются высокие транспортные издержки.

Состав парка транспортных средств перевозчика ООО «Велина ВС», осуществляющего регулярные пассажирские перевозки по маршрутам городского сообщения приведен в таблице 1.7.3.

Таблица 1.7.34. – Состав парка транспортных средств ООО «Велина ВС»

№ п/п	Марка (модель)	Год выпуска
1.	ПАЗ 32054	2008
2.	ПАЗ 32054	2012
3.	ЛАЗ 695н	1993
4.	ПАЗ 4230-03	2005

Состав парка транспортных средств перевозчика ИП Устюжанина Л.И., осуществляющего регулярные пассажирские перевозки по маршрутам городского сообщения приведен в таблице 1.7.4.

Таблица 1.7.4 – Состав парка транспортных средств ИП Устюжанина Людмила Ивановна

№ п/п	Марка (модель)	Год выпуска
1.	ИКАРУС-260.50	1993
2.	ПАЗ 32053	2006
3.	ПАЗ 320540	2004
4.	ИКАРУС-260	1989
5.	ПАЗ 32054-07	2010
6.	ПАЗ 32053-110-7	2008
7.	ПАЗ 32053	2008
8.	ПАЗ 4230-03	2006
9.	ПАЗ 4234	2015
10.	ПАЗ 4234	2015
11.	ПАЗ 32054-110-7	2015
12.	ПАЗ 32054-110-7	2015

Объем работы по маршрутам регулярных перевозок в городе Верхняя Салда представлен в таблице 1.7.5.

Таблица 1.7.5 – Сведения о работе автобусов по маршрутам регулярных перевозок

Перевозчик	Перевезено пассажиров, тыс.чел.					Итого
	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год (январь-апрель)	
Перевезено пассажиров	328,3	331,1	645,3	421,7	107,6	1834
Пассажирооборот	18212,7	17068,3	17663,6	15155,3	4119,3	72219,2
Итого:	18541	17399,4	18308,9	15577	4226,9	74053,2

Из таблицы 1.7.5 видно, что объем пассажиропотока ежегодно снижается. Это объясняется тем, что уровень автомобилизации ежегодно растет, пассажиры отдают предпочтение личному автотранспорту. Количество зарегистрированных автомобилей представлен в таблице 1.6.2.

На территории округа осуществляют движение автобусы по доставке сотрудников ОАО «Корпорация ВСМПО – АВИСМА». Перечень маршрутов представлен в таблице 1.7.6.

Таблица 1.7.6. – Маршруты движения автобусов по доставке работников ВСМПО

Номер маршрута	Наименование маршрута	Режим работы
1	г.Н.Тагил, гостиница «Тагил» - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно, кроме субботы и воскресенья
1А	п.Свободный - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно, кроме субботы и воскресенья
2	г.Н.Салда, площадь Свободы - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
2А	г.Н.Салда, площадь Свободы - Цех №54	Ежедневно
3А	М.Мыс - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
3Б	Магазин «Мебель» - б/о «Тирус»	Ежедневно
3В	п.Вертолетный - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
4	М.Мыс - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
4А	М.Мыс –Цех №54	Ежедневно
5	Магазин №1 - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
5А	Женская консультация - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно
6	Магазин №1 - Проходная площадки «Б», цех №21	Ежедневно

Описание частоты и времени передвижения автобусных транспортных средств приведено в таблице 1.7.7.

Таблица 1.7.7 – Характеристики движения автобусов

№ маршрута	Средняя протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава по дням недели, ед.		Время начала и окончания движения на маршруте	Кол-во рейсов на маршруте по дням недели (летнее расписание)		Кол-во рейсов на маршруте по дням недели (зимнее расписание)	
		будни	выходные дни		будни	выходные дни	будни	выходные дни
1	8,4	1	1	08:10/18:40 (лето) 08:10/17:40 (зима)	6	6	2	2
2	13,9	3	3	06:30/20:35 (лето) 06:30/20:30 (зима)	28	22	28	22
3	16,8	1	1	06:40/17:45 (лето) 06:40/17:45 (зима)	7	6	6	5
5	11,5	3	3	06:25/20:10 (лето) 06:25/20:00 (зима)	16	16	13	10
6	7,6	3	3	06:20:00:20 (лето) 06:20/00:20 (зима)	10	9	8	6
9	8,5	3	3	06:25/21:00 (лето) 06:30/20:55 (зима)	30	30	27	27
11	6,6	2	2	06:40/20:05 (лето) 06:40/19:05 (зима)	12	12	11	11
102	24,1	1	1	06:10/17:45 (лето) 06:10/17:45 (зима)	4	4	4	4

На основании данных таблицы **Ошибка! Источник ссылки не найден.** видно, что в летний период увеличено количество рейсов и период движения автобусов на маршрутах городского сообщения. Связано это с повышенной садово-дачной активностью жителей городского округа, а

также началом летних смен в загородном детском лагере. По данным ООО «ВЕЛИНА ВС» за первое полугодие 2016 года перевезено более 57500 пассажиров, в том числе в июне 11300. За июнь 2016 года совершено 1020 городских рейсов и 120 пригородных. По данным ИП Устюжанина Л.И. за первое полугодие 2016 года перевезено более 155900 пассажиров, в том числе в июне 34700. За июнь 2016 года совершено 2724 внутригородских рейса.

Населенные пункты Верхнесалдинского городского округа связаны 15 междугородними маршрутами. Перечень маршрутов регулярных перевозок междугороднего сообщения на территории Верхнесалдинского городского округа приведен в таблице 1.7.8.

Таблица 1.7.8 – Реестр регулярных межмуниципальных маршрутов

Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Наименование и местонахождение перевозчика
602А	Верхняя Салда – Екатеринбург	186,4	МУП «Пассажиравтотранс», г. Верхняя Салда
602Б	Верхняя Салда – Екатеринбург	183,2	МУП «Пассажиравтотранс», г. Верхняя Салда
630А	Нижняя Салда – Екатеринбург	199,1	МУП «Пассажиравтотранс», г. Верхняя Салда
107	ППБ г.Верхняя Салда – Нелоба	23,05	МУП «Пассажиравтотранс», г. Верхняя Салда
602В	Верхняя Салда – Екатеринбург	186,4	ИП Подсекаев Дмитрий Николаевич, г. Верхняя Салда
104	Свободный – Верхняя Салда ППБ	20	ИП Колесников Евгений Иванович, ЗАТО Свободный
610А	Екатеринбург – Нижняя Салда	199,1	ООО «ТрансПроект» г.Екатеринбург
610Б	Екатеринбург – Нижняя Салда	191,4	ООО «ТрансПроект» г.Екатеринбург
630Б	Екатеринбург – Нижняя Салда	199,1	ИП Смердов Павел Петрович, г. Верхняя Салда
630В	Нижняя Салда – Екатеринбург	195,9	ИП Смердов Павел Петрович, г. Верхняя Салда
109А	Нижний Тагил АВ – г.Нижняя Салда (площадь)	53,8	ООО «УК НТ ПОПАТ», г. Нижний Тагил
149	г.Верхняя Салда (торговый центр) – г.Нижний Тагил АВ	46,6	ИП Малкова Оксана Алексеевна, г.Верхняя Салда
109Б	Нижний Тагил АВ – г.Нижняя Салда (площадь Свободы)	53,8	ООО «Фирма ТАС (Тагилавтосервис)», г. Нижний Тагил
101	г.Нижняя Салда (пл. Свободы) – ППБ Верхняя Салда	12,7	ООО «Салдинские автоуслуги», г. Нижняя Салда
103	ППБ г.Верхняя Салда – Акинфиево	42	ООО «Салдинские автоуслуги», г. Нижняя

			Салда
--	--	--	-------

На территории г.Верхняя Салда есть автостанция, которая расположена по адресу: ул.Ленина 56, на территориях прочих населенных пунктов округа – только остановочные пункты.

По состоянию на 01.07.2016 на территории Верхнесалдинского городского округа расположено 70 остановочных площадок, из них 18 не оборудованы навесами. Подробное описание остановочных площадок общественного транспорта на территории городского округа приведено в таблице 1.7.9.

Таблица 1.7.9 – Перечень автобусных остановок Верхнесалдинского городского округа

№ п/п	Наименование автобусной остановки	Место расположение автобусной остановки	Наличие остановочного павильона или навеса	Номер городского маршрута
1.	«Торговый центр»	ул. Энгельса, 93/1	да (навес)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102; 149.
2.	«Торговый центр»	ул. Энгельса, 68	да (торговый павильон)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102; 149.
3.	«магазин Магнит»	ул. Энгельса, 76	да (навес)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
4.	«магазин Магнит»	ул. Энгельса, 97/1	да (навес)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
5.	«Воронова»	ул. Воронова, 19	да (павильон ОАО Сбербанк)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
6.	«Госпиталь»	ул. Воронова, 13	да (навес)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
7.	«Заря»	ул. Воронова, 10	да (навес)	6; 9; 11.
8.	«Уют»	ул. Спортивная, 1/2	отсутствует	3.
9.	«Уют»	ул. Спортивная, 8	отсутствует	3.
10.	«Радиомузыка»	ул. Восточная, 4	отсутствует	2; 102.
11.	«Восточная»	ул. Воронова, 7а	да (торговый павильон)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
12.	«Восточная»	ул. Воронова, 2/1	да (навес)	2; 3; 5; 6; 9; 11; 102.
13.	«Казначейство»	ул. Карла Маркса, 48	да (навес)	9; 11.
14.	«Сделай сам»	ул. Карла Маркса, 21	да (навес)	9; 11.
15.	«Проходная Цеха № 29»	ул. Парковая в сторону г.Н.Салда	да (навес)	101; 109.
16.	«Проходная Цеха № 29»	ул. Парковая в сторону «Восточной проходной»	да (навес)	101; 109.
17.	«Восточная проходная»	ул. Парковая в сторону г.Н.Салда	да (торговый павильон)	3; 101; 109.
18.	«Восточная проходная»	ул. Парковая в сторону «Центральной проходной»	да (павильон ОАО Сбербанк)	3; 101; 109.

№ п/п	Наименование автобусной остановки	Место расположение автобусной остановки	Наличие остановочного павильона или навеса	Номер городского маршрута
19.	«Центральная проходная»	ул. Парковая, 1	да (торговый павильон)	2; 3; 5; 6; 102; 101; 109.
20.	«Центральная проходная»	ул. Парковая, 12	да (павильон ОАО Сбербанк)	2; 3; 5; 6; 102; 101; 109.
21.	«Рынок»	ул. Ленина, д.1 в сторону площади	да (павильон)	1; 101; 109.
22.	«ЖКО»	ул. Ленина, д.1 в сторону ул. Парковая	да (навес)	1; 101; 109.
23.	«Ленина»	ул. Ленина, 34	да (навес)	1; 9; 11.
24.	«Ленина»	ул. Ленина, 23	да (навес)	1; 9; 11.
25.	«Автошкола»	ул. Розы Люксембург, 2	да (навес)	1; 9; 11.
26.	«Автошкола»	ул. Розы Люксембург, 7	отсутствует	1; 9; 11.
27.	«Магазин № 19»	ул. Розы Люксембург, 48	отсутствует	1; 9.
28.	«Магазин № 19»	ул. Розы Люксембург, 67	да (навес)	1; 9.
29.	«Володарского»	ул. Володарского	отсутствует	11.
30.	«Пушкина»	ул. Ветеринарная, 8а	отсутствует	11.
31.	«Пушкина»	ул. Пушкина, 21	отсутствует	11.
32.	«Лесная» (УВЗ)	ул. Лесная, 14	да (навес)	11.
33.	«Сухой лог»	ул. Котовского, 4	отсутствует	1; 9.
34.	«Котовского»	ул. Кооперативная, 1	отсутствует	1; 9.
35.	«Малый Мыс»	ул. Чапаева, 36	да (навес)	1; 9.
36.	«Сухой лог»	ул. Свердлова, д. 116	да (навес)	1; 9.
37.		ул. Свердлова, д. 166	да (навес)	
38.	«Магазин № 1 «Центральный»	ул. Энгельса, 29	да (павильон ОАО Сбербанк)	1; 2; 3; 5; 6; 102.
39.	«Магазин № 1 «Центральный»	ул. Энгельса, 29	да (навес)	1; 2; 3; 5; 6; 102.
40.	«Чайка»	ул. Энгельса, 42	да (навес)	9, 11.
41.	«Больничный городок»	ул. Рабочей Молодежи, 8	да (навес)	5.
42.	«Больничный городок»	ул. Рабочей Молодежи, 9	да (торговый павильон)	2; 3; 5.
43.	«Магазин № 8»	ул. Рабочей Молодежи, 83	да (навес)	5.
44.	«Магазин № 8»	ул. Рабочей Молодежи, 116	отсутствует	5.
45.	«Городская баня»	ул. Рабочей Молодежи, 41	да (торговый павильон)	2; 3; 5.
46.	«Городская баня»	ул. Рабочей Молодежи, 64	отсутствует	5.
47.	«Больничный городок»	ул. Крупской, 29	отсутствует	2; 3; 102.

№ п/п	Наименование автобусной остановки	Место расположение автобусной остановки	Наличие остановочного павильона или навеса	Номер городского маршрута
48.	«Больничный городок»	ул. Крупской, 32	да (навес)	3; 102.
49.	«Крупской»	ул. Крупской, 8	да (навес)	2; 3; 102.
50.	«Железнодорожная станция»	ул. Вокзальная, 3	да (навес)	1; 2; 3; 102.
51.	«Народная стройка»	ул. Народная стройка, 6	да (навес)	1; 2; 3; 102.
52.	«Управление Совхоза»	ул. Metallургов, 55	да (навес)	2; 3; 102.
53.	«Уральских рабочих»	ул. Metallургов, 27	отсутствует	2; 3; 102.
54.	«Metallургов»	ул. Орджоникидзе, 78 в сторону Тагильского тракта	да (навес)	2; 3; 102.
55.	«Metallургов»	ул. Орджоникидзе, 78 в сторону ул. Metallургов	да (навес)	2; 3.
56.	«Красноармейская»	ул. Красноармейская, 114	отсутствует	5.
57.	«Красноармейская»	ул. Красноармейская, 121	отсутствует	5.
58.	«Совхоз»	ул. Южная, 29	да (навес)	5.
59.	«Цех № 21»	ул. Северная Цех № 21	отсутствует	6.
60.	«Цех № 21»	ул. Северная Цех № 21	да (навес)	6.
61.	«Сад № 2»	ул. Северная коллективный сад № 2	отсутствует	6.
62.	Сад № 9	Верхнесалдинский район	да (навес)	1; 9.
63.	Сад № 9	Верхнесалдинский район	отсутствует	1; 9.
64.	Сад № 5	Верхнесалдинский район	да (навес)	1; 9.
65.	Сад № 10	Верхнесалдинский район	да (навес)	5.
66.	Сад № 7	Верхнесалдинский район	отсутствует	5.
67.	Сад № 12	Верхнесалдинский район	да (навес)	5.
68.	«Тирус»	оздоровительный лагерь «Тирус»	да (навес)	9.
69.	«Чкалова»	ул. Чкалова, 76	да (павильон ОАО Сбербанк)	101; 102; 109; 149.
70.	«Metallургов»	ул. Чкалова, 76	да (торговый павильон)	101; 102; 109; 149.

В результате анализа уровня транспортного обслуживания населения

были выявлены следующие показатели:

1. Протяженность эксплуатационных пассажирских линий составила - 35,9 км.
2. Плотность транспортной сети — отношение протяженности линий общественного транспорта к площади застроенной территории - 0,5 км/км².
3. Перевезено пассажиров за 2017 год - 421,7 тыс. человек.
4. Средняя длина поездки $L = L_0 + a \cdot \sqrt{F}$ - 1,8 км.
5. Транспортная подвижность населения - количество поездок на 1 жителя в год - 113,5 шт.

Затраты времени на передвижение от мест проживания до мест работы для 88% трудящихся (в один конец) не превышают 30 минут, что соответствует требованиям СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

В результате анализа данных показателей можно сделать вывод, что в городе Верхняя Салда низкая плотность транспортной сети, что приводит к увеличению времени подхода к остановкам. Данную проблему необходимо более детально рассмотреть в КСООД.

По результатам социального опроса более половины (52%) жителей Верхней Салды удовлетворены работой городского общественного транспорта. Более четверти опрошенных (27%) не пользуются им. Разную степень неудовлетворенности городским общественным транспортом выразили только 18% опрошенных горожан. Самое частое пожелание к работе городского транспорта:

- уменьшить временной промежуток между рейсами (чтобы чаще ходили автобусы);
- чтобы автобусы соблюдали расписание;
- автобусы должны быть более вместительные;
- нужно обновить автопарк, убрать старые автобусы.

Пассажирооборот

Обследование пассажирооборота на пассажирском транспорте в течение целого дня были проведены на 2 маршрутах - №2 и №11. На остальных маршрутах обследование проводилось в часы-пик. На маршруте №2 пассажирооборот в утренний час-пик больше, чем в вечерний, тогда как на маршруте №11 противоположная ситуация и пассажирооборот в утренний час-пик меньше, чем в вечерний. Эти два маршрута были взяты как два эталонных образца для определения суточного пассажирооборота остальных маршрутов. Были выведены коэффициенты для каждого часа суток маршрутов №2 и №11. И для тех маршрутов, у которых пассажирооборот утреннего часа-пик превышает вечерний были применены коэффициенты маршрута №2, а для тех, у кого пассажирооборот утреннего часа-пик меньше вечернего, были применены коэффициенты маршрута №11.

В результате обследования были получены такие показатели, как

пассажиروоборот по рейсам, количество входящих и выходящих пассажиров на каждом остановочном пункте, количество пассажиров, единовременно находящихся в салоне на каждом участке маршрута, средняя длина поездки.

Для всех маршрутов была построена картограмма пассажируоборота, по которой можно наглядно оценить пассажируоборот на каждом участке маршрутной сети.

Картограмма пассажируоборота города Верхняя Салда представлена на приложении 14.

По результатам анализа обследования пассажируоборота можно сделать вывод, что наибольшее насыщение маршрутной сети пассажирами происходит в Центральном районе секционной застройки, где проходит наибольшее количество маршрутов. Так же наблюдается высокая неравномерность распределения перевозок по участкам транспортной сети. Исходя из социологического опроса, можно сделать вывод, что большинство перемещений (64%) жители Верхней Салды совершают в пределах района проживания. Для оптимизации работы перевозок предлагается рассмотреть этот вопрос более детально в комплексной схеме организации общественного транспорта.

В последние годы резко увеличилось количество маршрутных транспортных средств за счет прихода на рынок пассажирских перевозок частных собственников. Это привело к несоответствию пропускной способности остановочных пунктов сложившейся интенсивности движения маршрутных транспортных средств и, следовательно, к снижению безопасности пассажирских перевозок.

Для решения данной проблемы специалистами в области организации движения городского транспорта и пассажирских перевозок был выполнен ряд работ, направленных на реорганизацию маршрутной сети, на разработку законодательных актов в этой области.

Работе же остановочных пунктов не уделялось достаточного внимания, хотя в вопросах оптимизации условий движения в районе остановочных пунктов параметры и показатели их работы имеют немаловажное значение.

Поэтому с целью выявления зависимости показателей работы остановочных пунктов от их геометрических параметров, пассажируобмена, а также от параметров улично-дорожной сети, транспортных потоков и типов маршрутных транспортных средств были проведены теоретические и экспериментальные исследования показателей движения в районе остановочных пунктов в г. Курган, на данные исследования и была сделана ссылка при определении пропускной способности остановочных пунктов в городе Верхняя Салда.

В ходе теоретических исследований была разработана математическая модель движения транспортного потока, включая маршрутные транспортные средства, в районе остановочных пунктов и ее

программное обеспечение. Имитационное моделирование позволило получить зависимости основных показателей работы остановочных пунктов от вышеуказанных факторов в виде регрессионных уравнений.

Экспериментальные исследования заключались в изучении работы основных пассажирообразующих остановочных пунктов г. Кургана и в выявлении зависимости показателей их работы, а именно времени обслуживания маршрутных транспортных средств (и, следовательно, пропускной способности), от характерных факторов.

В процессе этого обследования по каждой остановке определялись геометрические параметры остановочного пункта, улично-дорожной сети, наличие светофорного объекта или нерегулируемого пешеходного перехода перед остановочным пунктом. Кроме этого, в таблицах наблюдений отмечались: номер маршрута, тип маршрутного транспортного средства, время подъезда к остановке, время начала и окончания высадки и посадки пассажиров, количество вышедших и вошедших пассажиров, время отъезда от остановки. В качестве периода наблюдения было выбрано время, соответствующее максимальному пассажиропотоку и максимальной интенсивности движения транспортных средств, а именно в будние дни с 8 до 9 и с 17 до 18 часов.

На основе собранных данных с помощью программного обеспечения Statistica 6.0 были получены зависимости показателей работы остановочных пунктов от исследуемых факторов в виде регрессионных уравнений (формулы 3 – 5). Сравнение регрессионных зависимостей, полученных в ходе экспериментальных и теоретических исследований, показало, что они отличаются не более чем на 18%.

Как известно, в настоящее время пропускная способность остановочного пункта определяется в основном по методике, разработанной более 30 лет назад, которая не позволяет в достаточной степени учесть сложившиеся условия движения и интенсивность транспортных потоков.

Поэтому был разработан новый алгоритм расчета пропускной способности остановочного пункта, позволяющий учитывать не только тип, интенсивность движения маршрутных транспортных средств и пассажирообмен, но и интенсивность движения прочих транспортных средств, организацию движения, параметры улично-дорожной сети и остановочных пунктов, их неравномерную занятость, наличие сразу нескольких маршрутных транспортных средств на остановочном пункте. Согласно разработанной методике пропускную способность остановочных пунктов предлагается рассчитывать по формуле:

$$P_{on} = \frac{3600}{t_{обсл}}, \quad (1)$$

где $t_{обсл}$ – время обслуживания маршрутного транспортного

средства на остановочном пункте, с:

$$t_{обсл} = t_n + t_{не} + t_o, \quad (2)$$

где t_n - время, затрачиваемое на подъезд к месту посадки – высадки, с; $t_{не}$ - время посадки – высадки пассажиров, с;

t_o - время, затрачиваемое на отъезд от остановочного пункта, с.

$$t_n = 0,029 \cdot P + 0,002 \cdot N_{мтс} + 0,082 \cdot L_{ост} + 2,21 \cdot B_k, \quad (3)$$

где P - пассажировместимость маршрутного транспортного средства, пасс.; $N_{мтс}$ - интенсивность движения маршрутных транспортных средств, ед/ч; $L_{ост}$ - длина остановочного пункта, м; B_k - ширина заездного кармана м.

$$t_{не} = \frac{(P_{выш} + P_{вош}) \cdot t_{нас} \cdot k_{нд}}{N_{мтс} \cdot d}, \quad (4)$$

где $P_{выш}, P_{вош}$ - количество вышедших и вошедших пассажиров соответственно, пасс.; $t_{нас}$ - время посадки-высадки пассажира (1,2с), с; $k_{нд}$ - коэффициент неравномерности посадки и высадки пассажиров по дверям маршрутного ТС (1,2); d - количество дверей для входа и выхода пассажиров.

$$t_o = 0,053 \cdot P + 0,027 \cdot N_{мтс} + 0,067 \cdot N_{мс} + 0,180 \cdot L_{ост} + 12,51 \cdot B_k - 2,59 \cdot B_{пр.ч}. \quad (5)$$

где $N_{мс}$ - интенсивность движения прочих транспортных средств, ед/ч;

$B_{пр.ч.}$ - ширина проезжей части, м.

Для расчета пропускной способности возьмем остановочный пункт «Госпиталь» через который проходит 7 городских маршрутов. Время обследования с 7 до 8 утра.

Пропускная способность остановочного пункта «Госпиталь»:

$P_{выш}$ - 0 человек;

$P_{вош}$ - 58 человек;

$L_{ост}$ - 36м;

$N_{мтс}$ - 9 ед/ч;

B_k - 4,5м;

$B_{пр.ч.}$ - 7,5м;

$N_{мс}$ - 136 ед/ч;

P - 41 человек;

$d - 2$ шт .

$$t_n = 0,029 \cdot 41 + 0,002 \cdot 9 + 0,082 \cdot 36 + 2,21 \cdot 4,5 = 14,1, \quad (3)$$

$$t_{не} = \frac{(58 + 0) \cdot 1,2 \cdot 1,2}{9 \cdot 2} = 4,6, \quad (4)$$

$$t_o = 0,053 \cdot 41 + 0,027 \cdot 9 + 0,067 \cdot 136 + 0,180 \cdot 36 + 12,51 \cdot 4,5 - 2,59 \cdot 7,5 = 54,9, \quad (5)$$

$$t_{обсл} = 14,1 + 4,6 + 54,9 = 73,6, \quad (2)$$

$$P_{он} = \frac{3600}{73,6} = 48,9, \quad (1)$$

Рассчитанная по этой методике пропускная способность остановочного пункта ($P_{он}$) сравнивается с интенсивностью входящего потока маршрутных транспортных средств. Если $P_{он} < N_{mmc}$, то необходимо выбрать оптимальный вариант повышения пропускной способности остановочного пункта.

$48,9 > 9$

Как видно из неравенства - пропускная способность остановочного пункта «Госпиталь» в 5 раз превышает интенсивность маршрутных транспортных средств.

1.8 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Анализ заторов в пиковые периоды на улично-дорожной сети. Выявление наиболее загруженных узлов

По результатам обследований, проведенных на узлах Верхнесалдинского городского округа, проведены расчеты загруженности сечений улично-дорожной сети. Проанализировав полученные расчеты, были выделены следующие узлы, имеющие наиболее высокую загруженность:

Вечерний час пик (рисунок 1.8.1):

1. Перекресток ул. Воронова - ул. Спортивная, сечение со стороны ул. Парковая;

2. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта, сечение в направлении ул. Рабочей Молодежи;

3. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Ленина, сечения в направлении ул. Энгельса, ул. Сабурова и ул. Карла Либкнехта;

4. Перекресток ул. Парковая - ул. Сабурова, сечения в направлении ул. Молодежный поселок и ул. Восточная;

5. Перекресток ул. Энгельса - ул. Молодежный поселок, сечения в

направлении ул. Пролетарская и ул. Воронова.

Утренний час пик (рисунок 1.8.2):

1. Перекресток ул. Карла Маркса - ул. Ленина, сечение в направлении ул. Энгельса;
2. Перекресток ул. Энгельса - ул. Молодежный поселок, сечение в направлении ул. Воронова.

