ПРОЕКТГРУПП
ДИАГНОСТИКА, ПАСПОРТИЗАЦИЯ,
ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
РАЗРАБОТКА ПРОЕКТОВ И КОМПЛЕКСНЫХ СХЕМ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
650024, Кемеровская обл. г. Кемерово ул. Космическая 16а, оф. 3 эт.
E-mail: pg-42rus@mail.ru, i.v.o_88@mail.ru тел: 8 (3842) 78-07-88, 8-913-435-02-01, 8-913-405-77-75

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ БЕЛОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Согласовано:
Начальник МКУ «УЖНП Беловского муниципального района»
_____ / Курбатов А. В.
«_____» _____ 2019 г.

Разработано:
ООО «ПроектГрупп»
Генеральный директор
_____ / Копылов Д.О.
«_____» _____ 2019 г.

Кемерово 2019

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Отчет 387 с., 1 кн., 202 рис., 199 табл., 49 источников, 5 прил.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ, ПЕШЕХОД, ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ, ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ, ЭКОЛОГИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура, в том числе организация дорожного движения и система пассажирского транспорта на территории Беловского муниципального района.

Цель работы – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения. Схема включает в себя программу мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети на исследуемой территории, предупреждение образования заторов на участках улично-дорожной сети с учетом изменений транспортных потребностей, снижения уровня аварийности и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

Основные этапы выполнения работ:

– сбор, анализ и систематизация исходной информации;

– выбор оптимального варианта проектирования;

– разработка мероприятий в рамках Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Беловского муниципального района на прогнозные периоды.

Список исполнителей

Руководитель НИР _____ (Багрянцев А.Ю.)

Ведущий транспортный инженер _____ (Трушкин С.Е.)

Транспортный инженер _____ (Волков В.В.)

Инженер-проектировщик _____ (Мещеряков А.А.)

Нормоконтролер _____ (Жигулев В.Ю.)

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

1) Обеспечение безопасности и эффективности транспортного обслуживания населения.

2) Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с действующими нормативами.

3) Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов.

4) Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

5) Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

6) Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов.

7) Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования.

8) Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения.

9) Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Содержание

Основные термины и определения	**9**
Обозначения и сокращения	**10**
Введение	**11**
Этап 1. Сбор и анализ исходных данных	**13**
1.Сбор и систематизация официальных документарных статистических, технических и других данных	**13**
1.1.Общая характеристика Беловского муниципального района	**13**
1.2. Природно-климатическая характеристика	**14**
1.3. Социально-демографические показатели	**15**
1.4. Объекты социального и культурно-бытового обслуживания населения	**19**
1.5.Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД	**21**
1.6.Анализ имеющихся документов территориального планирования, документов стратегического планирования	**25**
1.7. Характеристика транспортной инфраструктуры по видам транспорта	**26**
1.8. Характеристика улично-дорожной сети Беловского муниципального района	**27**
2.Подготовка и проведение натурного обследования на территории Беловского муниципального района	**29**
2.1.Подготовка и проведение обследования интенсивности движения и состава транспортного потока на улично-дорожной сети в транспортных узлах	**29**
2.2.Подготовка и проведения обследования пассажиропотока на существующих маршрутах общественного транспорта	**31**
3.Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Беловского муниципального района	**33**
3.1.Описание организации движения автотранспортных средств	**33**
3.1.1.Реверсивное движение	**33**
3.1.2.Ограничение скоростного режима	**34**
3.1.3.Одностороннее движение	**34**
3.1.4.Светофорное регулирование	**34**
3.2. Характеристика движения грузового транспорта	**35**
3.3. Организация пешеходного движения	**35**
3.4. Организация велосипедного движения	**37**
4.Анализ параметров и условий дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры). Оценка эффективности используемых методов ОДД	**39**
5.Анализ данных об эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети и технических средств ОДД	**40**
6.Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Беловского муниципального района	**42**
6.1.Использование пассажирского транспорта на территории Беловского муниципального района	**42**

6.2.Структура и характеристика маршрутной транспортной сети	**42**
6.3.Параметры движения маршрутных транспортных средств	**43**
7.Анализ организации парковочного пространства на территории Беловского муниципального района (расположение и количество парковочных мест, вид парковки, их назначение, или иные параметры), оценка достаточности парковочного пространства	**64**
8.Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий	**67**
8.1.Анализ статистических данных аварийности	**67**
8.2.Анализ дорожно-транспортных происшествий	**70**
9.Оценка уровня транспортной доступности территории Беловского муниципального района с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями	**72**
10. Анализ результатов опроса общественного мнения на территории Беловского муниципального района	**74**
Этап 2. Выбор оптимального варианта проектирования	**80**
1.Разработка мультимодальной математической транспортной модели Беловского муниципального района	**80**
1.1.Описание методов и инструментального комплекса моделирования	**80**
1.2.Транспортное районирование территории	**80**
1.3.Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры	**81**
1.4.Ввод параметров транспортного спроса	**86**
1.5.Расчет общего объема перемещений	**88**
1.6.Расчет распределения транспортного спроса по видам транспорта	**89**
1.7.Расчет объема транспортных перемещений между транспортными районами	**90**
1.8.Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных и пассажирских потоков	**90**
1.9.Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на территории Беловского муниципального района (существующая модель движения транспортных потоков)	**94**
2.Разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов на территории Беловского муниципального района для пикового периода	**95**
2.1.Обоснование выбора транспортных узлов для осуществления микромоделирования	**95**
2.2.Описание методов и инструментального комплекса моделирования	**96**
2.3.Расчет времени в пути, а также распределение средней скорости транспортного потока	**98**
2.4.Определение проблем и причин недостаточности пропускной способности в ключевых транспортных узлах	**104**
2.5.Определение оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах	**104**

3.Разработка вариантов проектирования на расчетный период в увязке с документами территориального планирования, документации по планировке территорий, документами стратегического планирования, мероприятиями целевых программ и планов развития территории, включающих принципиальные предложения и решения по развитию улично-дорожной сети и основным мероприятиям ОДД	**116**
4.Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основании результатов прогнозирования транспортного спроса и моделирования параметров дорожного движения (без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий)	**118**
5.Выбор оптимального варианта проектирования	**136**
Этап 3. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории Беловского муниципального района на прогнозные периоды	**137**
1. Разработка мероприятий КСОДД	**137**
1.1. Разработка мероприятий по ОДД	**137**
1.1.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	**137**
1.1.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	**137**
1.1.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	**138**
1.1.4. Мероприятия по организации скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	**138**
1.1.5. Мероприятия по организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, применение реверсивного движения	**139**
1.1.6. Мероприятия по введению светофорного регулирования	**140**
1.1.7. Мероприятия по введению элементов автоматизированной системы управления дорожным движением	**140**
1.1.8. Мероприятия по организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения данных, периодичности их актуализации	**140**
1.2. Разработка мероприятий по организации движения грузового автомобильного транспорта	**142**
1.2.1. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	**142**
1.2.2. Ограничение