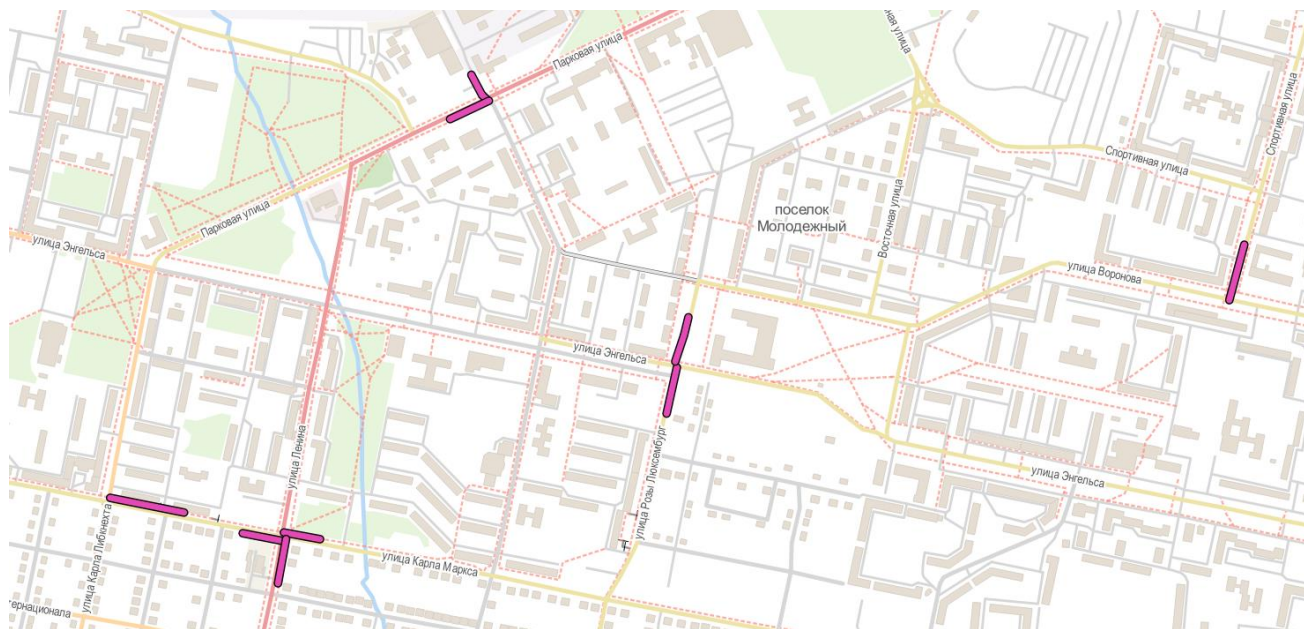


Рисунок 1.8.1 – Узлы с наибольшей загруженностью в вечерний час пик



Рисунок 1.8.2 – Узлы с наибольшей загруженностью в утренний час пик

Данные по рассчитанным пропускным способностям, а также загрузкам узлов улично-дорожной сети Верхнесалдинского округа представлены в Приложениях 37-76.

На момент проведения натурных обследований в пиковые периоды времени заторов на улично-дорожной сети не выявлено, однако были видны затруднения движения на вышеперечисленных узлах.

На основные узлы города Верхняя Салда были разработаны имитационные микромоделли в программном обеспечении PTV Vissim, которые отражают существующую действительность.

Исследование изменения интенсивности движения в течение суток на основных перекрестках

Для анализа изменения интенсивности движения в течение суток проектом были выделены пересечение ул. К.Маркса с ул. Ленина и пересечение ул. К.Маркса с ул. К.Либкнехта (рисунок 1.8.3-1.8.4).

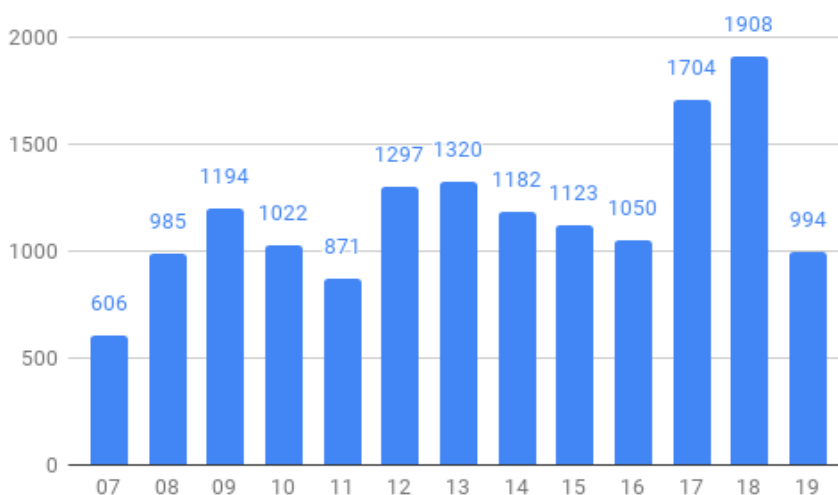


Рисунок 1.8.3 - Диаграмма интенсивности движения транспорта на пересечении ул. К.Маркса с ул. Ленина (в прив.ед./час)

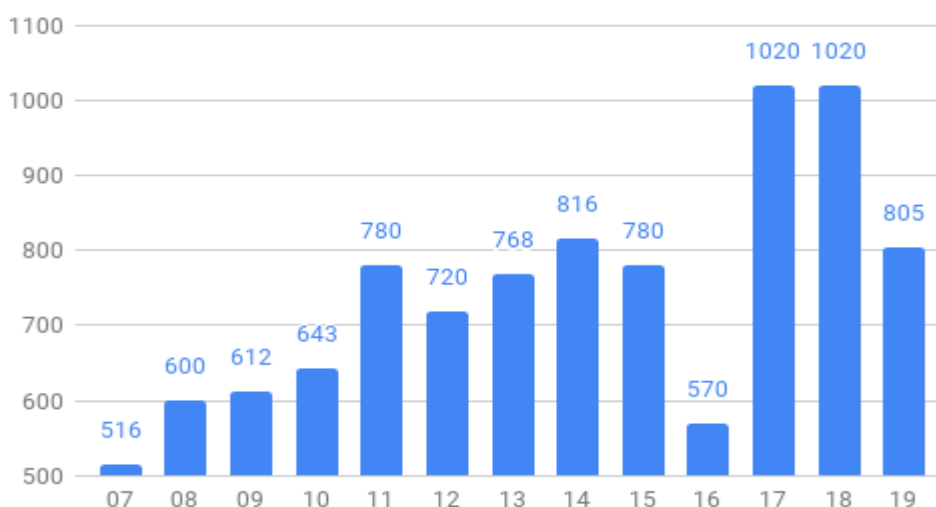


Рисунок 1.8.4 - Диаграмма интенсивности движения транспорта на пересечении ул. К.Маркса с ул. К. Либкнехта (в прив.ед./час)

В результате полученных данных видно, что в городе Верхняя Салда

утренняя пиковая загруженность улично-дорожной сети начинается с 9 часов, а вечерняя с 18 часов.

Анализ ключевых проблем в структуре УДС

В ходе анализа полученных данных существующей интенсивности Верхнесалдинского городского округа выявлено, что основные проблемы в структуре улично-дорожной сети являются транзитные транспортные потоки легкового и грузового транспорта. Согласно схеме движения грузового транспорта через г. Верхняя Салда видно, что грузовому транспорту разрешено движение через ул. Чкалова - ул.Металлургов - ул. Народная Стройка - ул. Вокзальная - ул. Энгельса - ул. Красноармейская и далее через ул. Северный поселок в сторону г. Нижняя Салда. Также грузовому транспорту, перевозящему опасные грузы, разрешено передвигаться по следующему маршруту ул. Рабочей Молодежи - ул. 3 Интернационала - ул. К. Маркса - ул. Районная - ул. Устинова и даже в сторону г. Нижняя Салда. Данные маршруты проходят транзитом через жилую застройку города и через транспортные узлы улично-дорожной сети г. Верхняя Салда дополнительно увеличивая их нагрузку в часы пик.

Также проектом выявлены основные пути легкового транзитного транспорта. Транспорт, следующий по маршруту г. Нижний Тагил - г. Нижняя Салда вынужденно проходит через следующие основные улицы г. Верхняя Салда: ул. Рабочей Молодежи, ул. Карла Либкнехта, ул. Карла Маркса, ул. Ленина, ул. Парковая. В связи с этим интенсивность улично-дорожной сети центральной части города значительно увеличивается за счет транзитного потока.

1.9 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения представлены в технических паспортах и проектах организации дорожного движения на дорогах Верхнесалдинского городского округа.

1.10 Результаты оценки эффективности используемых методов организации дорожного движения

На автомобильных дорогах Верхнесалдинского городского округа организация дорожного движения осуществляется посредством дорожных знаков.

Натурные обследования текущего транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа выявили не соответствия в правилах применения технических средств организации дорожного движения. Для приведения в соответствие с

требованиями действующих нормативно-правовых актов, в том числе с ГОСТ Р 52289-2004 в проектах организации дорожного движения предусмотрены мероприятия, а именно:

- установка дорожных знаков;
- установка светофоров Т.7;
- устройство пешеходных ограждений;
- установка искусственных неровностей;
- установка наружного освещения;
- устройство тротуаров.

1.11 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

На основе данных, представленных отделением ГИБДД МО МВД России «Верхнесалдинский» выявлены основные виды дорожно-транспортных происшествий (ДТП) за период с 01.01.2016 г. по 21.07.2018 г. Диаграмма распределения основных видов ДТП представлена на рисунке 1.11.1.



Рисунок 1.11.1 - Основные виды ДТП.

Анализ видов ДТП за период с 01.01.2016 г. по 21.07.2018 г. показывает, что основной вид ДТП составляют столкновение и наезд на стоящие транспортные средства. Высокий уровень данных видов ДТП связан в первую очередь с большим количеством нарушений правил парковки и недостаточным уровнем организации дорожного движения.

На рисунках 1.11.2, 1.11.3 представлены диаграммы распределения количества погибших и раненых в ДТП за период с 01.01.2016 г. по 21.07.2018 г. в целом и с разделением по годам соответственно.

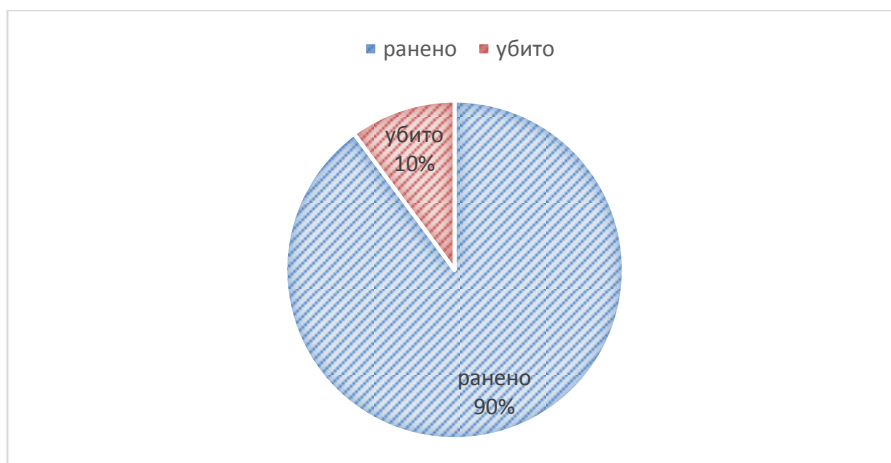


Рисунок 1.11.2 - Распределение количества погибших и раненных в ДТП за период с 01.01.2016 г. по 21.07.2018 г.

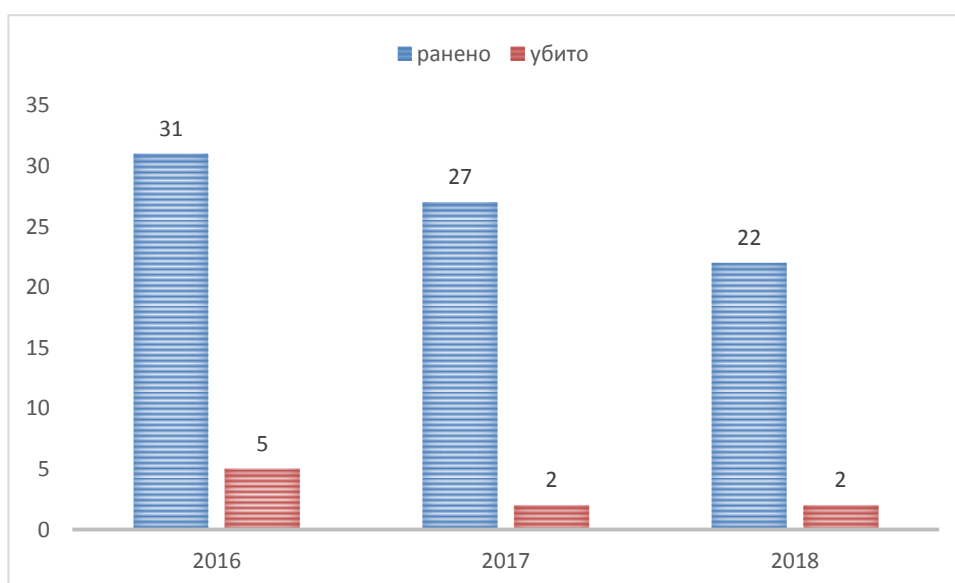


Рисунок 1.11.3 - Распределение количества погибших и раненных в ДТП с разделением по годам.

В ходе анализа ДТП за 3 года с 2016 по 2018 г.г. были выявлены следующие очаги аварийности (рисунок 1.11.4):

1. Ул. Воронова, дом 10 - 11 ДТП;
2. Ул. Воронова, дом 11 - 21 ДТП;
3. Ул. Воронова, дом 19 - 12 ДТП;
4. Ул. Воронова, дом 3 - 12 ДТП;
5. Ул. Восточная, дом 1 - 10 ДТП;
6. Ул. Карла Либкнехта, дом 27 - 13 ДТП;
7. Ул. Карла Маркса, дом 64 - 10 ДТП;
8. Ул. Карла Маркса, дом 7 - 10 ДТП;
9. Ул. Ленина, дом 20 - 20 ДТП;
10. Ул. Парковая, дом 1 - 124 ДТП;
11. Ул. Парковая, дом 12 - 32 ДТП;
12. Ул. Парковая, дом 14 - 28 ДТП;

13. Ул. Парковая, дом 16 - 16 ДТП;
14. Ул. Парковая, дом 22 - 54 ДТП;
15. Ул. Рабочей Молодежи, дом 2а - 12 ДТП;
16. Ул. Районная, дом 1а - 11 ДТП;
17. Ул. Сабурова, дом 1 - 14 ДТП;
18. Ул. Сабурова, дом 2 - 11 ДТП;
19. Ул. Сабурова, дом 6 - 26 ДТП;
20. Ул. Северная, дом 1 - 17 ДТП;
21. Ул. Спортивная, дом 2 - 11 ДТП;
22. Ул. Энгельса, дом 69 - 10 ДТП.

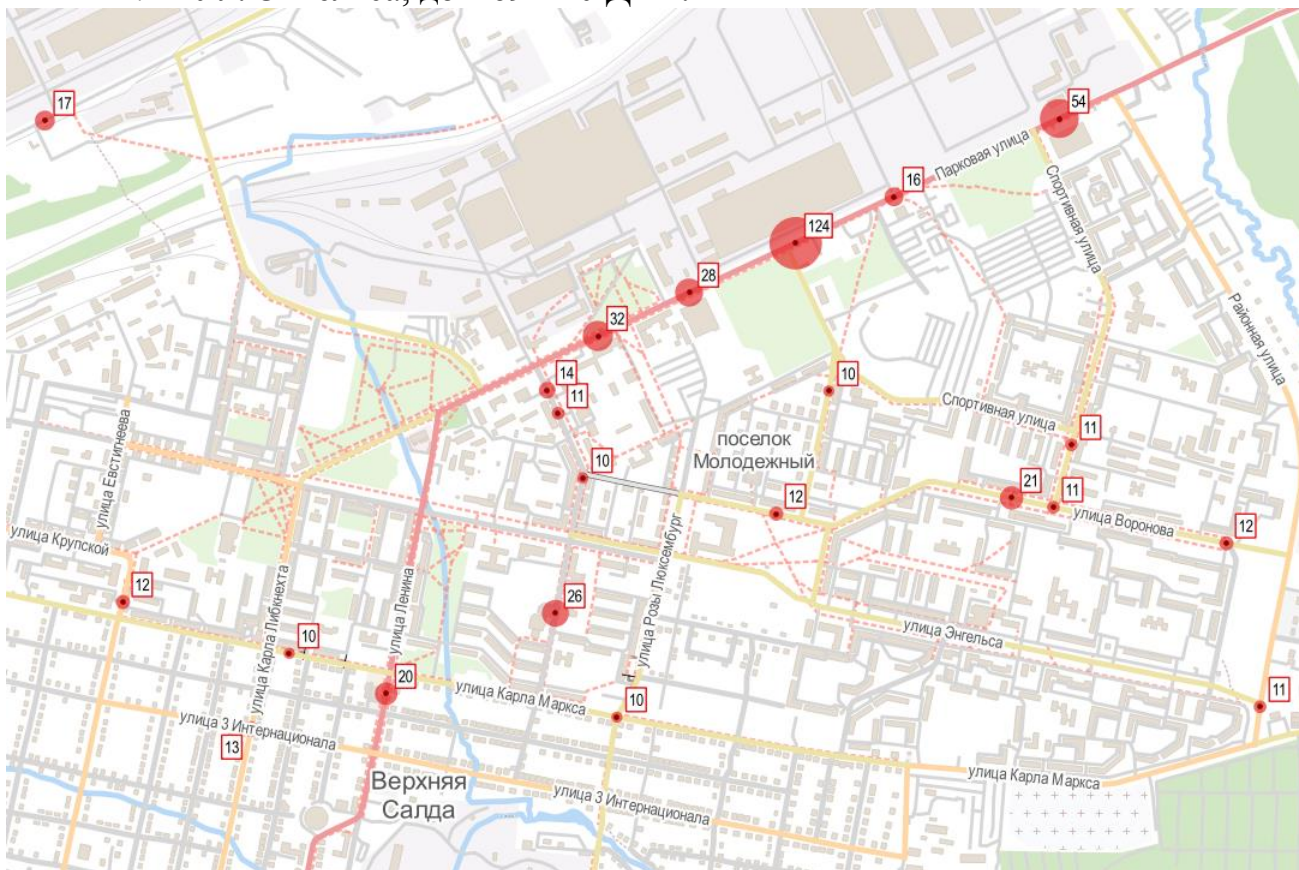


Рисунок 1.11.4 – Схема расположения очагов аварийности

В результате анализа данных очагов аварийности были предложены следующие мероприятия:

- Организация светофорного объекта на пересечении ул. 3 Интернационала - ул. Карла Либкнехта;
- Организация светофорного объекта на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Розы Люксембург;
- Организация пешеходного перехода в районе дома 1а по ул. Районная;
- Организация приподнятого пешеходного перехода на пересечении ул. Энгельса - ул. Районная;
- Организация парковочного пространства в районе ул. Сабурова,

дом 1;

- Организация парковочного пространства в районе ул. Сабурова, дом 6;

- Организация парковочного пространства в районе ул. Спортивная, дом 2;

- Ограничение скорости в районе Ленина, 20;

- Установка камер автоматической фиксации нарушений превышения скорости по ул. Парковая.

1.12 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

В ходе исследований, проведенных в населенных пунктах Верхнесалдинского городского округа, было изучено общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения.

Согласно полученной информации, общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения в целом сводится к решению следующих задач:

- необходимость завершения обустройства пешеходных переходов;
- необходимость обустройства тротуаров;
- необходимость проведения ремонтных работ с целью повышения уровня транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования)

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Верхнесалдинского городского округа

Верхнесалдинский городской округ представляет собой уменьшенную модель России в целом и большинство трудностей, с которыми он сталкивается, характерны для всех без исключения населенных пунктов нашей страны. Основными проблемами территории являются:

1) сокращение численности постоянного населения Верхнесалдинского городского округа, в том числе в результате высокого уровня смертности населения в трудоспособном возраст;

2) дефицит кадров, сужение базы для восполнения кадрового потенциала. Данная проблема обусловлена дефицитом педагогических кадров, непрестижностью получения высшего образования в Верхней Салде и оттоком наиболее способной молодежи в крупные города России

(больше половины выпускников поступают в вузы других городов. Тенденция старения населения характерна для всего городского округа. Ежегодно 350-500 чел. из числа работников увольняется с основного производственного комплекса ВСМПО-Ависма в связи с достижением пенсионного возраста;

3) недостаточный уровень развития материально-технической базы учреждений социальной сферы, особенно в сельской местности (устаревшая материальная база учебных заведений, низкий уровень информатизации школ и т.д.);

4) отставание темпов развития транспортной инфраструктуры от темпов развития реального сектора экономики;

5) высокий уровень износа объектов коммунальной инфраструктуры. Мощность водозаборных сооружений не обеспечивает жилой фонд необходимым объемом и качеством подаваемой питьевой воды. Износ подводящих водоводов 78%. Износ тепловых сетей 67%. Износ водоотводящих сетей 56%. Износ внутридворовых дорог 90%;

6) низкий уровень жизни и деловой активности населения в сельской местности, наличие большого количества незадействованных ресурсов в сельской местности;

7) непривлекательный имидж территории для иностранных бизнес партнеров;

8) недостаточные темпы улучшения экологической обстановки.

Таким образом, проблемы моногорода можно решить только при непосредственном участии государства, субъектов федерации, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и всех заинтересованных граждан. Необходимо разрабатывать, а главное, реализовывать долгосрочные программы по трансформации экологического ландшафта, экономики, городской среды и изменению стиля и образа жизни. В первую очередь, нужно стимулировать и заинтересовать само население в возможности повышения уровня и качества жизни.

Нужна четкая законодательная платформа и долговременные, а главное, реализуемые экономические программы.

Целями территориального планирования развития Верхнесалдинского городского округа являются:

- создание условий для роста качества жизни населения и экономики округа, его инвестиционной привлекательности;

- реорганизация инженерной, транспортной и социальной инфраструктур;

- рациональное природопользование, сохранение и улучшение окружающей среды.

В этой связи в отношении мероприятий по территориальному планированию есть предложения:

- по установлению и уточнению границ территорий различного

функционального использования;

- по резервированию территорий и участков для жилищного, производственного и иного строительства;

- по развитию социальной инфраструктуры округа в отношении как размещения объектов капитального строительства, обеспечивающих осуществление полномочий органов местного самоуправления, так и удовлетворение потребностей населения в коммунальном и культурно-бытовом обслуживании;

- по размещению автомобильных дорог общего пользования между населенными пунктами, мостов и иных транспортных инженерных сооружений вне границ населенных пунктов и объектов электро- и газоснабжения в границах городского округа.

Для развития Верхнесалдинского городского округа осуществляется проведение активной политики, направленной на достижение баланса между различными сферами, секторами и видами деятельности, на обеспечение гражданских прав, наилучших условий жизни и учета интересов всех жителей округа.

Для этого предполагается реализация ряда основных стратегических подцелей. Среди них:

- формирование благоприятной социальной среды, обеспечивающей всестороннее развитие личности на основе образования, культуры, здорового образа жизни населения, заботы об условиях труда, семьях, внедрения принципов социальной справедливости; повышения уровня общественной безопасности и т.п.;

- развитие эффективного производства на базе роста инвестиций, создания новых высокопроизводительных рабочих мест, привлечения высококвалифицированных кадров, повышение доходов местного бюджета, роста прибылей предприятий, эффективного использования муниципального имущества, роста малого и среднего предпринимательства;

- создание благоприятного социально-экономического и правового климата для предпринимателей и жителей округа: развитие рыночной, информационной, инновационной инфраструктуры, развитие системы достоверной и доступной информации, превращение ее в реальную основу сплочения местного сообщества и т.п.;

- улучшение городской среды, устойчивое функционирование и развитие инфраструктуры и систем жизнеобеспечения округа, позволяющих сформировать здоровую, безопасную, благоустроенную среду обитания;

- формирование гражданского общества и развитие местного самоуправления (партнерство в экономической, социальной и культурной сферах, выработка механизмов эффективного взаимодействия органов местного самоуправления с органами власти субъекта Российской Федерации, территориальными органами федеральной власти, развитие

межнационального и межкультурного сотрудничества и солидарности, формирование активной городской политики и т.п.).

В целях обеспечения развития городского округа предлагается увеличение площади 2 населенных пунктов (города Верхняя Салда и д. Нелоба) и изменение их границ.

В проекте определены границы планируемого развития территорий г. Верхняя Салда и д. Нелоба, которые включают в себя сформированные кадастровые участки.

Предлагается увеличение границ города Верхняя Салда в северо-западном направлении. Территория увеличивается на 1050 га. Увеличение границ обусловлено инвестиционными заявками на использование территории для развития производства.

Новый участок границы проходит в южном направлении по северной границе полосы отвода железной дороги, в северо-западном направлении по полосе отвода проектной автомобильной дороги регионального значения, в северном направлении – по южной границе лесных кварталов 32-33 Верхнесалдинского участкового лесничества Верхнесалдинского участка.

Также предлагается увеличение границ Верхней Салды в восточном направлении. Территория увеличивается на 11,4 га. Увеличение обусловлено включением в границы территории населенного пункта территории кладбища.

Далее предлагается уменьшение границ в северном направлении, в связи с переводом земель населенных пунктов, на которых находится шламонакопитель, в земли промышленности. Территория уменьшается на 73,5 га.

В целом территория города Верхняя Салда, согласно включению и исключению земельных участков, увеличивается на 987,9 га.

Карта с нанесением участков, предназначенных для жилой застройки, на прогнозируемый период 10 лет, представлена на рисунке 2.1.1.

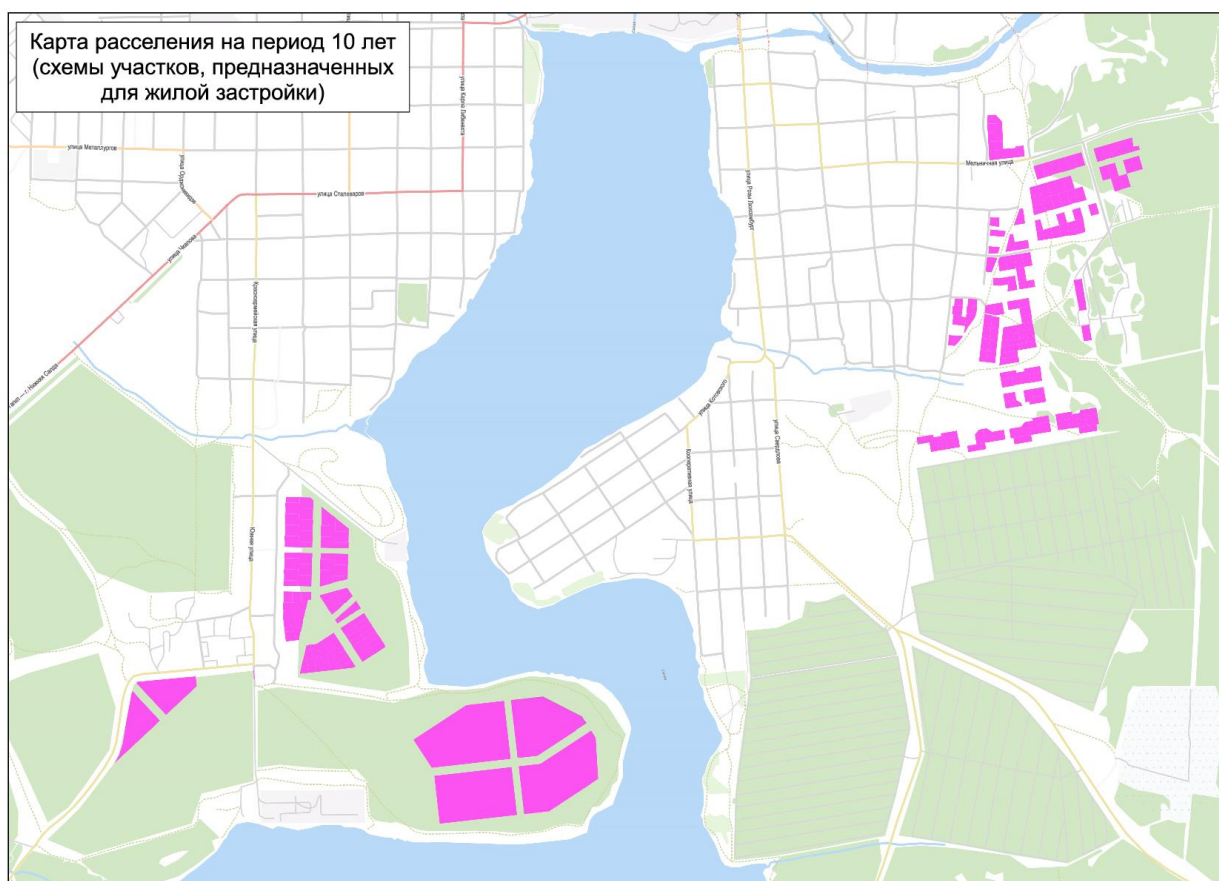


Рисунок 2.1.1 – Прогноз расселения на период 10 лет

Предлагается увеличение границ деревни Нелоба в южном направлении. Территория увеличивается на 1,1 га. Увеличение границ обусловлено формированием площадки на землях сельскохозяйственного назначения для инвестиционного проекта «Центр добровольной реабилитации людей».

Кадастровые участки, которые не могут войти в границы территории целиком, предлагается размежевать, поставить их на кадастровый учет, после чего включить необходимые участки в земли населенного пункта.

Создание условий для развития способностей каждого человека, включающих возможность получения качественного непрерывного образования, доступной и эффективной медицинской помощи, доступа к культурным ценностям, удовлетворения его стремления к здоровому образу жизни позволит:

преодолеть возможные негативные демографические тенденции, обусловленные предстоящим снижением численности женщин детородного возраста, стабилизировать численность населения, сгладить негативную тенденцию снижения рождаемости, снизить показатели смертности, увеличить продолжительность жизни жителей округа;

обеспечить ускоренное развитие человеческого потенциала на основе повышения качества жизни горожан.

Для задач, решение которых попадает в поле полномочий органов

власти и организаций на различных уровнях, предполагается формирование гибких координационных механизмов между субъектами власти, общественностью и бизнесом:

разработка комплекса совместных мероприятий городского округа и Свердловской области в целях обеспечения процессов сохранения и развития человеческого потенциала, кадровых ресурсов, являющихся основой устойчивого социально-экономического развития;

использование технологических и ресурсных механизмов в системе здравоохранения;

координация деятельности образовательных учреждений профессионального образования с городской властью в целях регулирования кадрового обеспечения города, удовлетворения потребностей экономики города, насыщения рынка труда квалифицированными специалистами;

применение проектного подхода, связанного с созданием новых и модернизацией существующих форм социокультурной деятельности;

комплексный подход к формированию у населения здорового образа жизни и потребности в регулярных занятиях спортом и физической культурой.

2.2. Прогноз транспортного спроса Верхнесалдинского городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории Верхнесалдинского городского округа

При прогнозировании учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, на основании чего были сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Прогноз условий развития транспортного комплекса Верхнесалдинского ГО разработан на основании основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также дальнейшие инвестиции в развитие ОЭЗ ППТ «Титановая долина».

Транспортный спрос на перевозку товаров и грузов напрямую связан с уровнем и темпами развития различных сфер деятельности на территории городского округа.

На территории Верхнесалдинского городского округа единственным функционирующим видом транспорта является автомобильный. По данным ОГИБДД ОМВД России по Верхнесалдинскому району в 2014 году зарегистрировано 16 522 транспортных средств, из них 15 067 легковых, 1289 грузовых автомобилей, 166 автобусов.

На основании анализа динамики изменения количества автомобилей и населения Верхнесалдинского городского округа в 2020 и в 2035 году, представленного в Генеральном плане, методом интерполяции произвели расчет автомобилизации в 2028 году - 495 автомобилей/1000 жителей. Сравнив существующую автомобилизацию 365авт/1000жителей с прогнозируемой, можно сделать вывод, что интенсивность возрастет на 35%.

Картограмма интенсивности транспортных потоков в городе Верхняя Салда на прогнозируемые 10 лет в утренние и вечерние часы пик представлена на приложениях 15 и 16.

Рост автомобилизации населения приводит к пересадке с преимущественного автобусного на личный транспорт и соответственно сокращает спрос на перевозки городским и междугородным общественным транспортом, сдерживает увеличение объема услуг пассажирского транспорта.

Прогнозируется небольшое увеличение транспортной нагрузки в Юго-Западной и Юго-Восточной частях города, в связи со строительством новых микрорайонов индивидуальной жилой застройки. В юго-западном районе запланировано застроить 144 земельных участка, ориентировочное количество автомобилей 214. В юго-восточном районе планируется застроить 131 участок, ориентировочное количество 195 автомобилей. Данные цифры настолько малы, что не окажут существенных изменений интенсивности на улично-дорожной сети.

2.3 Прогноз развития дорожной сети Верхнесалдинского городского округа

Отдельные участки автомобильных дорог местного значения, особенно в черте города, характеризуются высокой интенсивностью движения, что не позволяет обеспечить выполнение требований к пропускной способности, комфорту и безопасности участников дорожного движения.

Для решения данной проблемы требуется строительство новых дорог. Внутрирайонные тенденции в развитии и совершенствовании сети муниципальных автомобильных дорог заключаются в необходимости решения вопросов по повышению степени транспортной связанности населенных пунктов Верхнесалдинского ГО, обеспечения возрастающей потребности населения района в мобильности, транспортной доступности автомобильных маршрутов. Важным направлением развития улично-дорожной сети района является приведение части дорог в соответствие с нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

К недостаткам существующей транспортной инфраструктуры можно отнести:

1. обособленность Юго-Восточного района города;

2. недостаточность связей между Юго-Восточным и Юго-Западным районами, что обусловлено находящимся между ними Верхнесалдинским водохранилищем;

3. прохождение потоков транзитного грузового автотранспорта по территории города;

4. не соответствующие нормативам технические характеристики улиц, проходящих в старой застройке.

Основной целью в развитии сети автомобильных дорог в Верхнесалдинском городском округе является:

- повышение плотности дорог общего пользования для обеспечения удовлетворительных хозяйственных связей и создания устойчивой транспортной связи всех населенных пунктов городского округа;

- все автомобильные дороги общего пользования городского округа должны иметь твердое покрытие проезжих частей;

- строительство обходов населенных пунктов для выноса транзитного движения с жилых территорий с целью повышения безопасности движения и снижения уровня шума и загрязнений на территории населенных пунктов;

- выравнивание неравномерности существующей дорожной сети.

Основными задачами развития сети автомобильных дорог Верхнесалдинского городского округа на проектный срок до 2035 г. являются:

- Строительство участка магистральной дороги, соединяющего существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промтерритории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»;

- Строительство моста через Верхнесалдинское водохранилище, соединяющего восточный и западный берег в районе ул.Пионеров;

- Продление ул.Космонавтов до автодороги, выходящей к базам отдыха;

- Реконструкция улиц, для движения общественного транспорта, доведение ширины до минимально допустимого значения - 7,0 м.

На рисунке 2.3.1 представлена схема расположения магистралей на прогнозируемый период 10 лет.

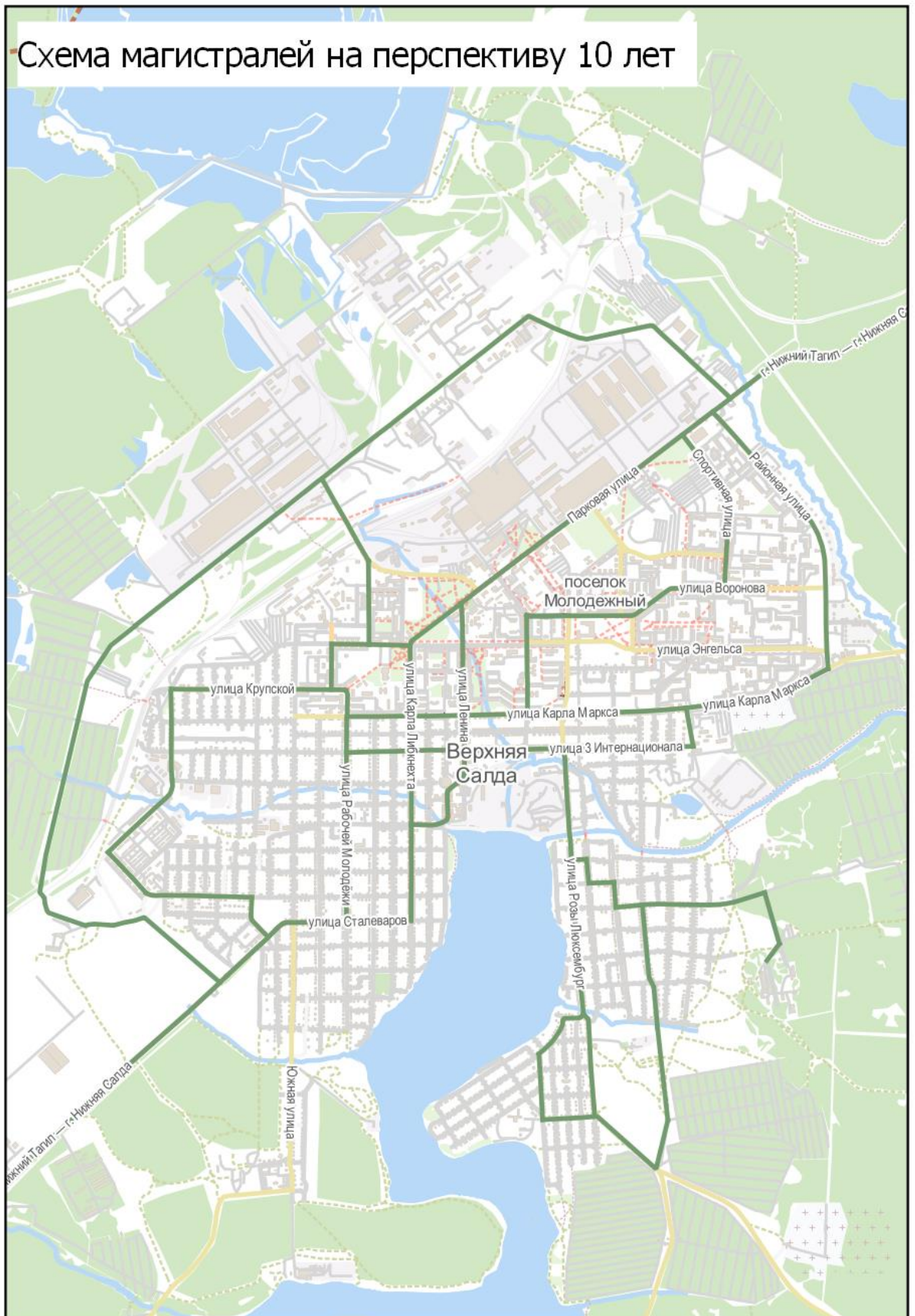


Рисунок 2.3.1 – Схема магистралей на 10-ти летнюю перспективу

3. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования

3.1 Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети в целом

В соответствии с основными документами по развитию автомобильных дорог на территории Верхнесалдинского городского округа:

1. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Верхнесалдинского городского округа на период с 2016 по 2035 год;

2. Долгосрочный прогноз социально-экономического развития Верхнесалдинского городского округа на 2017-2022 годы;

3. Генеральный план верхнесалдинского городского округа:

- Положения о территориальном планировании. Перечень мероприятий по территориальному планированию (Том 1);

- Материалы по обоснованию проекта генерального плана городского округа. Анализ состояния соответствующей территории, проблем и направлений ее комплексного развития (Том 2);

- Материалы по обоснованию проекта генерального плана городского округа. Предложения по территориальному планированию, этапы их реализации (Том 3).

Мероприятия по организации и повышению безопасности дорожного движения в Верхнесалдинском городском округе разработаны на период с 2018 по 2035 г. с разбивкой по годам и представлены в таблице 3.1.1.

Данные по рассчитанным пропускным способностям, а также загрузкам узлов улично-дорожной сети Верхнесалдинского округа на расчетный срок, без учета мероприятий представлены представлены в Приложениях 25-45.

Таблица 3.1.1 - Мероприятия по организации и повышению безопасности дорожного движения в Верхнесалдинском городском округе

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		Федеральный бюджет	Бюджет субъекта	Бюджет муниципального образования	Внебюджет

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		Федеральный бюджет	Бюджет субъекта	Бюджет муниципального образования	Внебюджет
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	2018-2023			100	
Приведение качества покрытия и технической категории дорог к нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию: 1) г.Верхняя Салда – базы отдыха - реконструкция с повышением категории с V до IV; 2) д.Кокшарово – д.Моршинино – реконструкция с повышением категории с V до IV; 3) Н.Салда – п.Басьяновский – реконструкция с повышением категории с V до IV	2028-2035		100		
Строительство участка магистральной дороги, соединяющего существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промтерритории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»	2023-2028		100		
Реконструкция улицы Розы Люксембург, проходящей по плотине Верхнесалдинского водохранилища	2023-2028		100		

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		Федеральный бюджет	Бюджет субъекта	Бюджет муниципального образования	Внебюджет
Строительство моста через Верхнесалдинское водохранилище, соединяющего восточный и западный берег в районе ул.Пионеров	2028-2035		100		
Продление ул.Космонавтов до автодороги, выходящей к базам отдыха	2028-2035		100		
Строительство улиц в районах новой застройки	2023-2028				100
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в районе центра д.Северная протяженностью 0,2 км	2018			100	
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в восточной части д.Северная протяженностью 0,5 км	2023-2028			100	
Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Северная протяженностью 6,7 км	2023-2028		100		
Строительство АЗС с объектами придорожного сервиса в д. Северная (ул. Красноармейская)	2028-2035				100
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба протяженностью 7 км	2018		100		

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		Федеральный бюджет	Бюджет субъекта	Бюджет муниципального образования	Внебюджет
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба протяженностью 1,1 км	2023-2028		100		
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в д.Никитино (продление ул. Новой) протяженностью 0,4 км	2018			100	
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в юго-западной части д.Никитино протяженностью 1,9 км	2028-2035		100		
Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Никитино протяженностью 12,2 км	2023-2028		100		
Реконструкция (расширение) существующих дорог уличной сети в д.Никитино (ул. Центральная) протяженностью 1,8 км	2018		100		
Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в п.Басьяновский протяженностью 3,6 км	2023-2028		100		
Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в п.Басьяновский протяженностью 3,6 км	2018		100		

Поперечные профили улиц нового строительства: продления ул. Космонавтов и участка магистральной дороги, соединяющего существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промтерритории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» представлены на приложении 17 и приложении 18 соответственно.

На рисунках 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 показаны проектируемые участки УДС: ул.Космонавтов, объездная дорога, мост через Верхнесалдинское водохранилище соответственно.

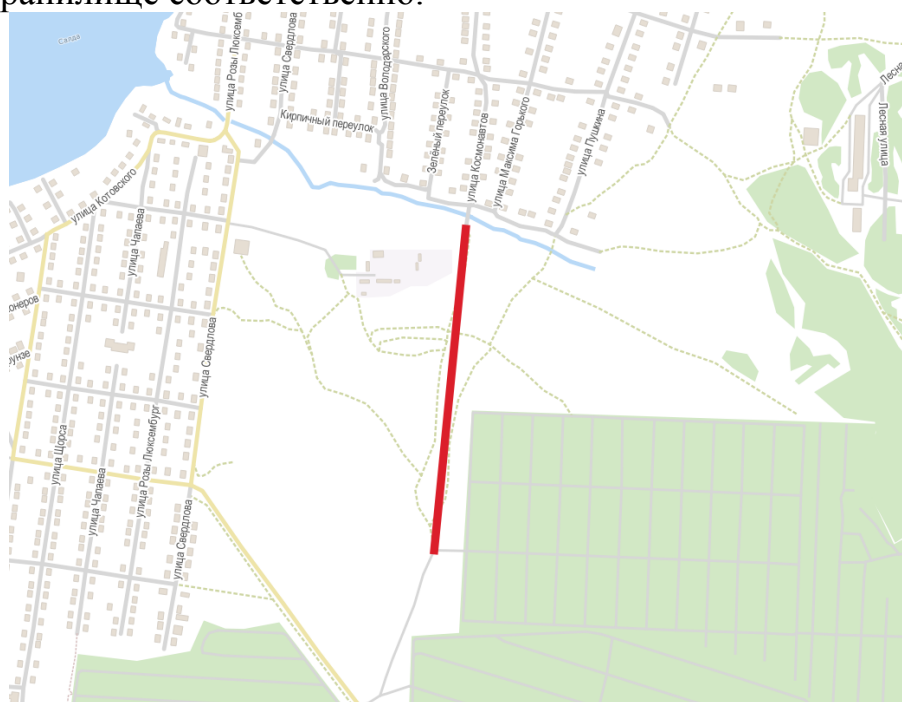


Рисунок 3.1.1 - Продление улицы Космонавтов

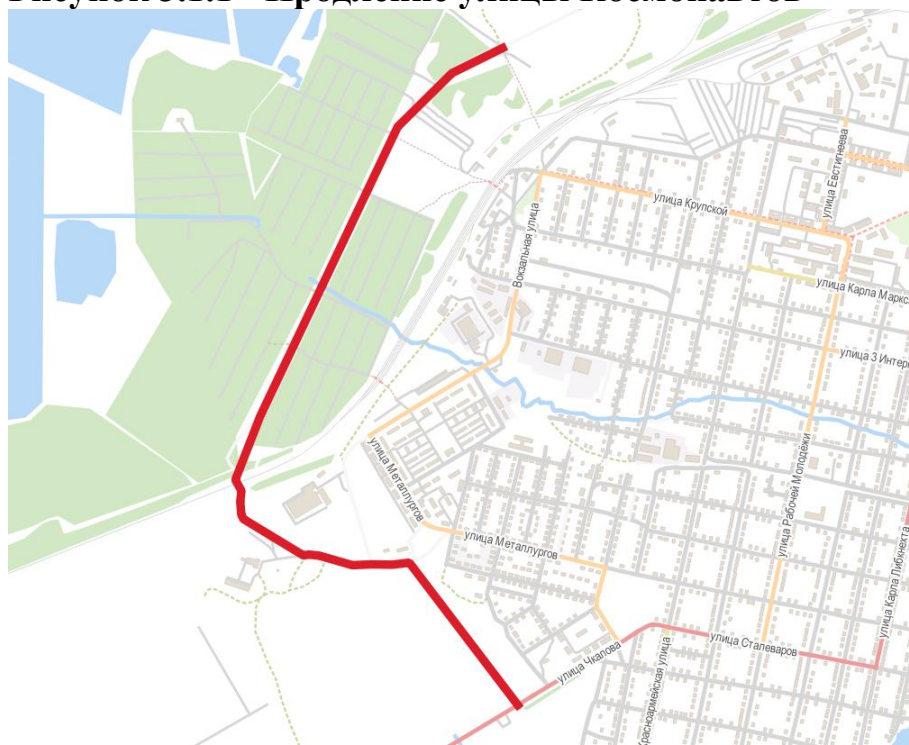


Рисунок 3.1.2 - Строительство участка объездной дороги



Рисунок 3.1.3 - Строительство Верхнесалдинского моста

Реконструкция улиц, для движения общественного транспорта, доведение ширины до минимально допустимого значения - 7,0м:

1. Ул.Евстигнеева;
2. Ул. Вокзальная;
3. Ул. Народная Стройка;
4. Ул. Metallургов;
5. Ул. Орджоникидзе;
6. Ул. Красноармейская;
7. Ул.Южная;
8. Ул. 3 Интернационала;
9. Ул. Розы Люксембург;
10. Проезд от ул.Розы Люксембург до ул.Лесной;
11. Ул. Лесная;
12. Ул. Котовского;
13. Ул. Кооперативная;
14. Ул. Свердлова;
15. Ул. Северная.

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

В связи с несоответствием существующей на момент проектирования классификации автомобильных дорог в зависимости от их значения положениям Федерального закона № 257-ФЗ от 8.11. 2007 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ» предлагаются

следующие изменения:

-статус автомобильных дорог регионального значения получает автодорога «Нижний Тагил – Верхняя Салда - Нижняя Салда – Ирбит» с повышением категории с III на II и автодорога «Нижняя Салда – Басьяновский – Выя – Верхняя Тура».

- прочие автодороги приобретают статус местных.

Так же произвести реконструкцию дорог с повышением категории с V до IV:

- 1) г. Верхняя Салда – базы отдыха;
- 2) д. Кокшарово – д. Моршинино;
- 3) Н. Салда – п. Басьяновский.

3.3 Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

В связи с увеличением уровня автомобилизации и развитием улично-дорожной сети необходимо внедрение автоматизированной системы дорожного движения.

Система АСУДД предназначена для адаптивного управления транспортными и пешеходными потоками в ручном и автоматическом режимах, сбора, накопления и обработки статистической информации о транспортных потоках (классификация по типам и интенсивности), постоянного видеоконтроля в реальном времени, обеспечения приоритетного пропуски общественного транспорта, координированного управления светофорными объектами по годовому графику с учетом сезонных изменений, дней недели и времени суток и диспетчерское управление для проводок транспорта и разгрузки магистралей, обеспечения участников дорожного движения необходимой информацией при помощи табло и специализированных знаков. АСУДД представляет собой сетевой программно-аппаратный комплекс, который физически состоит из периферийных устройств (дорожные контроллеры, информационные табло, детекторы транспорта и т.д.) и центра управления (локальная вычислительная сеть с выделенными серверами и рабочими станциями).

Все периферийные устройства физически объединены при помощи последовательной закольцованной подсистемы связи.

АСУДД имеет возможность интеграции с комплексами видеофиксации нарушений ПДД и идентификации государственных регистрационных знаков транспортных средств.

Координированное управление светофорами в режиме «зеленая волна» заметно повышает пропускную способность улиц, а новое поколение адаптивных систем позволяет подстраивать планы координации движения на дороге под создавшуюся в данный момент ситуацию. Кроме

этого, развитые средства мониторинга транспортных потоков, которыми обладают адаптивные системы, позволяют накапливать статистические данные, являющиеся основой для планирования развития дорожно-транспортной сети.

АСУДД является прекрасным инструментом для увеличения интенсивности движения, способствующего предотвращению возникновения «пробок». Но она дает возможность комфортного проезда по улицам города в условиях, когда все участники движения соблюдают правила.

Проектом предложено создание центра организации дорожного движения для выполнения следующих функций:

- автоматическое локальное и координированное управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках, а так же координированное управление движением транспортных средств на дорожной сети города с автоматическим расчетом (выбором) программ координации;

- оперативное диспетчерское управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках или группе перекрестков с помощью GSM-модуля;

- обеспечение преимущественного проезда транспортных средств через перекрестки или автомагистрали;

- перераспределение транспортных потоков на дорожной сети;

- накопление, анализ и вывод статистических данных о параметрах объекта управления, а также о режимах функционирования АСУДД в целом и отдельных технических средств и об их неисправностях;

- регистрация смены режимов работы АСУДД, регистрация и анализ срабатываний устройств блокировок и защиты;

- обеспечение возможности визуального наблюдения за движением транспортных средств на участках дорожной сети и автомагистралях с помощью телевизионной аппаратуры;

- формирование сигналов о нарушениях правил дорожного движения.

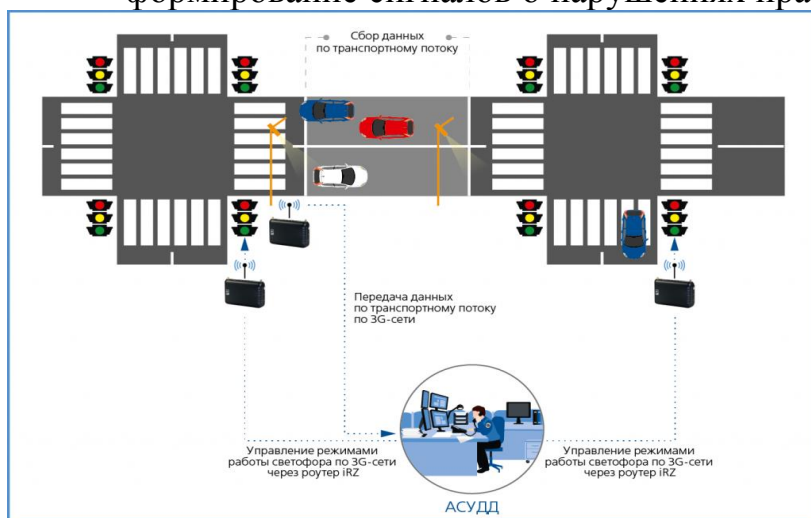


Рисунок 3.3.1 – Схема АСУДД

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

В соответствии с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации», мониторинг дорожного движения – это сбор, обработка и накопление данных о параметрах дорожного движения. Тот же закон к основным параметрам движения относит среднюю скорость передвижений транспортных средств, потерю времени в передвижении транспортных средств и пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении. Фактически мониторинг дорожного движения – это процесс проведения транспортных обследований.

Основной целью транспортных обследований является получение объективной, полной и достоверной информации для анализа современного состояния и выявления тенденций и закономерностей, необходимых при разработке проектных решений. Различие в расчетных сроках проектной документации предопределяет специфику требований к составу и уровню точности информации для каждой из стадий градостроительного проектирования.

Результаты обследований необходимы для:

- оценки современного состояния сложившейся транспортной системы;
- выявления потребности в пассажирских и грузовых перевозках и динамики их изменения, имеющих тенденций и закономерностей;
- разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения;
- технико-экономического обоснования очередности развития элементов транспортной системы населенного пункта или другого объекта проектирования с учетом реальных капиталовложений;
- предложений по совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов и управлению движением в населенных пунктах.

Мониторинг дорожного движения – обязательная основа для управления дорожным движением в населенном пункте, а также обязательные исходные данные, необходимые для разработки проектной документации и обоснования выбранных проектных решений.

Данным проектом предлагается организовать систему мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа (таблица 3.4.1).

**Таблица 3.4.1 - Система мониторинга дорожного движения на
улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа**

Виды мониторинга	Периодичность мониторинга	Примечание
Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах города	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок

		актуальности обследований 2–3 года
Обследование пассажиропотоков на сети массового транспорта	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки. Мониторинг может проводиться в рамках разработки новой схемы маршрутной сети города	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование транзитного движения транспорта через город	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года

Подобная система позволит своевременно выявлять проблемы на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа, а также качественно и эффективно разрабатывать проектную документацию в отношении проблемных объектов. Сбор исходных данных может производиться как в ручном виде, так и в автоматическом режиме. Ручной режим требует участия учетчика в процессе мониторинга. Автоматический режим обследований требует установки датчиков, учитывающих интенсивность движения транспорта и пешеходов, а также пассажиропотоков. Подобные датчики требуют установки на основные перекрестки в городе, а также на все двери автобусов работающих в режиме маршрутных транспортных средств.

Для хранения и сбора документации предлагается использовать электронную базу данных АИС «Улично-дорожная сеть», разработанную для Верхнесалдинского городского округа. Данная база предназначена для проведения работ по инвентаризации технических средств организации дорожного движения, разработки проектов организации дорожного движения, технических паспортов на автомобильные дороги, схем размещения рекламных и других конструкций, а также для других видов документации.

Базу данных АИС «Улично-дорожная сеть» предлагается использовать в повседневной работе специалистов Заказчика. АИС позволяет заносить объекты в базу данных, визуализировать их на карте и фотопанорамах, проводить основные статистические операции с ними, генерировать табличные отчеты и план-схемы.

Электронная база данных должна храниться на сервере Администрации Верхнесалдинского городского округа с организацией доступа к ней структур и сотрудников, участвующих в процессе организации дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности

дорожного движения», а также с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения», в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков, его повторное утверждение должны осуществляться не реже чем один раз в три года. Таким образом, данным проектом рекомендуется 1 раз в 3 года проводить повторную полную инвентаризацию технических средств организации дорожного движения.

Для работы с базой данных необходимо разделить рабочие места Заказчика на администраторские и пользовательские. Администраторские места обеспечивают доступ к базе данных, как для информационных работ, так и для внесения изменений в базу данных. Администраторские места предлагается установить сотрудникам, ответственным за внесения изменений в базу данных. Это могут быть сотрудники дорожно-эксплуатационного предприятия. Кроме того, администраторские возможности необходимо предоставлять организации, осуществляющей корректировку проектов организации дорожного движения на условия договора подряда.

Пользовательские места предлагается установить всем сотрудникам Администрации городского округа, а также подведомственным структурам Администрации городского округа, участвующим в процессе транспортного планирования, эксплуатации объектов дорожной сети, а также согласовании проектов организации дорожного движения.

3.5 Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К **дорожной информации** относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во **внедорожную информацию** входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

В идеальном случае участники дорожного движения должны путем обучения и на основе собственного опыта накапливать те знания, которые считаются достаточными для их безопасности в дорожном движении. Точно также недостаток знаний о правилах дорожного движения, дорожных знаках, транспортных средствах и т.п. может быть одним из

факторов, которые ведут к созданию опасной модели поведения и к ДТП.

Нам не известно, насколько велико значение недостатка знаний для создания фактора риска. Но при этом совершенно очевидно, что целый ряд моделей поведения в условиях дорожного движения значительно увеличивает риск ДТП и получения травмы. Это относится, в частности, к превышению ограничений скорости, управлению транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, проезду на красный свет на регулируемых перекрестках) и к пренебрежению использованием ремнями безопасности.

Контроль со стороны полиции и различные виды наказания не всегда могут создать препятствие для подобного поведения. Поэтому необходимо сочетать меры контроля и наказания с прямым обращением к участникам дорожного движения.

Транспортная система подверглась сильным изменениям в течение последних 20-30 лет, что привело к вводу новых правил дорожного движения. Это относится, в частности, не только к правилам, но и к вводу предписаний в отношении транспортных средств. Без информации об этих изменениях нельзя предположить, что участники дорожного движения знакомы с действующими на данный момент времени правилами. Поэтому контроль и штрафные санкции при нарушении правил предполагают распространение необходимой информации.

Было рассчитано, что если бы участники дорожного движения 100-процентно соблюдали Правила дорожного движения, количество раненых в ДТП сократилось бы на 27% ($\pm 18\%$), а погибших - на 48% ($\pm 30\%$). Этот подсчет включает в себя, в первую очередь, соблюдение ограничения скорости, запрет вождения в состоянии алкогольного опьянения, предписание об использовании личных средств безопасности (автомобильные ремни безопасности и велосипедные и мотоциклетные шлемы) во время управления транспортным средством, соблюдение правила уступать дорогу автомобилям, движущимся по главной дороге на перекрестке и пешеходам на пешеходном переходе, а также соблюдение предписания, касающегося времени работы и отдыха водителей и технических требований к автомобилям. Тот объем контроля, который в настоящее время осуществляет полиция, а также те санкции за нарушение, которые налагают, являются недостаточными, чтобы обеспечивать стопроцентное соблюдение Правил дорожного движения.

Информация для участников дорожного движения и различные кампании включают в себя текущую информацию с помощью средств массовой информации и специально организованных пропагандистских кампаний, которые направлены на определенные группы участников дорожного движения. Подобные кампании могут, в частности, проводиться в виде:

- объявлений в ежедневной, еженедельной прессе и в отраслевых газетах,

- информационных программ и коротких выступлений по телевидению и радиовещанию,
- рассылки брошюр, писем и другого материала для определенных целевых групп (или вообще для всех участников дорожного движения),
- использование известных людей в целях пропаганды определенных мероприятий,
- объявления и плакаты,
- щиты и табло вдоль дороги.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

установке информационных указателей (информационных знаков индивидуального проектирования), которые обеспечивают:

- безопасность дорожного движения.
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ним).
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования.
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения.

Дорожные знаки в совокупности с разметкой и сигналами светофорного регулирования составляют **средства информирования участников дорожного движения**, формирующие выбор водителем режима движения.

В качестве дорожной информации для водителей, особенно осуществляющих транзитное движение через Верхнесалдинский городской округ, используются знаки индивидуального проектирования (6.10.1). Данная информация позволит минимизировать общие потери, возникающие при движении транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов. Проектом предлагается установка дополнительных знаков индивидуального проектирования в количестве 13 шт.(рисунок 3.5.1)



Рисунок 3.5.1 - Схема расстановки информационных знаков

Второе направление совершенствования системы информирования – это передача внедорожной информации. Внедорожная информация может указывать на текущее состояние автомобильных дорог, а также существующие и прогнозируемые метеоусловия. Вместе с этим предлагается использовать средства массовой информации и печатные издания, для информирования участников движения о введении временного ограничения или прекращения движения по участкам улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа.

Информацию о введении временного ограничения, прекращении движения, а также изменения схемы движения предлагается доводить до всех участников движения не позднее, чем за 30 дней до их введения.

3.6 Предложения по применению реверсивного движения

Согласно действующим правилам дорожного движения Российской Федерации, реверсивное движение – это организация дорожного движения таким образом, что на одной полосе автомобиль может ехать в различных направлениях. Основным признаком реверсивной полосы является возможность изменения направления движения в зависимости от различных дорожных условий. Преимуществом реверсивного движения является увеличение пропускной способности дорожного отрезка. В

результате этого сокращается время преодоления отдельного участка дороги.

Дорога с реверсивным движением – это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП. Вследствие этого от водителя требуется максимальная концентрация внимания. Движение по реверсивной полосе может продолжаться до установленного знака, который будет свидетельствовать об окончании данного дорожного отрезка. Очень осторожным следует быть при повороте направо и перестроении в крайний правый ряд на перекрестке с началом движения такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду.

Введение реверсивного движения целесообразно только на тех участках дороги, где интенсивность транспортных потоков в разных направлениях является неравномерной. Это может происходить в час пик, при выполнении дорожно-ремонтных работ или в случае дорожно-транспортного происшествия на отдельном участке дороги. Чаще всего реверсивные полосы можно встретить на выездах из больших населенных пунктов, где перед выходными основной поток автомобилей направлен за город.

Практика реверсивного регулирования достаточно давно применяется в Европе, странах Северной Америки, Австралии. Реверсивное движение в России ещё имеет большое количество недоработок. Имеется ряд организационных вопросов, которые мешают достижению положительного итогового результата. Учитывая специфику системы отечественных ПДД и менталитет водителей, можно говорить о высоком уровне аварийности на таких дорожных участках. Следует отметить, что даже постепенное введение реверсивных полос вызывает многочисленные дискуссии среди водителей.

Существующие дорожные условия Верхнесалдинского городского округа показывают, что введение реверсивного движения в населенных пунктах нецелесообразно. В результате обследований интенсивности движения отмечено, что значительной неравномерности движения по направлениям в населенных пунктах нет. Вместе с этим введение реверсивного движения, создаст множество проблем участникам движения и может привести к значительному росту уровня аварийности на участках с реверсивным движением.

3.7 Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения. Мероприятия по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозируемых пассажиропотоков

К приоритетным задачам развития транспорта общего пользования на территории Верхнесалдинского городского округа является обеспечение населенных пунктов общественным пассажирским транспортом.

На текущий момент автобусное сообщение отсутствует с 2 населенными пунктами Верхнесалдинского городского округа:

- д. Балакино (1 чел.);
- д. Бобровка (20 чел.);

Для обеспечения автобусного сообщения с населенным пунктом численностью более 15 человек в Схеме предлагается рассмотреть возможность заезда части рейсов маршрута № 108 «г.Верхняя Салда-п.Басьяновский» в д. Бобровка.

В целях развития инфраструктуры общественного пассажирского транспорта Схемой предлагаются мероприятия на период реализации 5 лет (2018 – 2023 гг.), по обустройству автобусных остановок на территории Верхнесалдинского городского округа. Перечень мероприятий по обустройству автобусных остановок представлен ниже.

Остановочные комплексы, требующие организации выездного кармана:

Уют, Радиомузыка, Проходная цеха №29 (в сторону г. Нижняя Салда), Восточная проходная (в сторону Центральной проходной), Рынок, Автошкола (Розы Люксембург, д. №2), Автошкола (Розы Люксембург, д. №7), Магазин №19 (Розы Люксембург, д. №48), Магазин №19 (Розы Люксембург, д. №67), Пушкина (Пушкина, д. №19), Пушкина, Сухой Лог, Магазин №1 Центральный (2 шт.), Магазин №8 (Рабочей Молодежи, д. №116), Красноармейская (2 шт.), Цех №21 (2шт.), Коллективный сад №9.

Остановочные комплексы, требующие организации посадочной площадки:

Уют, Автошкола (Розы Люксембург, д. №2), Автошкола (Розы Люксембург, д. №7), Магазин №19 (Розы Люксембург, д. №48), Магазин №19 (Розы Люксембург, д. №67), Пушкина, Сухой Лог, Магазин №1 Центральный, Железнодорожная станция, Уральских рабочих, Магазин №8 (Рабочей Молодежи, д. №116), Красноармейская (2 шт.), Цех №21, Коллективный сад №9.

Остановочные комплексы, требующие установки павильона:

Уют, Радиомузыка, Автошкола (Розы Люксембург, д. №7), Магазин №19 (Розы Люксембург, д. №48), Володарского, Пушкина (Пушкина, д. №19), Пушкина, Сухой Лог, Магазин №1 Центральный, Больничный городок (Крупской, д. №29), Уральских рабочих, Магазин №8 (Рабочей Молодежи, д. №116), Красноармейская (2 шт.), Цех №21, Коллективный сад №9.

Дополнительно к перечню мероприятий предлагается изменить схему движения маршрутов №2, №3, №5, №6, №9, №11, №102 от остановки «Магазин Магнит» до остановки «Воронова». Сейчас движение

маршрутных транспортных средств осуществляется по проезду между улицами Энгельса и Воронова, ширина которого меньше минимального нормативного значения 7 м. Предлагается же движение от остановки «Магазин Магнит» до остановки «Воронова» осуществлять по ул. Районной, ширина которой больше 7,7м (рисунок 3.7.1)

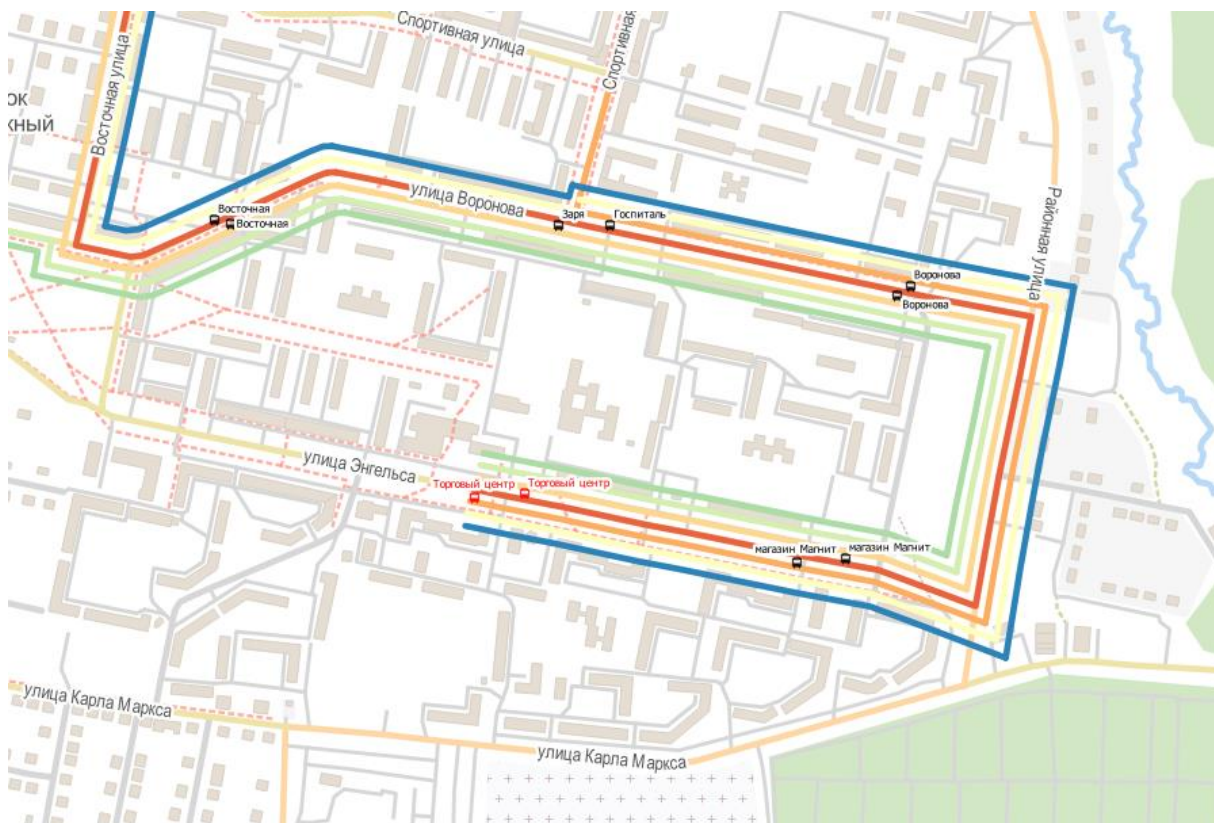


Рисунок 3.6.1 – Изменение маршрутов движения общественного транспорта

Так же проектом предлагается перенос автостанции на ул. Парковую. Данное мероприятие обусловлено тем, что существующая автостанция находится в стесненных условиях и ее местоположение неудобно как для существующей, так и для проектируемой схемы движения общественного транспорта. Схема размещения новой автостанции представлена на рисунке 3.6.2.

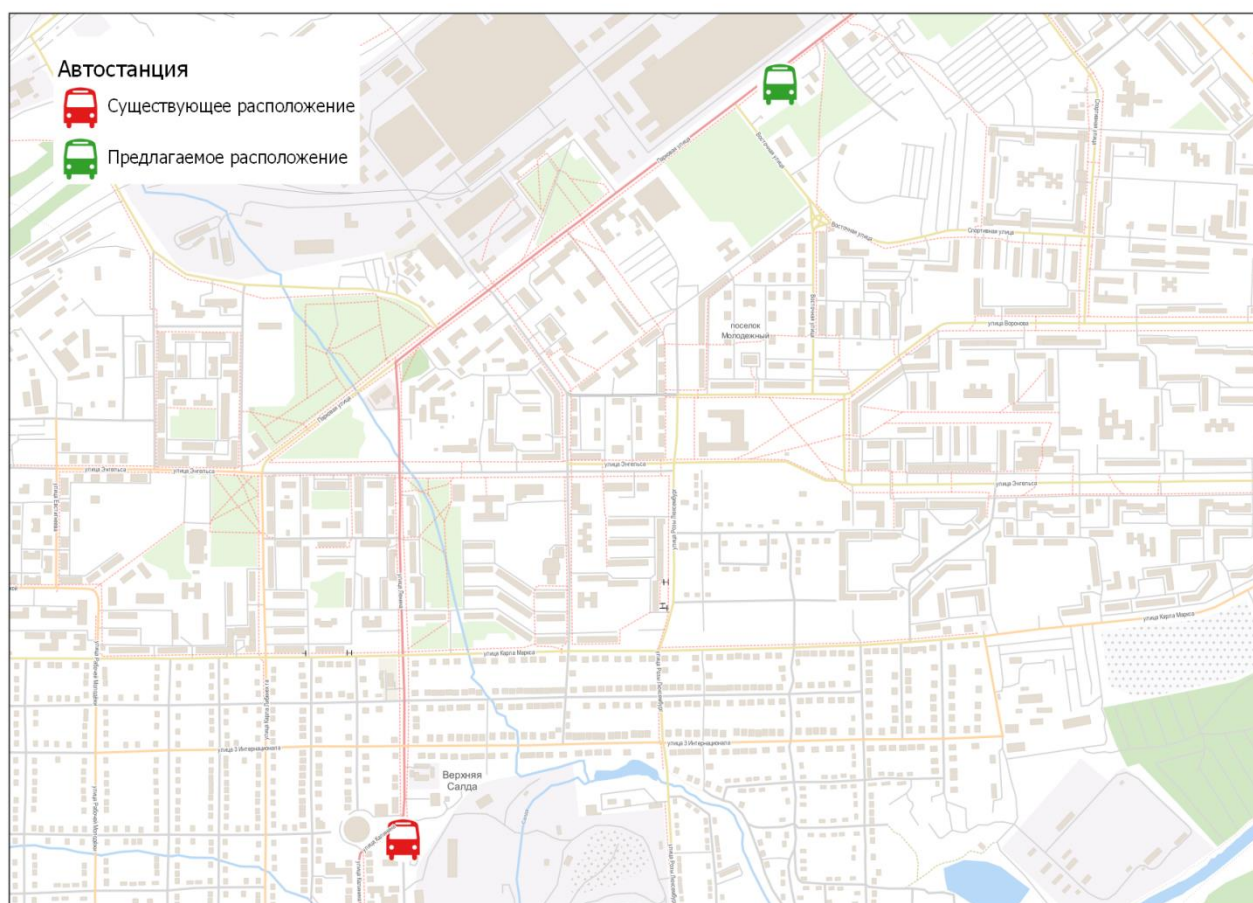


Рисунок 3.6.2 - Перенос автостанции

Еще одно предложение: при проведении администрацией Верхнесалдинского городского округа конкурса на организацию перевозок по регулируемым маршрутам прописывать следующие условия: выставлять на конкурс автобусы с экологическим классом не ниже «Евро 4», а так же 30% подвижного состава должно быть оснащено кондиционерами и оборудованием для перевозки инвалидов.

3.8 Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков. Предложения по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Важнейшим звеном транспортной системы Верхнесалдинского городского округа является грузовой транспорт, транспортные средства коммунальных и дорожных служб, которые играют ведущую роль в перевозках грузов внутри округа и населенных пунктов.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в населенных пунктах стало несоответствие веса-

габаритных характеристик грузовых автомобилей, транспортных средств коммунальных и дорожных служб дорожным условиям. Иными словами, узкие улицы населенных пунктов отрицательно влияют на условия движения автопоездов. Грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения. Кроме того, грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн. При этом конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

В Схеме предлагается упорядочить движение грузовых автомобилей (особенно автопоездов) по улично-дорожной сети города Верхняя Салда. Для этого предлагается построить участок магистральной дороги, соединяющий существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промышленной территории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА». Таким образом, исключается заезд грузового транспорта в центральную часть города Верхняя Салда. И данный маршрут становится главной магистралью для движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Так же остается один из старых маршрутов, который становится второстепенным. Схема движения грузового транспорта представлена на рисунке 3.8.1.

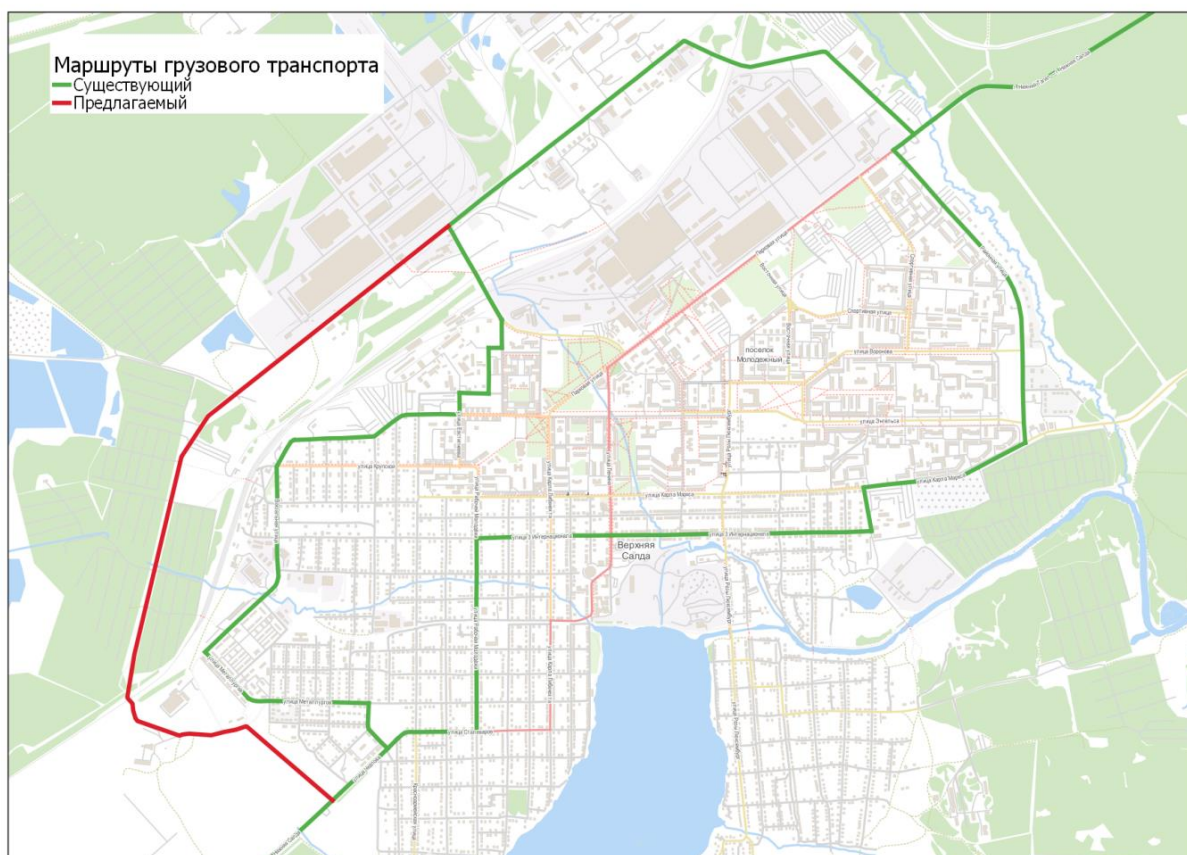


Рисунок 3.8.1 - Схема движения грузового транспорта

В Федеральном законе от 13 июля 2015 г. N 248-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов» указано определение грузов. В соответствии с ним: тяжеловесным транспортным средством является транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которого превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, которые устанавливаются Правительством Российской Федерации.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», к тяжеловесным транспортным средствам необходимо отнести транспортные средства, имеющие массу больше значения указанного в таблице 3.8.1 или нагрузку на ось более указанных в таблице 3.8.2.

Таблица 3.8.1 – Классификация транспортных средств по массе

Тип транспортного средства или комбинации транспортных средств, количество и расположение осей	Допустимая масса транспортного средства, тонн
<i>Одиночные автомобили</i>	
двухосные	18
трехосные	25
четырёхосные	32
пятиосные	35
<i>Автопоезда седельные и прицепные</i>	
трехосные	28
четырёхосные	36
пятиосные	40
шестиосные и более	44

Таблица 3.8.2 - Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку

Расположение осей транспортного средства	Расстояние между сближенными осями (метров)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку		
		6 тонн/ось	10 тонн/ось	11,5 тонн/ось
Одиночные	от 2,5 м и более	5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)

Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
	от 1 до 1,3 (включительно)	9 (10)	13 (14)	14 (16)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	10 (11)	15 (16)	17 (18)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	11 (12)	17 (18)	18 (20)
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 (включительно)	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
	от 1 до 1,3 (включительно)	12 (13)	18 (19,5)	20 (21)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	13,5 (15)	21 (22,5)	23,5 (24)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	15 (16)	22 (23)	25 (26)
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов, с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	3,5 (4)	5 (5,5)	5,5 (6)
	от 1 до 1,3 (включительно)	4 (4,5)	6 (6,5)	6,5 (7)
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	4,5 (5)	6,5 (7)	7,5 (8)
	от 1,8 до 2,5 (включительно)	5 (5,5)	7 (7,5)	8,5 (9)
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	до 1 (включительно)	6	9,5	11
	от 1 до 1,3 (включительно)	6,5	10,5	12
	от 1,3 до 1,8 (включительно)	7,5	12	14

	от 1,8 до 2,5 (включительно)	8,5	13,5	16
--	---------------------------------	-----	------	----

В соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. N 248-ФЗ: крупногабаритное транспортное средство - транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза превышают допустимые габариты, установленные Правительством Российской Федерации.

Крупногабаритным (негабаритным) грузом или негабаритом считается такой вид груза, который имеет весогабаритные параметры, превышающие нормы, установленные в Правилах дорожного движения. Другими словами, это груз, для транспортировки которого требуется специальное автотранспортное средство. Следует иметь в виду то, что если груз вместе с автотранспортным средством имеет ширину до 255 см (260 см для рефрижераторов), высоту от поверхности дорожного полотна до 4 метров и длину до 20 метров (для одиночного транспортного средства 12 метров), его можно перевозить без специального разрешения.

В случае если транспортное средство с грузом превышает весогабаритные характеристики, указанные выше, на него необходимо получение специального разрешения на перевозку. Согласно действующей нормативной документации порядок выдачи данных разрешений определен Приказом Минтранса России от 24.07.2012 N 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов».

Согласно данному приказу, для получения разрешения на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза, владелец транспортного средства или его представитель должны подать заявку в уполномоченные органы, то есть в орган местного самоуправления городского округа. Правила перевозки опасных грузов утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73. В соответствии с данным приказом, к опасным грузам относятся грузы, требующие особые меры предосторожности при перевозке, например, вещества и материалы с физико - химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Для перевозки крупногабаритных грузов, а также негабаритных, в соответствии с законом по организации дорожного движения, необходима разработка проекта организации движения на маршрут движения транспортного средства по территории города. Данный проект разрабатывается отдельно на каждый маршрут следования крупногабаритного транспортного средства.

3.9 Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети.

Рассмотрим вопрос организации пешеходного движения. В целом архитектурно-ландшафтная среда пешеходной улицы резко отличается от обычной. Возможность спокойно пройти, осмотреть витрины магазинов, отдохнуть придает улице определенный колорит и предъявляет особые требования к ее благоустройству и оборудованию. «Неспешное» восприятие предусматривает последовательность зрительных впечатлений, чему способствуют элементы, как бы соразмерные человеку, – своего рода переходные звенья к «большой» архитектуре.

Особенность пешеходных улиц и площадей — использование специального декоративного покрытия. Материал таких покрытий весьма разнообразен: кирпич, цветной и фактурный бетон, природный камень, брусчатка, плитки. То же можно сказать и о рисунке мощения: прямоугольные решетки, круги, полосы, волны, «пчелиные соты» и т.д. Между элементами покрытия, как правило, остаются зазоры-швы для того, чтобы обеспечить нормальную фильтрацию влаги и увлажнение почвы, необходимые насаждениям.

В связи с тем, что в генеральном плане Верхнесалдинского городского округа не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящей Схеме не предусмотрены.

Движение грузового транспорта по территории населенного пункта необходимо регулировать по определенным улицам, обеспечивающих требования по продольным и поперечным параметрам, прочности конструкции дорожной одежды и безопасности для пешеходов.

Для организации движения грузовых транспортных средств по территории города Верхняя Салда предлагается выделить магистраль главного направления грузового движения и оставить старый маршрут, сделав его второстепенным.

Движение грузового транспорта по улично-дорожной сети населенного пункта вне главных и второстепенных направлений должно быть ограничено.

3.10 Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Ограничение скоростного режима для движения транспортных

средств – одно из мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня аварийности на улично-дорожной сети населенных пунктов.

Существующий уровень ограничения скорости на автомобильных дорогах общего пользования вне населенных пунктов – 90 км/ч, и на территории населенных пунктов – 60 км/ч.

Уровень ограничения скорости на улично-дорожной сети в населенных пунктах 60 км/ч предлагается установить на улицах, где движение транспорта и пешеходов разделено, путем устройства тротуаров.

На улицах и дорогах, где расположено большое количество нерегулируемых пешеходных переходов, и где проезжая часть ограничена частным сектором, предлагается ограничение скорости до 40 км/ч.

Проектные предложения по устройству технических средств организации дорожного движения, включая знаки по регулированию скоростного режима, представлены в проектах организации дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа.

3.11 Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

Анализ парковочных мест на территории населенных пунктов Верхнесалдинского городского округа показывает, что улично-дорожная сеть для нужд постоянного хранения автомобилей в устройстве дополнительных автостоянок практически не нуждается, так как на территории городского округа преобладает частная застройка, и хранение автомобилей осуществляется на приусадебных участках.

В настоящее время в центральных частях населенных пунктов Верхнесалдинского городского округа количество парковочных мест у социально значимых объектов (административные здания, магазины, больницы и т.п.) соответствует существующему количеству автотранспортных средств, что не вызывает необходимости жителей оставлять автомобили на обочинах вдоль проезжей части.

Однако, в перспективный период в центральных частях населенных пунктов Верхнесалдинского городского округа с увеличением уровня автомобилизации и количества автотранспортных средств возникнет ситуация нехватки парковочных мест в районе тяготения социально-значимых объектов. В этой ситуации личный автомобильный транспорт автовладельцы будут оставлять на обочинах вдоль проезжей части, тем самым сужая проезжую часть и уменьшая пропускную способность улично-дорожной сети.

Проектом предлагаются следующие мероприятия:

1. Устройство парковочных карманов вдоль улично-дорожной сети в

тех местах, где это возможно организовать для стоянки транспортных средств.

2. Для повышения эффективности использования парковочных карманов требуется нанесение разметки, определяющей правила расположения автомобилей, при котором количество машино-мест будет максимальным.

3.12 Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Организация одностороннего движения является одним из способов повышения безопасности дорожного движения и повышения эффективности функционирования сети. Учитывая то, что данное организационно-техническое мероприятие показало себя с положительной стороны, его все в большей степени используют в нашей стране и за рубежом.

К основным преимуществам организации одностороннего движения необходимо отнести:

- увеличение пропускной способности улицы и перекрестков;
- увеличение скорости сообщения по улице;
- уменьшение количества конфликтных точек на перекрестках;
- исключение конфликта встречных потоков транспорта, тяжесть столкновения от которых наиболее серьезная;
- исключение ослепления водителей фарами встречных потоков;
- менее опасное маневрирование транспорта на стоянке вдоль улицы с односторонним движением;
- улучшение условий для координированного управления дорожным движением;
- снижение уровня аварийности.

Таким образом, преимущества одностороннего движения очевидны, однако имеются и недостатки. К ним необходимо отнести следующее:

- увеличение перепробега транспорта, особенно обслуживающего данный район;
- ухудшение пешеходной доступности остановок общественного транспорта.

Учитывая существующую низкую загруженность автомобильным транспортом улично-дорожной сети и перспективную нагрузку, не превышающую нормативные значения, введение режимов одностороннего движения не приведёт к существенным изменениям в транспортной загрузке улично-дорожной сети. При этом возникнут дополнительные сложности транспортного движения, связанные с перепробегом транспортных средств.

3.13 Предложения по перечню пересечений, примыканий и

участков дорог, требующих введения светофорного регулирования. Предложения по режимам работы светофорного регулирования

Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Согласно данному нормативному документу светофорное регулирование вводится на перекрестке или пешеходном переходе в случае выявления на нем одного из следующих четырех условий:

Условие 1 – в течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значения, указанного в таблице 3.13.1.

Условие 2 – в течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения не менее: 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях; 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы по условиям 1 и 2 составляют 70 % указанных.

Условие 3 – в случае если выполняются условия 1 и 2 одновременно по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.

Условие 4 – за последние 12 мес. на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.

Таблица 3.13.1 - Интенсивность движения транспортных средств

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

		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

В целях эффективной организации дорожного движения на перспективу с учетом повышения интенсивности движения транспорта и обеспечения безопасности участников дорожного движения и пешеходов настоящим проектом предложены мероприятия по введению светофорного регулирования на ряде транспортных узлов (рисунок 3.13.1):

- 1) Ул. Энгельса - ул. 25 Октября;
- 2) Ул. 3 Интернационала - ул. Карла Либкнехта;
- 3) Ул. Карла Маркса - ул. Розы Люксембург;
- 4) Ул. Восточная - ул. Воронова;
- 5) Ул. Парковая - ул. Спортивная;
- 6) Ул. Парковая - проезд от ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»;
- 7) Ул. Орджоникидзе - ул. Чкалова.

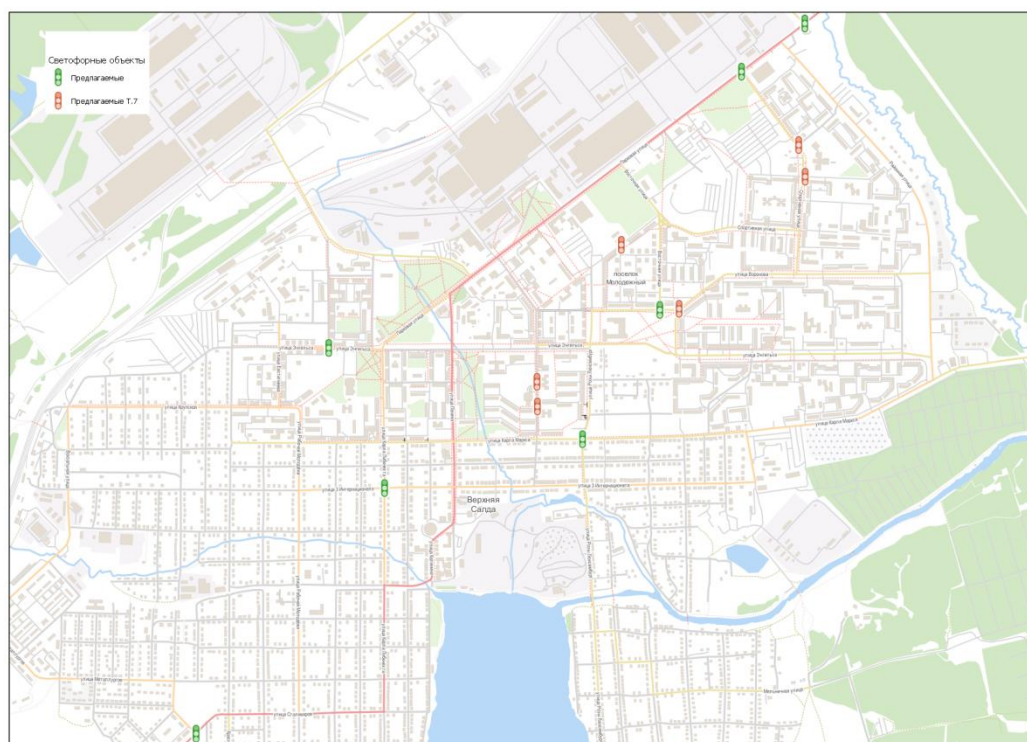


Рисунок 3.13.1 - Схема расположения проектируемых светофорных объектов

Схемы пофазного разъезда на новых светофорных объектах с

расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов представлены приложениями 19-25.

На светофорных объектах на пересечениях ул. Парковая - ул. Спортивная и ул. Парковая - проезд от ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» необходимо выполнить микроволну. Данное мероприятие необходимо для пропуска транспортного потока, следующего с ул. Районная на ул. Парковая в обоих направлениях.

В соответствии с пунктом 7.1.2 ГОСТ Р 52289-2004 не допускается пересечение транспортных и пешеходных потоков в одной фазе светофорного цикла регулирования. В городе Верхняя Салда часть светофорных объектов не соответствует данному условию, поэтому предлагается изменение схем пофазного разъезда на перекрестках:

1. Ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта;
2. Ул. Ленина - ул. Парковая.

Новые схемы пофазного разъезда с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов представлены приложениями 26-27.

В связи с увеличением интенсивности транспортного движения на улично-дорожной сети г. Верхняя Салда, согласно имитационной модели, созданной в программном комплексе PTV Vissim необходимо внести ряд изменений:

- на пересечении ул. Ленина и ул. Карла Маркса видны затруднения движения, в следствии чего скапливается затор. Для предотвращения пробок на данном узле предложены локальные уширения проезжей части на подъездах к перекрестку с указанием направлений движения. Согласно предложенному варианту по ул. Ленина правая полоса предназначена для движения направо, левая полоса - для движения прямо и налево. По ул. Карла Маркса правая полоса предназначена для движения прямо и направо, левая - для движения налево. Поперечные профили с указанием направления движения приведены на приложениях 28 и 29.

- в рамках разработки КСОДД, предложены изменения в режимы работы светофорной сигнализации части существующих светофорных объектов (приложения 30-34).

3.14 Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями. Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном

движении.

Выделяют следующие задачи организации движения пешеходов:

- 1) обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
- 2) оборудование пешеходных переходов;
- 3) создание пешеходных (бестранспортных) зон;
- 4) выделение жилых зон;
- 5) комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
- устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров.

В связи с тем, что в Генеральном плане Верхнесалдинского городского округа не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящем проекте не предусмотрены.

Особенности организации пешеходных тротуаров:

- пешеходные тротуары необходимо располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной;
- число полос движения на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Число полос движения должно быть не менее двух. При суммарной интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч число полос движения на тротуаре должно быть не менее трех.
- ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с числом полос 2 и более должно быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки должна быть не менее 1 м.;
- для ограничения случайного выхода пешехода на проезжую часть вдоль тротуара необходимо устраивать пешеходные ограждения или посадки кустарника. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость. Задачи обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог решаются на стадии строительства или реконструкции автомобильных дорог и улиц. В случае несоответствий условий пешеходного движения требованиям нормативов, задача по приведению их к соответствию может быть решена на стадии капитального ремонта магистрали.

Следующая задача, решаемая в рамках организации движения пешеходов, это оборудование пешеходных переходов.

Особенности организации пешеходных переходов:

- при интенсивности движения по дороге более 200 авт./ч в местах сосредоточения пешеходов, пересекающих дорогу, необходимо устраивать пешеходные переходы;

- в крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м.;

- в населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более 2 пешеходных переходов с интервалом 150 - 200 м.;

- места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.;

- для того, чтобы пешеходы могли, не доходя до перехода, увидеть транспортное средство на подходах к нему, должен быть обеспечен треугольник видимости: в заштрихованной зоне (для разрешенной скорости 60 км/ч) не должно быть парапетов, заборов, зеленых насаждений и других препятствий выше 0,5 м.

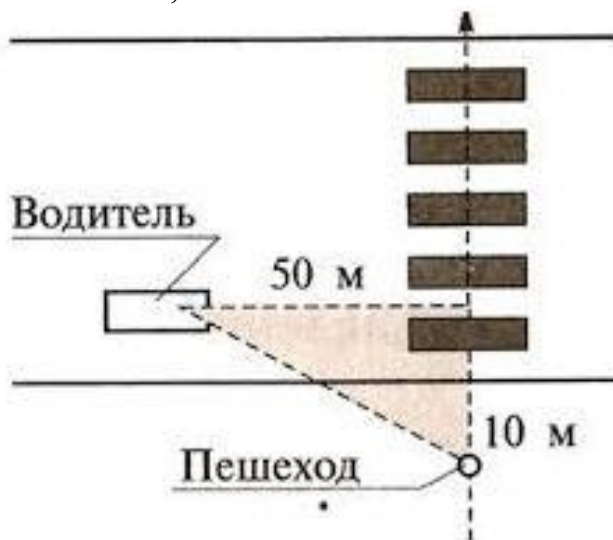


Рисунок 3.14.1 – Треугольник видимости на подходах к пешеходному переходу

При значительном увеличении интенсивности движения транспорта и пешеходов, пешеходный переход должен перейти из разряда нерегулируемых в разряд регулируемых. Порядок организации светофорного регулирования на пешеходных переходах регламентируется ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Для улучшения пешеходной доступности пешеходных тротуаров и переходов предлагается:

- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих

внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;

- выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части;

- устройство пешеходных галерей (крытых проходов) за счет первых этажей зданий в местах, где невозможно иначе расширить тротуар;

- устройство ограждений (высоких бортов, колесоотбойных брусов), предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах;

- наглядное информирование пешеходов (с помощью указателей) об имеющихся пешеходных путях.

Проектом предусматривается организация новых пешеходных переходов (рисунок 3.14.2), расположенных по адресу:

- 1) Ул. 25 Октября в районе дома № 8;
- 2) Ул. Районная в районе дома №1а;
- 3) Приподнятый пешеходный переход на пересечении ул. Энгельса - ул. Районная;
- 4) Ул. Крупская в районе дома №29.

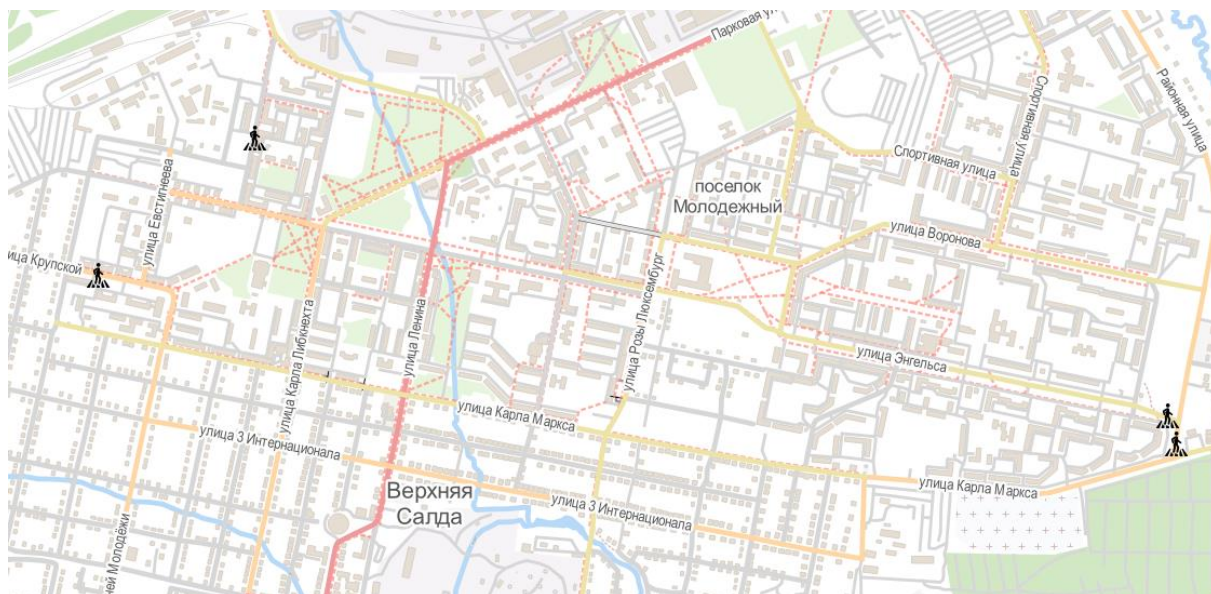


Рисунок 3.14.2 – Схема расположения проектируемых пешеходных переходов

3.15 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов необходимо разделить на два направления. Первое направление — это непосредственное передвижение инвалидов по пешеходным

тротуарам и пешеходным переходам. Второе направление – это процедура посадки в подвижной состав общественного транспорта и движение на нем.

Характерными представителями маломобильной группы граждан являются инвалиды-колясочники. Необходимо отметить, что наличие 4 см бордюра делает пространство для движения инвалидных колясок не комфортным. Преодолеть такой бордюр инвалиды-колясочники самостоятельно не могут.

Данным проектом предлагается по мере проведения работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции улиц и дорог учитывать проблему доступности пешеходных тротуаров для маломобильных групп граждан. Для создания благоприятной среды для движения инвалидов необходим комплекс мероприятий:

- устраивать пандусы в местах пересечения их с проезжими частями.
- при формировании новой жилой застройки в местах пешеходного движения необходимо предусматривать без барьерную среду.

Оснащение территорий тактильными наземными указателями – это важный этап адаптации объектов по программе «Доступная среда». Тактильные напольные указатели позволяют легко ориентироваться людям с ослабленным зрением по месторасположению, а также относительно направления и, соответственно, безопасности перемещения. Тактильная тротуарная плитка обладает рифленой, шероховатой поверхностью и противоскользящими свойствами. Тактильная плитка для инвалидов обеспечивает им безопасность не только, когда сухая, но и когда это покрытие мокрое, например, после дождя. Такие плиты бывают двух видов: направляющими и предупреждающими. Направляющие индикаторы этого изделия будут иметь поверхность с продольными, а также с диагональными рифами, тем самым показывая направление движения. Предупреждающим же тактильным указателям присуща поверхность, которая имеет конусообразные рифы. Тактильные напольные указатели смогут помочь ориентироваться им в направлении движения по расположению выступающих поверхностей. Тактильная плитка для инвалидов стала их помощником в различных ситуациях на городских дорогах.

Данным проектом предлагается оборудовать пешеходные переходы (рисунок 3.15.2), вблизи мест притяжения инвалидов, понижением бордюрного камня и тактильными плитками (рисунок 3.15.1).

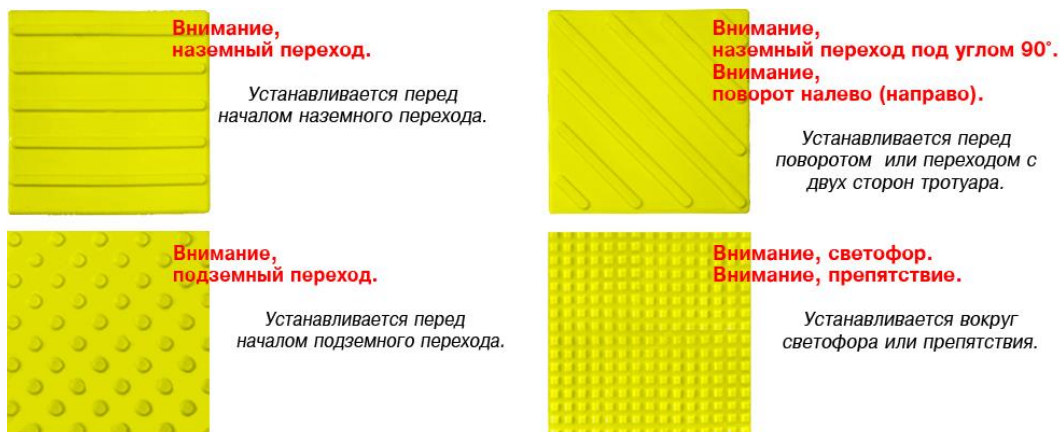


Рисунок 3.15.1 – Образцы тактильных плиток для оборудования пешеходных переходов

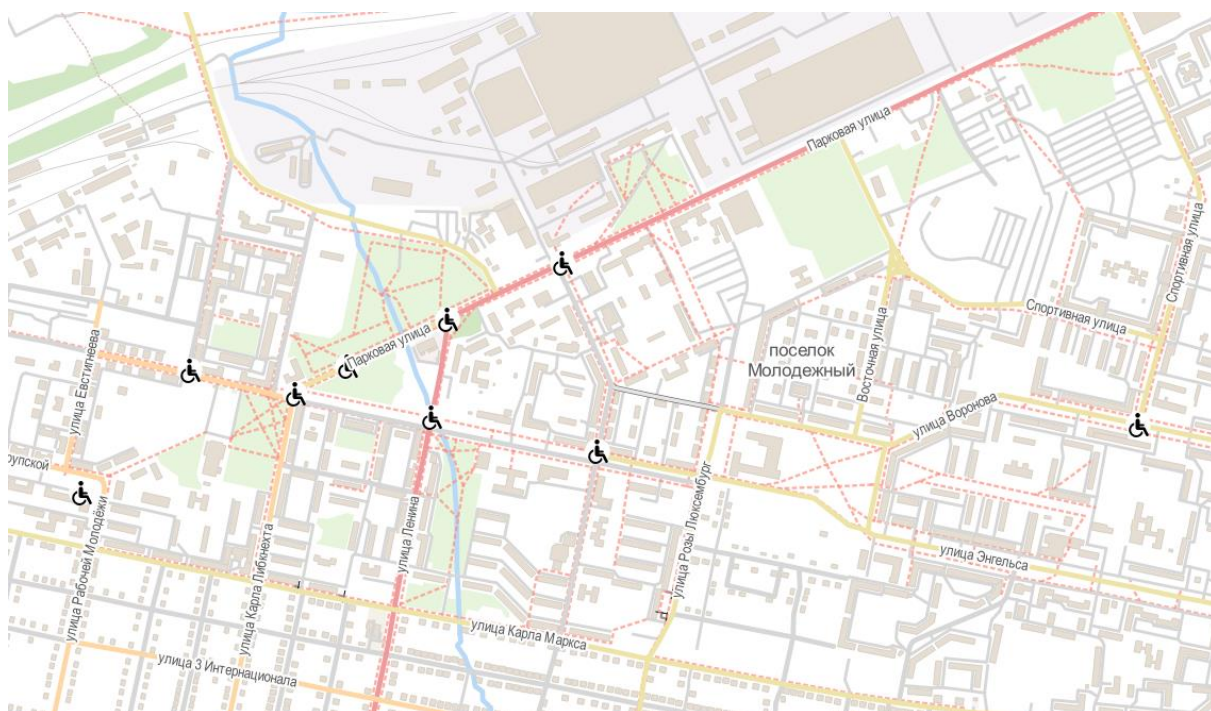


Рисунок 3.15.2 - Места реконструкций УДС для маломобильных групп населения

Также оборудовать светофорные объекты по адресу: ул. Ленина - ул. Парковая, ул. Парковая - Проходная ВСМПО «Восточная», устройство звукового сопровождение разрешенного пешеходного направления, для слепых пешеходов.

Данным проектом предлагается в перспективе, по мере обновления подвижного состава, рекомендовать организациям, занимающимся пассажирскими перевозками, закупать низкопольный подвижной состав с автоматическими выдвигаемыми пандусами. Существует два типа пандусов, выдвигаемые в автоматическом режиме и пандусы, для использования которых необходима посторонняя помощь. Обычно механические пандусы выдвигают водители автобусов.

Данные пандусы более удобные для инвалидов, не требуют посторонней помощи для использования, а также в значительной мере снижают время посадки высадки инвалида.

Подвижной состав общественного транспорта, должен также предусматривать площадку для инвалидных колясок в непосредственной близости к выходу из автобуса.

3.16 Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

В соответствии с действующим законодательством каждое образовательное учреждение должно разработать «Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения». Данный паспорт предназначен для отображения информации об образовательном учреждении с точки зрения безопасности детей на этапах их перемещений «дом – образовательное учреждение – дом». Паспорт используется административно-преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснение безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи образовательного учреждения и на маршруте: «школа – дом». Кроме того, паспорт необходим для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с нормативными требованиями паспорт ведется ответственным сотрудником образовательного учреждения совместно с сотрудниками Госавтоинспекции, который оказывает помощь в разработке Паспорта.

Данным проектом предлагается проводить анализ каждого случая детского дорожно-транспортного травматизма. Полученные в результате анализа причины травматизма, а также предложения по их предотвращению, должны вноситься в паспорта всех общеобразовательных учреждений Верхнесалдинского городского округа. Это позволит исключить повторений типовых нарушений правил дорожного движения и снизить общий уровень детского травматизма.

Также для обеспечения безопасного движения детей к образовательным учреждениям необходима правильная организация движения на пешеходных переходах.

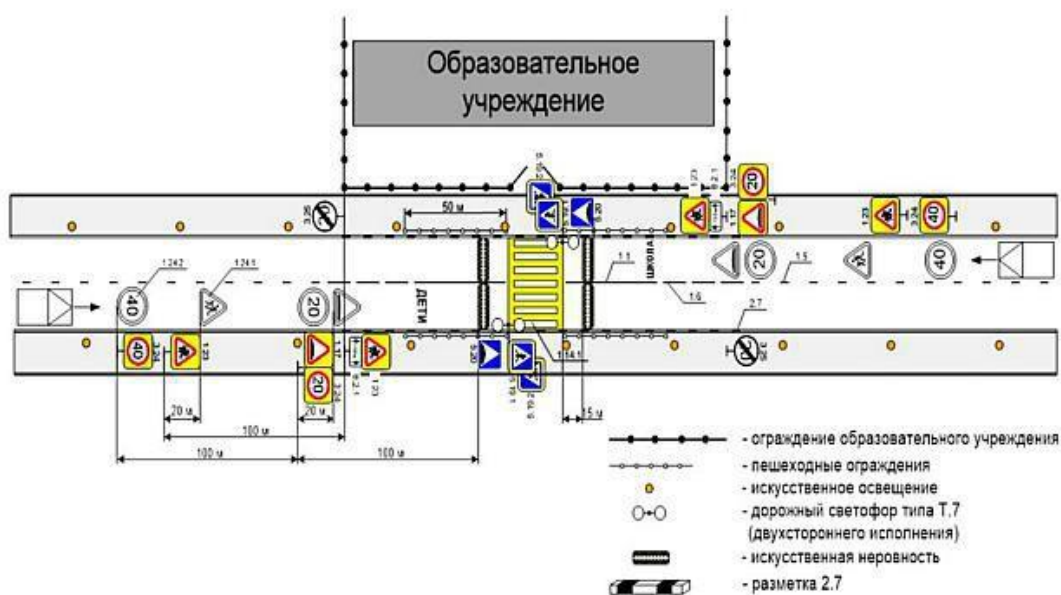


Рисунок 3.16.1 – Схема безопасного движения детей к образовательным учреждениям

Проектные предложения по обустройству участков улично-дорожной сети вблизи образовательных учреждений представлены в проектах организации дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа. А так же установка 12 светофоров Т7 у образовательных учреждений: школа №6, д/с №20, д/с №26, д/с №2, д/с №4.

3.17 Предложения по организации велосипедного движения

Велосипедное движение в Верхнесалдинском городе только начинает зарождаться и постоянно количество любителей использовать велосипед в качестве источника передвижения растет. На данный момент велосипедная инфраструктура в населенных пунктах практически отсутствует, что значительно сдерживает рост велосипедного движения.

Предложения по устройству велодорожек

Обследования, проведенные в городе Верхняя Салда, показали, что доля перемещений на велосипеде составляют менее 1% от всех передвижений.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент в разы выше, чем велосипедистов, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипедно-пешеходной.

Для разработки направления развития прогулочной инфраструктуры, необходимо понимание среды, в которой должно происходить это перемещение, будто велосипедная, пешеходная прогулка или просто пробежка жителями населенного пункта. Любители прогулок ценят тихие места, с обилием деревьев, отсутствием шума и вредных выхлопных газов,

где можно спокойно и легко дышать. В связи с этим, прогулочная инфраструктура должна проходить по тихим улочкам достаточной ширины, через парки, скверы и леса.

Маршрут для велосипедного движения представлен на рисунке 3.17.1 и проходит через ПКиО им. Ю.А. Гагарина, парк «Космос», сквер труда и славы. Поперечный профиль с указанием геометрических параметров вело-пешеходной эспланады представлен на приложении 35. А так же на приложении 36 представлен поперечный профиль улицы Парковая с размещением велосипедной дорожки.

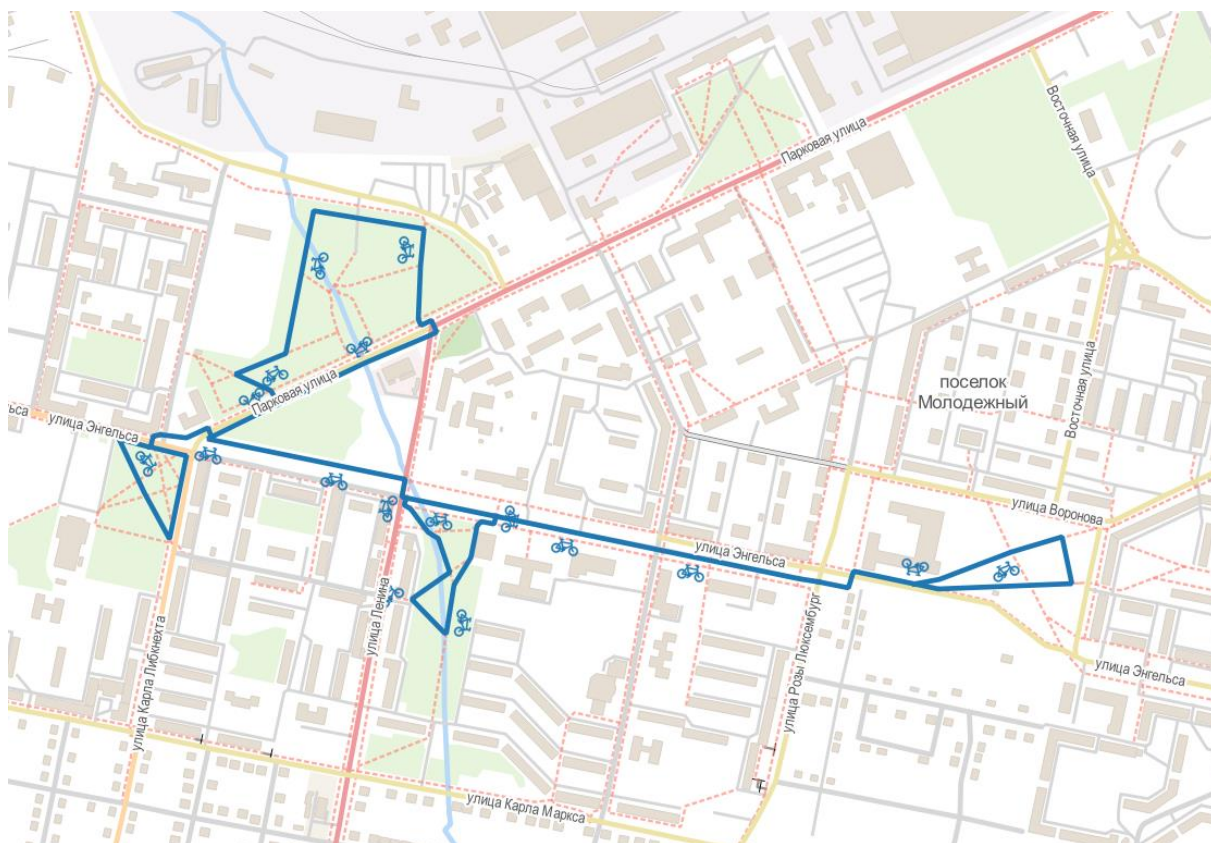


Рисунок 3.17.1 – Местоположение специализированной стоянки для задержанных транспортных средств

3.18 Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Установка камер автоматической фиксации нарушений приобретает все большую популярность в населенных пунктах России. В первую очередь камеры фиксации нарушений устанавливаются для регистрации следующих видов нарушений правил дорожного движения: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на встречную полосу движения.

Данным проектом предлагается разместить камеры автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения на светофорных

объектах: ул.Ленина-ул.Карла Маркса; ул. 3 Интернационала-ул.Карла Либкнехта; ул.Парковая-ул.Восточная; ул.Парковая-ул.Сабурова; ул.Парковая-ул.Ленина с регистрацией правонарушений - проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию. А так же в перегонах для регистрации нарушения скоростного режима: на улице Энгельса от дома № 60/2 до дома № 66; на улице Парковая от ул.Восточная до ул.Ленина и на въездах в город Верхняя Салда со стороны Нижнего Тагила и со стороны Нижней Салды. Схема расстановки камер представлена на рисунке 3.18.1.

Места установки камер оборудовать табличками 8.23 «Фотовидеофиксация» для информирования о возможной фиксации нарушений Правил дорожного движения стационарными автоматическими средствами на данном участке дороги (территории).

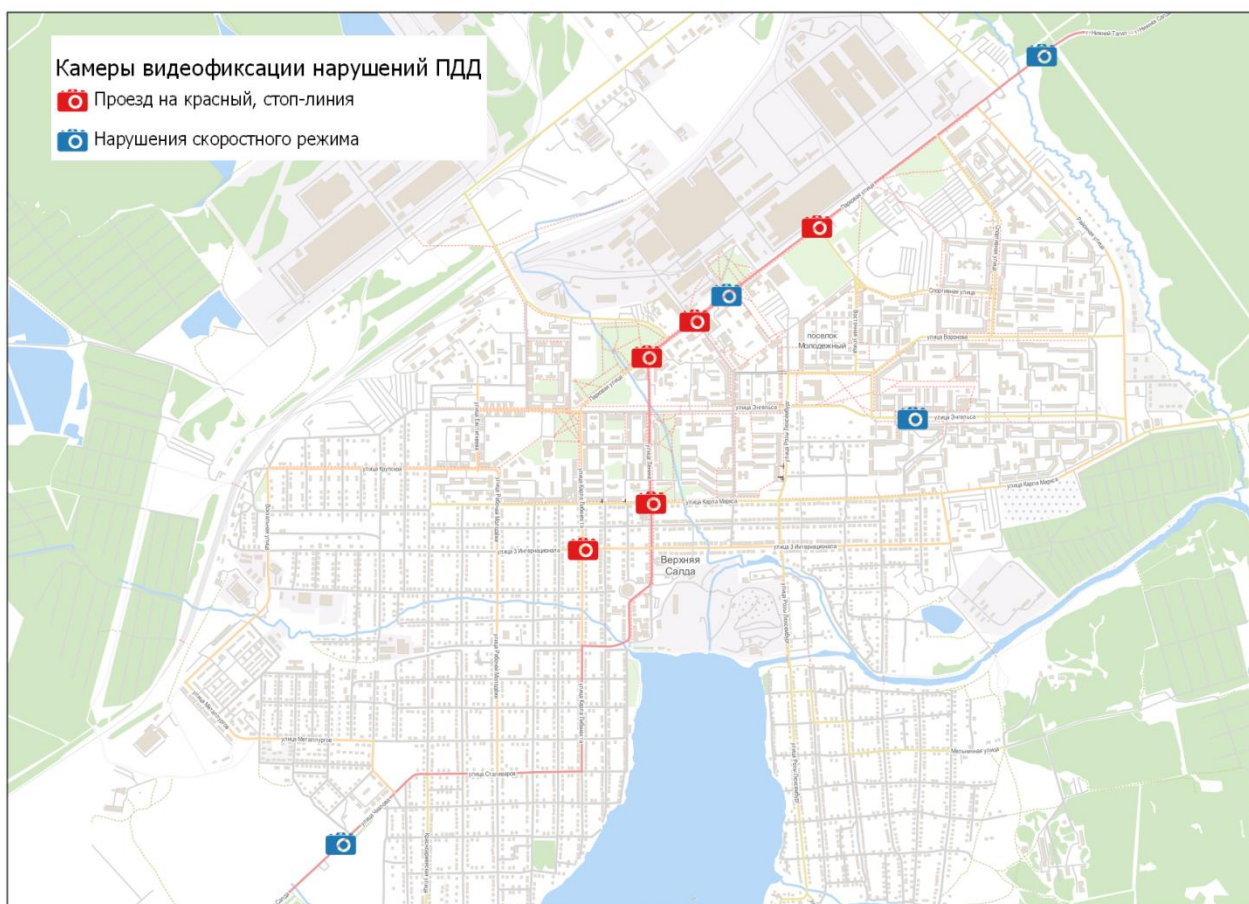


Рисунок 3.18.1 - Схема установки средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

3.19 Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

На момент разработки КСОДД услуги по хранению задержанных транспортных средств, помещенных на специализированную стоянку, осуществляла стоянка, расположенная по улице Воронова между домами

№17 и №19. Существующий объем специализированной стоянки – 20 машино-мест обеспечивает решение задачи хранения задержанных транспортных средств. Место расположения стоянки для задержанных транспортных средств показано на рисунке 3.19.1.



Рисунок 3.19.1 – Местоположение специализированной стоянки для задержанных транспортных средств

3.20 Предложения по снижению уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Негативное влияние транспорта на окружающую среду состоит в том, что для его функционирования необходимо топливо, которое само по себе токсично; при работе разных двигателей поглощается кислород и выделяются выхлопные газы, многие из которых отрицательно влияют на Природу. Нерациональное использование веществ, применяемых при уходе за двигателями, также загрязняет внешнюю среду. Работа транспорта сопровождается шумом, вибрациями, излучением электромагнитных колебаний, тепловым загрязнением среды обитания. При движении машин по грунтовым дорогам нарушается поверхностный слой почвы, возникает запыление и т.д.

При эксплуатации транспортных средств выделяются газообразные (оксиды серы, азота, угарный газ, различные углеводороды, продукты неполного сгорания и разложения топлива переменного состава), парообразные (тетраэтилсвинец и другие вещества), жидкие (сточные воды переменного состава) и твердые (золы) загрязняющие вещества.

Транспортные средства, работающие на бензиновых двигателях,

сильно загрязняют среду угарным газом, тетраэтилсвинцом, оксидами азота и углеводородами.

Транспортные средства, работающие на дизельных двигателях, в меньшей степени загрязняют среду СО, но в большей — оксидами серы и азота.

За счет работы транспортных средств возникает фотохимический смог, связанный с поступлением в атмосферу оксидов азота, углеводородов, кислорода и паров воды. Под воздействием солнечной радиации образуются оксиданты, отравляющее воздействие которых очень велико и превышает таковое для других веществ, поступающих в атмосферу.

Продукты превращений различных загрязнителей, находящихся в атмосфере, попадают в почву и природные воды.

По приблизительным оценкам объем загрязняющих веществ от автомобильного транспорта на территории городского округа составляет:

- СО (угарный газ) – 1,635 тыс. тонн/год;
- NO (оксид азота) – 0,124 тыс. тонн/год;
- СН – 0,208 тыс. тонн/год;
- Валовый выброс – 1,967 тыс. тонн/год.

Наибольшее влияние выхлопные газы оказывают на водителей и пассажиров автотранспорта, особенно тех, кому подолгу приходится стоять в пробках. Среди пешеходов, больше всех страдают дети, так как наибольшая концентрация вредных веществ происходит в приземном воздушном слое, как раз на уровне дыхательных путей ребенка.

Для того чтобы уменьшить количество выхлопных газов в городах, многие муниципалитеты ограничивают въезд для транспортных средств, не соответствующих определённым экостандартам. Также вводятся ограничения для движения автомобилей в центральных районах. Ведётся политика по ограничению парковочного пространства. Повышаются налоги на владение транспортным средством. Все эти меры начали применяться более 30 лет назад, и местные жители, встретившие их введение сначала с недовольством, в итоге признали их целесообразность. И сейчас уже подстраиваются под действующие правила, например, приобретая компактные автомобили. Более того, прежде чем ввести то или иное ограничение, муниципалитеты проводят большую подготовительную и разъяснительную работу по минимизации негативных последствий. Вводятся дополнительные маршруты общественного транспорта, заранее продумываются варианты объезда, вводится одностороннее движение и просчитывается трафик.

Для уменьшения загрязнения атмосферного воздуха владельцам автотранспорта рекомендуется:

- переход, по возможности, на использование газобаллонного топлива;
- качественная регулировка двигателя;

- использование нейтрализаторов отработанных газов;
- выбор рационального режима работы двигателя;
- минимизация количества поездок на автомобиле, по возможности объединение для совместных поездок с соседями или коллегами;
- для передвижения на небольшие расстояния - использование велосипеда или пешеходные прогулки.

4. Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения

Годы реализации	Мероприятия
2018-2023	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в районе центра д.Северная протяженностью 0,2 км
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба протяженностью 7 км
	строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в д.Никитино (продление ул. Новой) протяженностью 0,4 км
	Реконструкция (расширение) существующих дорог уличной сети в д.Никитино (ул. Центральная) протяженностью 1,8 км
	Установка технических средств организации дорожного движения в соответствие с проектами организации дорожного движения, а именно: установка проектных знаков дорожного движения, демонтаж знаков, установленных не в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004, нанесение дорожной разметки, установка пешеходного и дорожного ограждений, установка сигнальных столбиков, установка искусственных неровностей.
	Установка дополнительных опор освещения, строительство новых тротуаров в соответствии с ПОДД.
	Внедрение системы мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа (8 видеокамер фиксации нарушений)
	Изменение в режимах работы светофорной сигнализации части существующих светофорных объектов: 1. Ул. Энгельса - ул. Молодежный поселок; 2. Ул.Парковая-ул.Восточная; 3. Ул.Карла Маркса - ул.Ленина; 4. Ул. Воронова - ул.Спортивная
	Изменение схем пофазного разъезда на перекрестках: 1. Ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта; 2. Ул. Ленина - ул. Парковая.
	Организация новых пешеходных переходов, расположенных по адресу: 1. Ул. 25 Октября в районе дома № 8; 2. Ул. Районная в районе дома №1а; 3. Приподнятый пешеходный переход на пересечении ул. Энгельса - ул. Районная; 4. Ул. Крупская в районе дома №29.
	Оборудование пешеходных переходов, вблизи мест притяжения инвалидов,

	<p>понижением бордюрного камня и тактильными плитками</p> <p>Обустройство участков улично-дорожной сети вблизи образовательных учреждений</p> <p>Обустройство автобусных остановок</p> <p>Изменение схемы движения маршрутов №2, №3, №5, №6, №9, №11, №102 от остановки «Магазин Магнит» до остановки «Воронова».</p> <p>Введение светофорного регулирования на транспортном узле: 1. Ул. Энгельса - ул. 25 Октября</p>
2023-2028	<p>Строительство участка магистральной дороги, соединяющего существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промтерритории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»</p> <p>Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в восточной части д.Северная протяженностью 0,5 км</p> <p>Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Северная протяженностью 6,7 км</p> <p>Реконструкция улицы Розы Люксембург, проходящей по плотине Верхнесалдинского водохранилища</p> <p>Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба протяженностью 1,1 км</p> <p>Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Никитино протяженностью 12,2 км</p> <p>Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в п.Басьяновский протяженностью 3,6 км</p> <p>Реконструкция существующих улиц п.Песчаный Карьер с приведением их технических параметров к нормативным - ул.Центральная, ул.Песчаная</p> <p>Строительство улиц в районах новой застройки</p> <p>Внедрение системы мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа (8 видеокамер фиксации нарушений)</p> <p>Реконструкция улиц, для движения общественного транспорта, доведение ширины до минимально допустимого значения - 7,0м: 1. Ул.Евстигнеева; 2. Ул. Вокзальная; 3. Ул. Народная Стройка; 4. Ул. Metallургов; 5. Ул. Орджоникидзе; 6. Ул. Красноармейская; 7. Ул. Южная; 8. Ул. 3 Интернационала; 9. Ул. Розы Люксембург; 10. Проезд от ул.Розы Люксембург до ул.Лесной; 11. Ул. Лесная; 12. Ул. Котовского; 13. Ул. Кооперативная; 14. Ул. Свердлова; 15. Ул. Северная.</p>

	<p>Введение светофорного регулирования на ряде транспортных узлов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ул. Энгельса - ул. 25 Октября; 2. Ул. 3 Интернационала - ул. Карла Либкнехта; 3. Ул. Карла Маркса - ул. Розы Люксембург; 4. Ул. Восточная - ул. Воронова; 5. Ул. Парковая - ул. Спортивная; 6. Ул. Парковая - проезд от ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»; 7. Ул. Орджоникидзе - ул. Чкалова.
	Реконструкция светофорного объекта на пересечении ул. Карла Маркса - ул. Ленина со строительством локальных уширений проезжей части на подъездах к перекрестку с указанием направлений движения, а так же изменение в режиме работы светофорной сигнализации.
	Строительство маршрута для велосипедного движения
	Установка камер автоматической фиксации нарушений
	Перенос автостанции с ул. Коминтерна на ул. Парковую.
2028-2035	<p>Приведение качества покрытия и технической категории дорог к нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) г. Верхняя Салда – базы отдыха - реконструкция с повышением категории с V до IV; 2) д. Кокшарово – д. Моршинино – реконструкция с повышением категории с V до IV; 3) Н. Салда – п. Басьяновский – реконструкция с повышением категории с V до IV
	Строительство моста через Верхнесалдинское водохранилище, соединяющего восточный и западный берег в районе ул. Пионеров
	Продление ул. Космонавтов до автодороги, выходящей к базам отдыха
	Строительство АЗС с объектами придорожного сервиса в д. Северная (ул. Красноармейская)
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в юго-западной части д. Никитино протяженностью 1,9 км
	Реконструкция существующих улиц и дорог п. Ежевичный (ул. Центральная, ул. Лесная, ул. Новая-1)
	Реконструкция существующих улиц и дорог (ул. Горького, Свердлова, Гвардейская, дорога местной сети – выезд на п. Басьяновский) в п. Перегрузочная
	Создание дополнительной транспортной связи между западной и восточной частями п. Перегрузочная (продление ул. Горького до ул. Гвардейской)
	Реконструкция (капитальный ремонт) местной дороги, соединяющей п. Песчаный Карьер с автодорогой общего пользования регионального значения «г. Нижняя Салда – п. Басьяновский – с. Медведево»
	Строительство улиц в районах новой застройки

5. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов капитальных затрат на реализацию мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Верхнесалдинского городского округа произведен на

основании расчетов по удельным капитальным затратам строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта 1 км автомобильной дороги, разработанным на основании сметных данных реализованных объектов-аналогов транспортной инфраструктуры на территории Свердловской области. Удельные капитальные затраты капитального ремонта и ремонта на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 5.1.1.

Удельные капитальные затраты строительства на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 5.1.2.

Удельные капитальные затраты реконструкции на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области представлены в таблице 5.1.3.

Таблица 5.1.1 - Удельные капитальные затраты капитального ремонта и ремонта на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

Вид работ	Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог										
		I (4 полосы)	I (6 полос)	II (2 полосы)	II (4 полосы)	III		IV			V	
Тип дорожной одежды		Капитальный	Капитальный	Капитальный	Капитальный	Капитальный	облегченный	Капитальный	Облегченный	Переходный	Облегченный	Переходный
<i>В ценах на 2001г. (млн.руб)</i>												
Капитальный ремонт	1	20,39	30,59	8,63	19,43	4,66	4,89	3,61	2,52	2,35	2,27	1,15
	2	22,63	33,95	9,80	22,06	5,81	6,06	4,76	3,71	2,34	3,34	2,29
	3	-	-	14,41	32,42	9,27	8,37	5,89	4,85	4,65	4,36	3,44
Ремонт	1	13,59	20,39	5,76	12,95	3,11	3,26	2,41	1,68	1,57	1,51	0,76
	2	15,09	22,63	6,54	14,70	3,87	4,04	3,18	2,47	1,56	2,22	1,53
	3	-	-	9,61	21,61	6,18	5,58	3,93	3,23	3,10	2,91	2,29
<i>В ценах 1 квартала 2018 г. (млн.руб)</i>												
Капитальный ремонт	1	128,46	192,72	54,37	122,41	29,36	30,81	22,74	15,88	14,81	14,30	7,25
	2	142,57	213,89	61,74	138,98	36,60	38,18	29,99	23,37	14,74	21,03	14,43
	3	-	-	90,78	204,25	58,40	52,73	37,11	30,56	29,30	27,49	21,67
Ремонт	1	85,62	128,46	36,29	81,59	19,59	20,54	15,18	10,58	9,89	9,53	4,79
	2	95,07	142,57	41,20	92,61	24,38	25,45	20,03	15,56	9,83	14,02	9,64
	3	-	-	60,54	136,14	38,93	35,15	24,76	20,35	19,53	18,32	14,43

Таблица 5.1.2 – Удельные капитальные затраты строительства на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

Вид работ	Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог									
		I (4 полосы)	I (6 полос)	II (2 полосы)	II (4 полосы)	III	IV			V	
Тип дорожной одежды		Капитальный	Капитальный	Капитальный	Капитальный	Капитальный	Капитальный	Облегченный	Переходный	Облегченный	Переходный
Протяжение участка, км		1,0									
Дорожно-климатическая зона		II									
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 2001г., млн.руб	1	33,99	50,98	14,39	32,38	7,77	6,02	4,20	3,91	3,78	1,91
	2	37,72	56,58	16,34	36,76	9,69	7,94	6,18	3,89	5,56	3,82
	3	-	-	24,02	54,04	15,44	9,82	8,08	7,75	7,27	5,73
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 1 квартала 2018г., млн.руб	1	214,14	321,17	90,66	203,99	48,95	37,93	26,46	24,63	23,83	12,03
	2	237,64	356,45	102,94	231,59	61,05	50,02	38,93	24,51	35,05	24,07
	3	-	-	151,33	340,45	97,27	61,87	50,90	48,83	45,81	36,10

Таблица 5.1.3 - Удельные капитальные затраты реконструкции на 1 км по автомобильным дорогам Свердловской области

Наименование	Категория местности (группа сложности строительства)	Категории автомобильных дорог											
		III в I-б (4 полосы)	III в II (2 полосы)	III в II (4 полосы)	II в I (4 полосы)	II (2 полосы) – II (4 полосы)	IV во II	IV в III	IV пер. в III кап.	V обл. в IV обл.	V пер. в IV кап.	V пер. в IV обл.	V пер. в IV пер.
Протяжение участка, км		1,0											
Дорожно-климатическая зона		II											
Тип дорожной одежды		Капитальный								Облегченный	Капитальный	Облегченный	Переходный
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 2001г., млн.руб	1	29,91	12,66	28,49	26,84	27,67	15,51	6,83	7,38	3,57	5,29	3,70	3,44
	2	33,19	14,38	32,35	31,45	31,90	17,61	8,52	9,21	4,46	6,99	5,44	3,43
	3	-	19,81	44,58	-	44,58	24,27	12,74	13,76	6,53	8,10	6,67	6,39
Стоимость строительства 1 км дороги в базовых ценах 1 квартала 2018г., млн.руб	1	188,43	79,76	179,49	169,10	174,32	97,74	43,03	46,49	1,00	33,33	23,31	21,67
	2	209,10	90,59	203,81	198,11	200,95	110,96	53,68	57,99	28,08	44,04	34,27	21,61
	3	-	124,80	280,85	-	280,86	152,91	80,26	86,69	41,13	51,03	42,02	40,26

Суммарные капитальные затраты по реализации объектов транспортной инфраструктуры Верхнесалдинского городского округа на перспективные периоды представлены в таблице 5.1.4.

Таблица 5.1.4. - Суммарные капитальные затраты на перспективные периоды

Срок реализации	Вид работ	Кол-во	Цена за единицу, руб	Объем финансирования, млн. рублей
2018 - 2023	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения			2,776
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в районе центра д.Северная	0,2 км	24,07 млн	4,814
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба	7 км	24,07 млн	168,49
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в д.Никитино (продление ул. Новой)	0,4 км	24,07 млн	9,628
	Реконструкция (расширение) существующих дорог уличной сети в д.Никитино (ул. Центральная)	1,8 км	21,61 млн	38,898
	Установка технических средств организации дорожного движения в соответствии с проектами организации дорожного движения, а именно:			
	Тротуар	21336,9 м ²	500 руб	10,668
	Ограждение			
	- пешеходное	3269,2 м	2050	6,702
	- барьерное	204,3 м	1950	0,398
	Дорожные знаки:			
	- дорожный знак на стойке	1930 шт	9000	10,133
	- дорожный знак на консоли	16 шт	50000	0,8
	- демонтаж дорожного знака	254 шт	150	0,038
Дорожная разметка	116327,4 м 6154 м ²	125 56	14,541 0,345	
Сигнальные столбики	10 шт	1000	0,010	
Искусственная дорожная неровность	110 м (17 шт)		0,444	
Опоры освещения	467 шт	100000	46,700	

Срок реализации	Вид работ	Кол-во	Цена за единицу, руб	Объем финансирования, млн. рублей
	Светофор Т7	12 шт	60000	0,720
	строительство новых светофорных объектов, в том числе: Т1 П1 Т6д	1 СО 8шт 6шт 1шт	25520 18392 25000	2,00
	Внедрение системы мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа	8	3 млн	24,000
	Изменение в режимах работы светофорной сигнализации части существующих светофорных объектов: 1. Ул. Энгельса - ул. Молодежный поселок; 2. Ул. Парковая-ул. Восточная; 3. Ул. Карла Маркса - ул. Ленина; 4. Ул. Воронова - ул. Спортивная	4 шт	75000	0,300
	Изменение схем пофазного разъезда на перекрестках: 1. Ул. Карла Маркса - ул. Карла Либкнехта; 2. Ул. Ленина - ул. Парковая	2 шт	75000	0,150
	Оборудование пешеходных переходов, вблизи мест притяжения инвалидов, понижением бордюрного камня и тактильными плитками	32 перехода	59375	1,900
	Обустройство автобусных остановок 1. устройство остановочных павильонов 2. устройство остановочного кармана 3. устройство посадочных площадок (13х3 м)	1. 16 шт 2. 20шт 3. 15 шт	1. 75000 2. 0,6 млн 3. 19500	1. 1,200 2. 12,000 3. 0,293
2023 - 2028	Строительство участка магистральной дороги, соединяющего существующую а/дорогу «г.Н.Тагил – г.Н.Салда» с ул. Северной, проходящей вдоль промтерритории ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА»	1,5км	50,02	75,03
	Реконструкция улицы Розы Люксембург, проходящей по	0,15км	21,03	3,155

Срок реализации	Вид работ	Кол-во	Цена за единицу, руб	Объем финансирования, млн. рублей
	плотине Верхнесалдинского водохранилища			
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) на территории д.Нелоба	1,1 км	24,07	26,477
	Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Никитино	12,2 км	9,64	117,608
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в п.Басьяновский	3,6 км	24,07	86,652
	Строительство улиц в районах новой застройки	6,2 км	35,05	217,31
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в восточной части д.Северная	0,5 км	24,07	12,035
	Реконструкция (асфальтирование) существующих дорог уличной сети в д.Северная	6,7 км	9,64	64,588
	Реконструкция улиц, для движения общественного транспорта, доведение ширины до минимально допустимого значения - 7,0м: 1. Ул.Евстигнеева; 2. Ул. Вокзальная; 3. Ул. Народная Стройка; 4. Ул. Metallургов; 5. Ул. Орджоникидзе; 6. Ул. Красноармейская; 7. Ул.Южная; 8. Ул. 3 Интернационала; 9. Ул. Розы Люксембург; 10. Проезд от ул.Розы Люксембург до ул.Лесной; 11. Ул. Лесная; 12. Ул. Котовского; 13. Ул. Кооперативная; 14. Ул. Свердлова; 15. Ул. Северная.	1. 0,29 км 2. 0,73 км 3. 0,46 км 4. 1,28 км 5. 0,12 км 6. 0,9 км 7. 0,61 км 8. 2,42 км 9. 1,66 км 10. 1,95 км 11. 0,23 км 12. 0,43 км 13. 0,41 км 14. 0,93 км 15. 1,38 км	14,02	1. 4,066 2. 10,235 3. 6,449 4. 17,946 5. 1,682 6. 12,618 7. 8,552 8. 33,928 9. 23,273 10. 27,339 11. 3,225 12. 6,029 13. 5,748 14. 13,039 15. 19,348
	Реконструкция светофорного объекта на пересечении ул.Карла Маркса - ул.Ленина со строительством локальных	0,2 км	14,02	2,804

Срок реализации	Вид работ	Кол-во	Цена за единицу, руб	Объем финансирования, млн. рублей
	уширений			
	Строительство маршрута для велосипедного движения	3 км	1,5	4,500
	Строительство новых светофорных объектов, в том числе:	6 СО		12,00
	Т1	38шт	25520	
	П1	20шт	18392	
	Внедрение системы мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети Верхнесалдинского городского округа	8	3 млн	24,000
	Перенос автостанции на ул. Парковую.	1 шт		6,000
2028 - 2035	Строительство моста через Верхнесалдинское водохранилище, соединяющего восточный и западный берег в районе ул.Пионеров (ширина моста 15 метров)	360м		1000,0
	Продление ул.Космонавтов до автодороги, выходящей к базам отдыха	1 км	35,05	35,05
	Строительство АЗС с объектами придорожного сервиса в д. Северная (ул. Красноармейская)	1 шт		6,844
	Строительство новой дороги уличной сети (в том числе проезжая часть, тротуары, озеленение) в юго-западной части д.Никитино	1,9 км	24,07	45,733
	Реконструкция существующих улиц и дорог п.Ежевичный (ул. Центральная, ул. Лесная, ул. Новая-1)	1,5	9,64	14,46
	Реконструкция существующих улиц и дорог (ул. Горького, Свердлова, Гвардейская, дорога местной сети – выезд на п.Басьяновский) в п.Перегрузочная	1,3	9,64	12,532
	Создание дополнительной транспортной связи между западной и восточной частями п.Перегрузочная (продление ул.Горького до ул.Гвардейской)	0,5	24,07	12,035
	Реконструкция (капитальный ремонт) местной дороги, соединяющей п.Песчаный Карьер с	0,43 км	14,43	6,205

Срок реализации	Вид работ	Кол-во	Цена за единицу, руб	Объем финансирования, млн. рублей
	автодорогой общего пользования - регионального значения «г. Нижняя Салда – п. Басьяновский – с. Медведево»			
	Реконструкция дорог с повышением категории с V до IV: г. Верхняя Салда – базы отдыха;	2,4км	34,27млн	82,248
	д. Кокшарово – д. Моршинино;	5,6км	34,27млн	191,912
	Н. Салда – п. Басьяновский.	29,3км	34,27млн	1004,111

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий по развитию улично-дорожной сети

Методические подходы к оценке эффективности

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определилось следующее последствие реализации мероприятий:

Значительное снижение общего числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе снижение дорожно-транспортных происшествий в результате которых погибли или были ранены люди.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий. Достаточно сказать, что средний возраст погибающих в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В связи с этим была утверждена федеральная целевая программа о «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Суммарный размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 – 2010 годы

оценивается в 7326,3 млрд. рублей.

Согласно российской методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

К прямым потерям относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- потери грузоотправителей;
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;
- стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;
- потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущерб в результате следующих событий:

- гибели и ранения людей;
- повреждения транспортных средств;
- порчи груза;
- повреждения дороги.

Оценки стоимости человеческой жизни имеют большое экономическое значение, не говоря о большом общественном интересе к этой теме. Центр стратегических исследований (ЦСИ) РОСГОССТРАХа проводит социологические исследования «стоимости» человеческой жизни начиная с 2007 года. Стоимость человеческой жизни в России в 2016 году составила 3,8 млн. рублей.

Данные расчеты основываются на методические рекомендации: Федеральное государственное унитарное предприятие государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ).

Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00.

Ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);

- инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);

- тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);

- легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Таблица 5.1.5 - Методика расчета потерь с учетом половозрастной структуры погибших и раненых

	Прямые потери	Упущенные выгоды
Смертельный исход	(общее число погибших в результате ДТП) × (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе)	(число погибших м/ж в результате ДТП) × (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (средний душевой доход в регионе)
Инвалидизация	(общее число инвалидов в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности × количество человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе)	(число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (количество лиц, получивших инвалидность) × (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) × (средний душевой доход в регионе)
Травматизм	(общее число получивших травму в	(средний период восстановления

	результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм)	для травм разной степени тяжести) × (количество лиц, получивших травму данного вида) × (средний душевой доход в регионе)
--	--	--

В результате реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети города Верхняя Салда, перечисленных в таблице 5.1.5, произойдет снижение ДТП на 85% по сравнению с 2016 годом. Методом инетрполяции было установлено, что в 2023 году свершится 248 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых будет ранено 8 человек и погибнет 1 человек.

В тот же период без реализации данных мероприятий в 2023 году произойдет 600 ДТП, в результате которых будет ранено 27 человек и погибнет 5 человек.

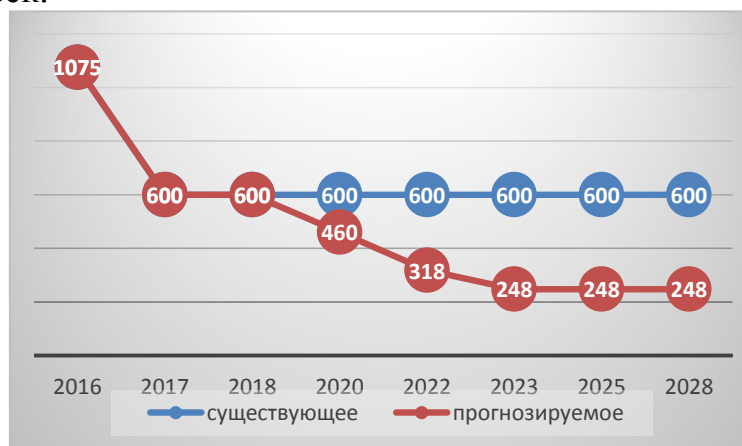


Рисунок 5.1.1 - Количество дорожно-транспортных происшествий



Рисунок 5.1.2 - Количество раненых в ДТП

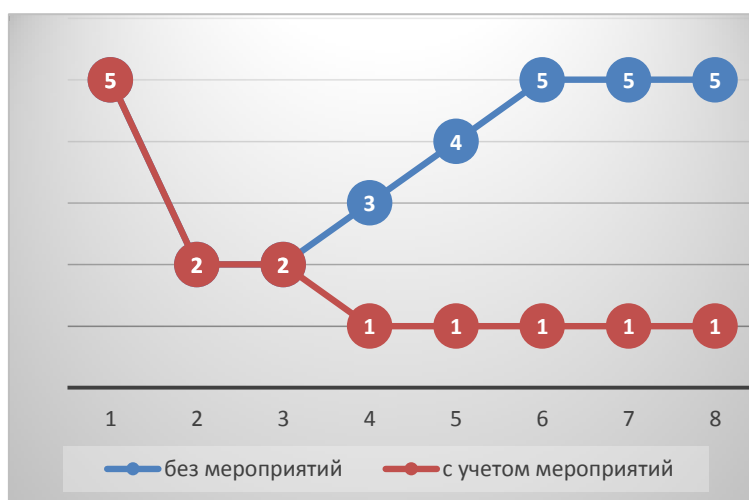


Рисунок 5.1.3 - Количество погибших в ДТП

Расчитаем разницу потерь, с учетом половозрастной структуры погибших и раненых, между двумя вариантами. 19 раненых человек - 456000 руб., 4 погибших человека - 30800000 руб. Итого 31256000 рублей.

Реализация мероприятий предложенных данным проектом, повысит безопасность дорожного движения Верхнесалдинского городского округа, тем самым снизит количество ДТП, в том числе ДТП со смертельным исходом, а так же приведет к снижению социально-экономических потерь.

6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения

1. Предложения по актуализации Генерального плана Верхнесалдинского городского округа.

Актуализация генерального плана заключается в корректировке содержащейся в нем программы первоочередных градостроительных мероприятий или в разработке новой программы на следующий 4-8-летний период. Актуализация генерального плана осуществляется исходя из фактически достигнутого уровня и изменения условий и первоочередных задач градостроительного развития. При необходимости в процессе актуализации генерального плана могут уточняться или корректироваться отдельные положения составляющих его основных направлений градостроительного развития и градостроительного зонирования территории.

Порядок актуализации генерального плана аналогичен порядку разработки, согласования и экспертизы генерального плана.

2. Разработать Комплексную схему организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом городского округа Верхняя Салда и провести оценку качества обслуживания населения общественным транспортом в соответствии с Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при

осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

3. Предложение о разработке порядка внесения изменений и согласований проектов организации дорожного движения и ведения базы данных.

После утверждения Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД) предлагается разработать Порядок рассмотрения и согласования данных документов.

Порядок рассмотрения и согласования КСОДД и ПОДД должен уточнить порядок разработки проектов организации дорожного движения на территории Верхнесалдинского городского округа, описать процедуру утверждения и согласования данных проектов, а также определить периодичность внесения изменений в базы данных.

4. Предложения по созданию «Центра организации движения».

Целями создания Учреждения является наделение его полномочиями и обязанностями координатора и заказчика города Верхняя Салда по разработке и внедрению стратегий, планов развития мероприятий в сфере обеспечения организации и безопасности дорожного движения, назначению экспертиз предлагаемых мероприятий.

Учреждение осуществляет следующие основные виды деятельности:

- сбор данных о дорожном движении, включая параметры транспортных и пассажирских потоков, дорожных условий, действующей организации дорожного движения, параметры экологического ущерба от дорожного движения, статистику ДТП, данные по парковкам и местам временного отстоя транспорта;

- оценка существующих транспортных потоков, схем и стратегий организации дорожного движения;

- моделирование городских транспортных и пассажирских потоков;

- разработка рекомендаций по повышению эффективности и безопасности организации дорожного движения;

- планирование, проектирование, внедрение безопасных и эффективных программ и схем организации дорожного движения, в том числе систем регулирования дорожного движения, оптимизации размещения светофорных объектов, информационных систем для обеспечения наибольшей эффективности использования дорог и дорожно-транспортных сооружений;

- подготовка консолидированной сметы расходов на организацию дорожного движения и парковок для включения в годовой бюджет, включая капитальные затраты на внедрение стратегий, планов и схем, рекомендуемых к проектированию и внедрению;

- назначение экспертиз проектов по организации дорожного движения, комплексных схем организации движения, проектов строительства и реконструкции дорожной сети, маршрутов и схем

движения пассажирского транспорта, проектов размещения всех видов наружной рекламы и т.д., разработанных другими организациями, влияющими на условия дорожного движения;

- координация мероприятий по организации дорожного движения, в том числе маршрутов пассажирского транспорта;
- разработка концепции развития уличных и общественных внеуличных парковок, включая их местонахождение, количество машиномест, тарифную политику и др.;
- разработка парковочных норм для применения в жилых и нежилых районах;
- определение и реализация технической политики в вопросах содержания, эксплуатации и текущего ремонта технических средств организации дорожного движения (далее — ТСОДД), а также установка новых ТСОДД;
- внедрение новой аппаратуры и системы регулирования дорожного движения;
- ведение технической документации на находящиеся в эксплуатации ТСОДД и осуществление их учета;
- контроль качества проведения работ по установке ТСОДД, выполняемых подрядными организациями;
- анализ причин выхода из строя ТСОДД и ведение их статистического учета;
- осуществление функций заказчика по строительству (включая проектирование), капитальному ремонту и реконструкции светофорных объектов в городе;
- заключение договоров с подрядными организациями на выполнение работ по эксплуатации, текущему и профилактическому ремонту технических средств организации дорожного движения в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

7. Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории, предложения по развитию сети дорог

С учетом разработанных в Комплексной схеме организации дорожного движения на территории Верхнесалдинского городского округа мероприятий по развитию сети автомобильных дорог требуется внесение дополнений в существующие документы территориального планирования и документацию по планировке территории.

Генеральным планом Верхнесалдинского городского округа, применительно к территории города Верхняя Салда, предлагается изменение в схему движения и организуется одностороннее движение по следующим улицам центральной части города:

- 1) ул. Рабочей Молодежи-ул. Красноармейская;

2) ул. III интернационала – ул. Карла Маркса.

В результате проведенного анализа данных улиц были выявлены следующие обстоятельства препятствующие введению одностороннего движения:

- улица Красноармейская проходит через территорию индивидуальной жилой застройки и на ней отсутствует асфальтовое покрытие. Высокая интенсивность движения по ул. Рабочей Молодежи приведет к увеличению интенсивности по ул. Красноармейская.

- по улице 3 Интернационала проходит маршрут движения транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Таким образом, считаем введение одностороннего движения на данных улицах нецелесообразным и предлагаем внести данные изменения в Генеральный план Верхнесалдинского городского округа.

К мероприятиям по развитию сети автомобильных дорог на территории Верхнесалдинского городского округа, требующих внесения в документы территориального планирования и документацию по планировке территории относятся:

- Строительство велосипедных дорожек, в соответствии со схемой разработанной для КСОДД;

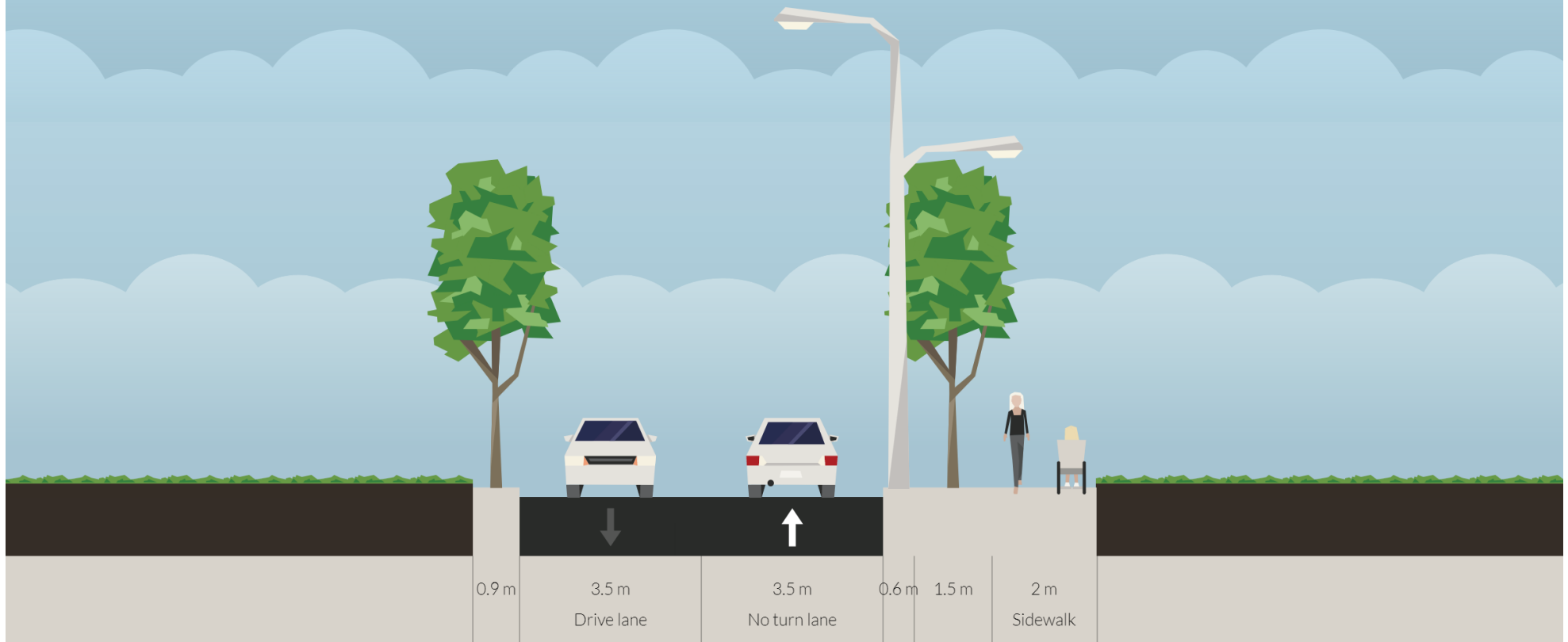
- Реконструкция улицы Энгельса с целью создания вело-пешеходной эспланады;

- Приведение УДС Верхнесалдинского городского округа в соответствие с СП 42.13330.2016.

ул. Космонавтов (проектная...



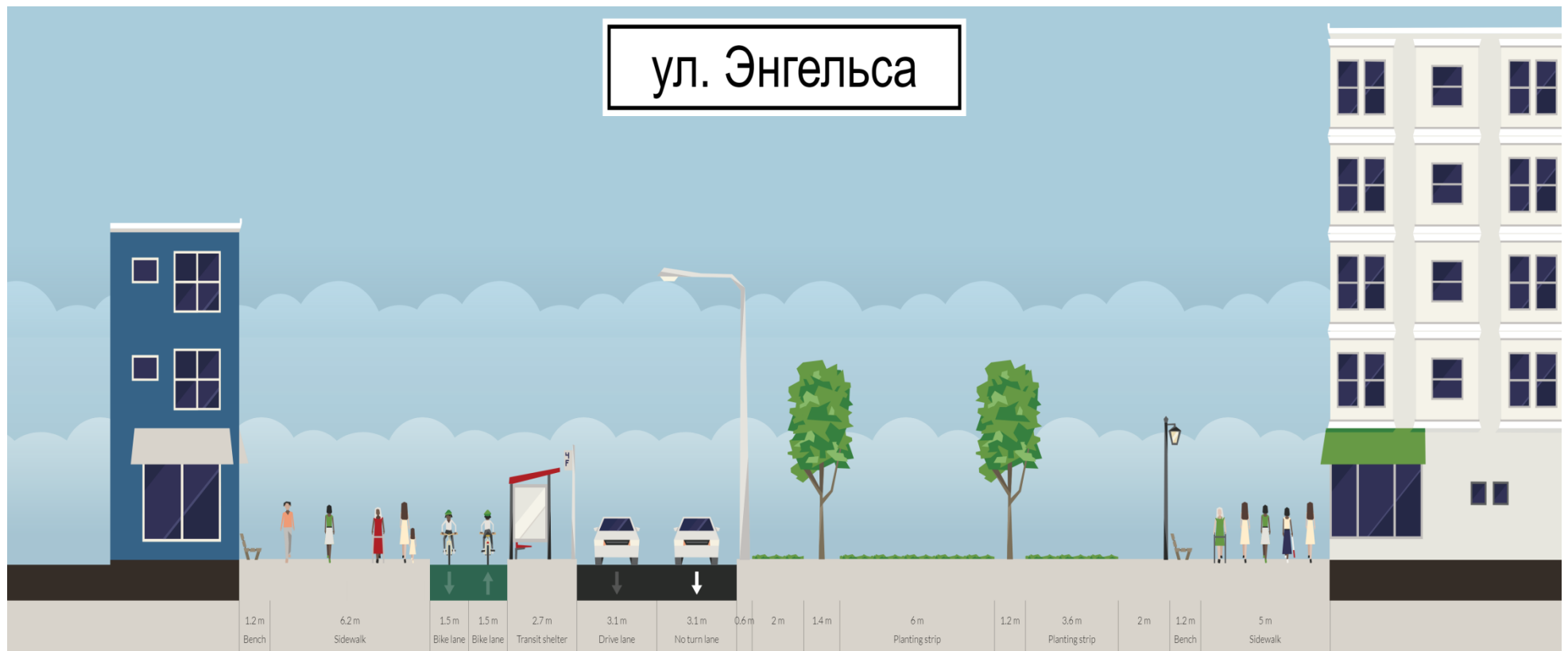
Проектная объездная дорога





ул. Карла Маркса





ул. Парковая



Приложение №37

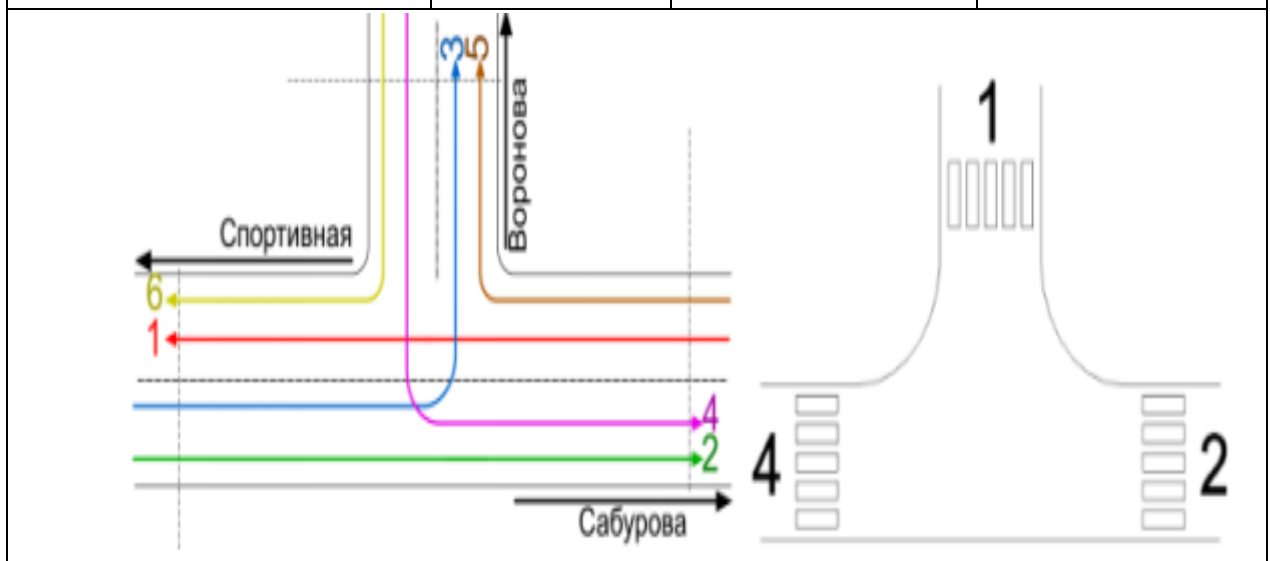
ул.Воронова - ул.Спортивная			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	184	136	132
Пропускная способность, прив.ед./час	523	831	644
Коэффициент загрузки сечения	0,35	0,16	0,21
18:00-19:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	390	280	236
Пропускная способность, прив.ед./час	499	783	643
Коэффициент загрузки сечения	0,78	0,36	0,37

ул.Карла Маркса - ул.Карла Либкнехта				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	68	296	116	204
Пропускная способность, прив.ед./час	596	718	522	725
Коэффициент загрузки сечения	0,11	0,41	0,22	0,28
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	56	278	168	432
Пропускная способность, прив.ед./час	573	662	561	657
Коэффициент загрузки сечения	0,10	0,42	0,30	0,66

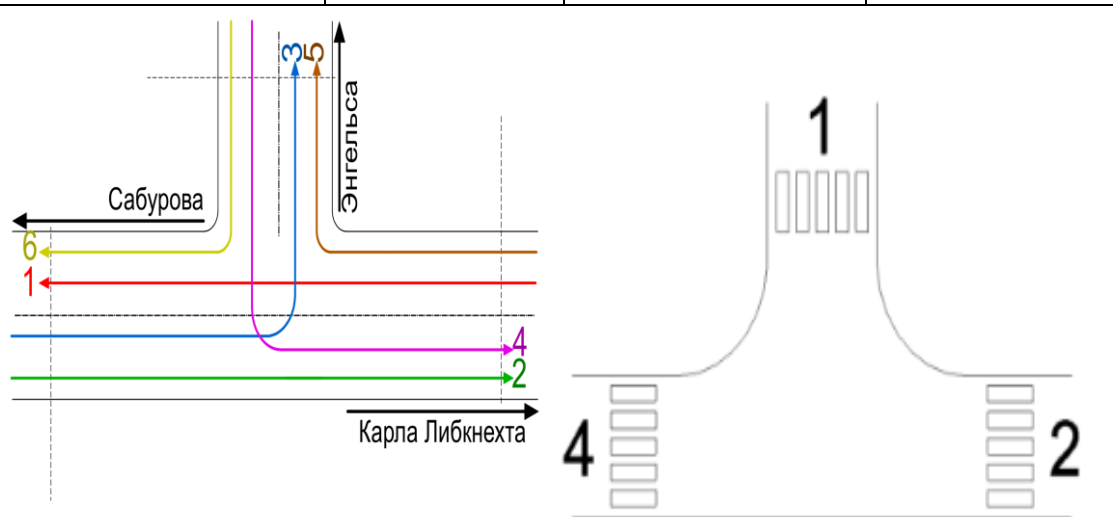
Приложение №39

ул.Карла Маркса - ул.Ленина				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	156	410	244	206
Пропускная способность, прив.ед./час	732	627	727	498
Коэффициент загрузки сечения	0,21	0,65	0,34	0,41
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	344	534	482	358
Пропускная способность, прив.ед./час	764	638	693	511
Коэффициент загрузки сечения	0,45	0,84	0,70	0,70

ул.Парковая - ул.Восточная			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	204	366	334
Пропускная способность, прив.ед./час	601	1269	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,34	0,29	0,29
18:00-19:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	234	450	404
Пропускная способность, прив.ед./час	571	1274	1226
Коэффициент загрузки сечения	0,41	0,35	0,33



Приложение №41

ул.Парковая - ул.Ленина			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	162	228	384
Пропускная способность, прив.ед./час	823	1572	1368
Коэффициент загрузки сечения	0,20	0,15	0,28
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	224	182	540
Пропускная способность, прив.ед./час	799	1556	1254
Коэффициент загрузки сечения	0,28	0,12	0,43
			

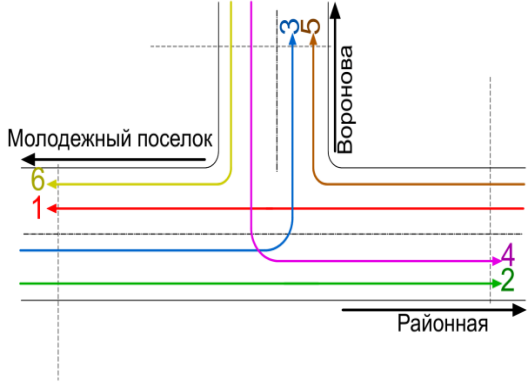
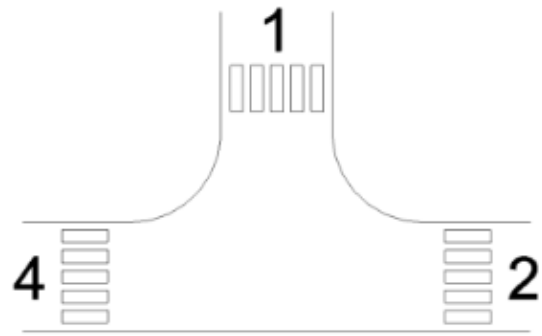
ул.Парковая - ул.Сабурова				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	240	386	36	362
Пропускная способность, прив.ед./час	433	940	693	980
Коэффициент загрузки сечения	0,55	0,41	0,05	0,37
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	290	358	8	564
Пропускная способность, прив.ед./час	436	995	680	914
Коэффициент загрузки сечения	0,67	0,36	0,01	0,62

ул.Спортивная - ул.Спортивная				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	118	88	223	16
Пропускная способность, прив.ед./час	2191	2524	2542	1600
Коэффициент загрузки сечения	0,05	0,03	0,09	0,01
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	300	184	314	52
Пропускная способность, прив.ед./час	2320	2334	2618	1761
Коэффициент загрузки сечения	0,13	0,08	0,12	0,03

The diagram illustrates the traffic layout at the intersection of Ulitsa Sportivnaya and Ulitsa Sportivnaya. It shows four main directions: North (Voronova), South (Sportivnaya), West (Ustinova), and East (vo dvor). Lanes are numbered 1 through 10, with colored arrows indicating the direction of traffic flow. Lane 1 is the main north-south through lane. Lanes 2, 3, 4, and 5 are for east-west traffic. Lanes 6, 7, 8, 9, and 10 are for north-south traffic from the opposite direction. The right side of the diagram shows a simplified view of the intersection with four quadrants labeled 1, 2, 3, and 4, each containing a set of lane markings.

Приложение №44

ул.Энгельса - ул.Воронова			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	108	180	112
Пропускная способность, прив.ед./час	318	1056	495
Коэффициент загрузки сечения	0,34	0,17	0,23
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	184	272	172
Пропускная способность, прив.ед./час	319	1028	500
Коэффициент загрузки сечения	0,58	0,26	0,34

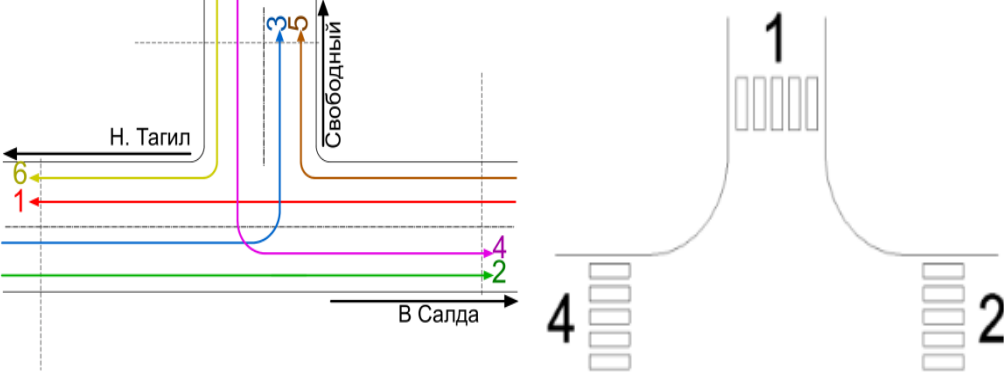



Приложение №45

ул.Энгельса - ул.Молодежный поселок				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	190	146	274	64
Пропускная способность, прив.ед./час	425	617	480	709
Коэффициент загрузки сечения	0,45	0,24	0,57	0,09
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	286	348	366	132
Пропускная способность, прив.ед./час	415	624	484	601
Коэффициент загрузки сечения	0,69	0,56	0,76	0,22

The diagram illustrates the layout of the intersection and the four sections (1, 2, 3, 4) used for traffic analysis. Section 1 is the top approach, Section 2 is the right approach, Section 3 is the bottom approach, and Section 4 is the left approach. Traffic flow directions are shown with colored arrows and numbers: Saburova (left), Voronova (up), Rainskaya (down), and Proletarskaya (down). The numbers 1-5 indicate specific flow directions within each section.

Приложение №46

Примыкание а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – В. Салда			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	64	190	193
Пропускная способность, прив.ед./час	1285	1786	1580
Коэффициент загрузки сечения	0,05	0,11	0,12
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	106	313	316
Пропускная способность, прив.ед./час	1286	1786	1579
Коэффициент загрузки сечения	0,08	0,18	0,20
			

Приложение №47

Примыкание а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – В. Салда в д. Северная				
Показатель	Номер сечения			
9:00-10:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	248	23	245	7
Пропускная способность, прив.ед./час	1805	1120	1828	1050
Коэффициент загрузки сечения	0,14	0,02	0,13	0,01
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	408	38	352	11
Пропускная способность, прив.ед./час	1804	1117	1827	1050
Коэффициент загрузки сечения	0,23	0,03	0,19	0,01

Приложение №48

а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов		
Показатель	Номер сечения	
9:00-10:00	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	35	42
Пропускная способность, прив.ед./час	1575	1575
Коэффициент загрузки сечения	0,02	0,03
18:00-19:00	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	56	70
Пропускная способность, прив.ед./час	1575	1575
Коэффициент загрузки сечения	0,04	0,04

В. Салда

1

2

Сады

Приложение №49

Развилка дорог в р-не Коллективного сада №8			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	130	110	4
Пропускная способность, прив.ед./час	750	1067	1313
Коэффициент загрузки сечения	0,17	0,10	0,00
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	215	182	7
Пропускная способность, прив.ед./час	750	1068	1313
Коэффициент загрузки сечения	0,29	0,17	0,01

ул. Сталеваров- ул. Рабочей Молодежи				
Показатель	Номер сечения			
	9:00-10:00	1	2	3
Количество автомобилей, прив.ед./час	184	178	19	316
Пропускная способность, прив.ед./час	1464	1800	1088	1375
Коэффициент загрузки сечения	0,13	0,10	0,02	0,23
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	303	291	32	519
Пропускная способность, прив.ед./час	1463	1800	1090	1375
Коэффициент загрузки сечения	0,21	0,16	0,03	0,38

Приложение №51

г. Верхняя Салда, перекресток ул. К. Либкнехта и а/д Н. Тагил – Н. Салда (в районе д. 74-78, 57, 69)				
Показатель	Номер сечения			
9:00-10:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	115	90	146	2
Пропускная способность, прив.ед./час	1255	917	1381	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,09	0,10	0,11	0,00
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	188	146	235	4
Пропускная способность, прив.ед./час	1256	918	1381	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,15	0,16	0,17	0,00

Приложение №52

ул. 3 Интернационала – ул. Ленина				
Показатель	Номер сечения			
	9:00-10:00	1	2	3
Количество автомобилей, прив.ед./час	40	526	227	203
Пропускная способность, прив.ед./час	1243	1519	1477	1658
Коэффициент загрузки сечения	0,03	0,35	0,15	0,12
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	63	862	375	330
Пропускная способность, прив.ед./час	1239	1519	1477	1659
Коэффициент загрузки сечения	0,05	0,57	0,25	0,20

ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная				
Показатель	Номер сечения			
	9:00-10:00	1	2	3
Количество автомобилей, прив.ед./час	2	145	6	101
Пропускная способность, прив.ед./час	1365	2234	1297	1797
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,06	0,00	0,06
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	3	239	10	165
Пропускная способность, прив.ед./час	1365	2236	1313	1799
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,11	0,01	0,09

Приложение №54

ул. Крупской - ул. Евстигнеева			
Показатель	Номер сечения		
	9:00-10:00	1	2
Количество автомобилей, прив.ед./час	248	222	174
Пропускная способность, прив.ед./час	1075	1526	1068
Коэффициент загрузки сечения	0,23	0,15	0,16
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	411	364	287
Пропускная способность, прив.ед./час	1074	1527	1066
Коэффициент загрузки сечения	0,38	0,24	0,27

The diagram illustrates the traffic flow and lane configuration at the intersection of ul. Крупской and ul. Евстигнеева. On the left, a road has lanes for 'Красноармейская' (leftward) and 'Рабочей Молодежи' (rightward). A vertical road 'Энгельса' intersects. Colored lines (yellow, red, blue, purple, green, orange) show vehicle paths. On the right, a U-shaped road layout with lanes numbered 1, 2, and 4.

Приложение №55

ул. К. Маркса - ул. Районная			
Показатель	Номер сечения		
	9:00-10:00	1	2
Количество автомобилей, прив.ед./час	150	59	150
Пропускная способность, прив.ед./час	956	1531	966
Коэффициент загрузки сечения	0,16	0,04	0,16
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	244	96	245
Пропускная способность, прив.ед./час	955	1533	966
Коэффициент загрузки сечения	0,26	0,06	0,25

Приложение №56

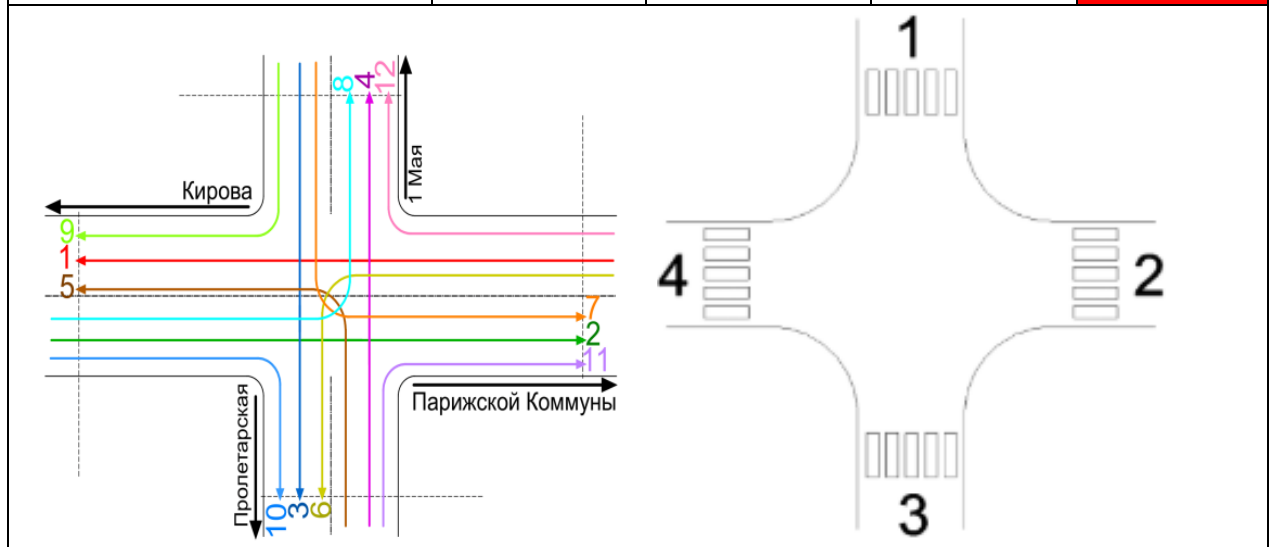
Пересечение а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка			
Показатель	Номер сечения		
	9:00-10:00	1	2
Количество автомобилей, прив.ед./час	2	14	35
Пропускная способность, прив.ед./час	1470	1838	1639
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,01	0,02
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	3	24	57
Пропускная способность, прив.ед./час	1470	1838	1643
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,01	0,03

The diagram illustrates a four-way intersection. The roads are labeled: 'Н. Салда' (North Salda) pointing left, 'Бобровка' (Bobrovka) pointing up, 'Мальгино' (Malgino) pointing down, and 'п. Тагильский' (p. Tagil'skiy) pointing right. Colored arrows indicate traffic flow: green (left), red (up), blue (down), and purple (right). Lane numbers 1 through 10 are marked at the intersection. To the right, a schematic shows four sections of the intersection, numbered 1 (top), 2 (right), 3 (bottom), and 4 (left), each with a corresponding lane marking.

Приложение №57

ул.Воронова - ул.Спортивная			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	248	184	178
Пропускная способность, прив.ед./час	523	831	644
Коэффициент загрузки сечения	0,48	0,22	0,28
18:00-19:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	527	378	319
Пропускная способность, прив.ед./час	499	783	643
Коэффициент загрузки сечения	1,06	0,48	0,50

ул.Карла Маркса - ул.Карла Либкнехта				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	92	400	157	275
Пропускная способность, прив.ед./час	596	718	522	725
Коэффициент загрузки сечения	0,15	0,56	0,30	0,38
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	76	375	227	583
Пропускная способность, прив.ед./час	573	662	561	657
Коэффициент загрузки сечения	0,13	0,57	0,40	0,89



ул.Карла Маркса - ул.Ленина				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	211	554	329	278
Пропускная способность, прив.ед./час	732	627	727	498
Коэффициент загрузки сечения	0,29	0,88	0,45	0,56
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	464	721	651	483
Пропускная способность, прив.ед./час	764	638	693	511
Коэффициент загрузки сечения	0,61	1,13	0,94	0,95

Приложение №60

ул.Парковая - ул.Восточная			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	275	494	451
Пропускная способность, прив.ед./час	601	1269	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,46	0,39	0,39
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	316	608	545
Пропускная способность, прив.ед./час	571	1274	1226
Коэффициент загрузки сечения	0,55	0,48	0,44

The diagram illustrates the traffic layout at the intersection of Спортивная and Сабурова streets. A vertical road, Воронова, crosses the intersection. On the Спортивная side, there are lanes marked with numbers 6 and 1. On the Сабурова side, there are lanes marked with numbers 4 and 2. To the right of the intersection, three diagrams show lane configurations labeled 1, 4, and 2, likely representing different traffic signal phases or lane assignments.

Приложение №61

ул.Парковая - ул.Ленина			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	219	308	518
Пропускная способность, прив.ед./час	823	1572	1368
Коэффициент загрузки сечения	0,27	0,20	0,38
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	302	246	729
Пропускная способность, прив.ед./час	799	1556	1254
Коэффициент загрузки сечения	0,38	0,16	0,58

ул.Парковая - ул.Сабурова				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	324	521	49	489
Пропускная способность, прив.ед./час	433	940	693	980
Коэффициент загрузки сечения	0,75	0,55	0,07	0,50
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	392	483	11	761
Пропускная способность, прив.ед./час	436	995	680	914
Коэффициент загрузки сечения	0,90	0,49	0,02	0,83

Приложение №63

ул.Спортивная - ул.Спортивная				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	159	119	301	22
Пропускная способность, прив.ед./час	2191	2524	2542	1600
Коэффициент загрузки сечения	0,07	0,05	0,12	0,01
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	405	248	424	70
Пропускная способность, прив.ед./час	2320	2334	2618	1761
Коэффициент загрузки сечения	0,17	0,11	0,16	0,04

The diagram illustrates the traffic flow at the intersection of Устинова, Спортивная, and Воронова streets. It shows 12 numbered flow directions and 4 numbered sections. Section 1 is at the top, 2 on the right, 3 at the bottom, and 4 on the left. Traffic flows are color-coded: 1 (purple), 2 (green), 3 (blue), 4 (orange), 5 (red), 6 (cyan), 7 (yellow), 8 (magenta), 9 (light green), 10 (dark blue), 11 (light purple), and 12 (pink). Arrows indicate directions: 'во двор' (to courtyard), 'Устинова' (Ustinova), 'Спортивная' (Sportivnaya), and 'Воронова' (VoronoVA).

Приложение №64

ул.Энгельса – ул.Воронова			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	146	243	151
Пропускная способность, прив.ед./час	318	1056	495
Коэффициент загрузки сечения	0,46	0,23	0,31
<hr/>			
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	248	367	232
Пропускная способность, прив.ед./час	319	1028	500
Коэффициент загрузки сечения	0,78	0,36	0,46

Энгельса - Молодежный поселок				
Показатель	Номер сечения			
	1	2	3	4
9:00-10:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	257	197	370	86
Пропускная способность, прив.ед./час	425	617	480	709
Коэффициент загрузки сечения	0,60	0,32	0,77	0,12
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	386	470	494	178
Пропускная способность, прив.ед./час	415	624	484	601
Коэффициент загрузки сечения	0,93	0,75	1,02	0,30

Приложение №66

Примыкание а/д на ЗАТО Свободный от а/д Нижний Тагил – В. Салда			
Показатель	Номер сечения		
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	86	257	261
Пропускная способность, прив.ед./час	1285	1786	1580
Коэффициент загрузки сечения	0,07	0,14	0,16
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	143	423	427
Пропускная способность, прив.ед./час	1286	1786	1579
Коэффициент загрузки сечения	0,11	0,24	0,27

Приложение №67

Примыкание а/д на д. Никитино от а/д Нижний Тагил – В. Салда в д. Северная				
Показатель	Номер сечения			
	9:00-10:00	1	2	3
Количество автомобилей, прив.ед./час	335	31	331	9
Пропускная способность, прив.ед./час	1805	1120	1828	1050
Коэффициент загрузки сечения	0,19	0,03	0,18	0,01
18:00-19:00				
Количество автомобилей, прив.ед./час	551	51	475	15
Пропускная способность, прив.ед./час	1804	1117	1827	1050
Коэффициент загрузки сечения	0,31	0,05	0,26	0,01

Приложение №68

а/д от ул. Труда, Южная в сторону коллективных садов		
Показатель	Номер сечения	
9:00-10:00	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	47	57
Пропускная способность, прив.ед./час	1575	1575
Коэффициент загрузки сечения	0,03	0,04
18:00-19:00	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	76	95
Пропускная способность, прив.ед./час	1575	1575
Коэффициент загрузки сечения	0,05	0,06

The diagram illustrates traffic flow directions. It features a horizontal axis with several arrows and dashed lines. A black arrow at the top points to the left and is labeled "В. Салда". Below it, a red arrow labeled "1" also points to the left. Further down, a green arrow labeled "2" points to the right. At the bottom, a black arrow labeled "Сады" points to the right. Two vertical dashed lines are positioned on the left and right sides of the diagram, defining a central area.

Приложение №69

Развилка дорог в р-не Коллективного сада №8			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	176	149	5
Пропускная способность, прив.ед./час	750	1067	1313
Коэффициент загрузки сечения	0,23	0,14	0,00
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	290	246	9
Пропускная способность, прив.ед./час	750	1068	1313
Коэффициент загрузки сечения	0,39	0,23	0,01

Приложение №70

ул. Сталеваров- ул. Рабочей Молодежи				
Показатель	Номер сечения			
9:00-10:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	248	240	26	427
Пропускная способность, прив.ед./час	1464	1800	1088	1375
Коэффициент загрузки сечения	0,17	0,13	0,02	0,31
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	409	393	43	701
Пропускная способность, прив.ед./час	1463	1800	1090	1375
Коэффициент загрузки сечения	0,28	0,22	0,04	0,51

Улицы: Урицкого, Металлургов, 25 Октября, пер. Питомника

Приложение №71

г. Верхняя Салда, перекресток ул. К. Либкнехта и а/д Н. Тагил – Н. Салда (в районе д. 74-78, 57, 69)				
Показатель	Номер сечения			
9:00-10:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	155	122	197	3
Пропускная способность, прив.ед./час	1255	917	1381	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,12	0,13	0,14	0,00
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	254	197	317	5
Пропускная способность, прив.ед./час	1256	918	1381	1145
Коэффициент загрузки сечения	0,20	0,21	0,23	0,00

Приложение №72

ул. 3 Интернационала – ул. Ленина				
Показатель	Номер сечения			
	9:00-10:00	1	2	3
Количество автомобилей, прив.ед./час	54	710	306	274
Пропускная способность, прив.ед./час	1243	1519	1477	1658
Коэффициент загрузки сечения	0,04	0,47	0,21	0,17
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	85	1 164	506	446
Пропускная способность, прив.ед./час	1239	1519	1477	1659
Коэффициент загрузки сечения	0,07	0,77	0,34	0,27

Приложение №73

ул. 3 Интернационала – ул. Вокзальная				
Показатель	Номер сечения			
9:00-10:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	3	196	8	136
Пропускная способность, прив.ед./час	1365	2234	1297	1797
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,09	0,01	0,08
18:00-19:00	1	2	3	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	4	323	14	223
Пропускная способность, прив.ед./час	1365	2236	1313	1799
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,14	0,01	0,12

Приложение №74

ул. Крупской - ул. Евстигнеева			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	335	300	235
Пропускная способность, прив.ед./час	1075	1526	1068
Коэффициент загрузки сечения	0,31	0,20	0,22
18:00-19:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	555	491	387
Пропускная способность, прив.ед./час	1074	1527	1066
Коэффициент загрузки сечения	0,52	0,32	0,36

Приложение №75

ул. К. Маркса - ул. Районная			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	203	80	203
Пропускная способность, прив.ед./час	956	1531	966
Коэффициент загрузки сечения	0,21	0,05	0,21
18:00-19:00			
Количество автомобилей, прив.ед./час	329	130	331
Пропускная способность, прив.ед./час	955	1533	966
Коэффициент загрузки сечения	0,35	0,08	0,34

Приложение №76

Пересечение а/д г. Верхняя Салда – п. Басьяновский и а/д на ЗАТО Свободный, д. Бобровка			
Показатель	Номер сечения		
	1	2	4
9:00-10:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	3	19	47
Пропускная способность, прив.ед./час	1470	1838	1639
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,01	0,03
18:00-19:00	1	2	4
Количество автомобилей, прив.ед./час	4	32	77
Пропускная способность, прив.ед./час	1470	1838	1643
Коэффициент загрузки сечения	0,00	0,02	0,05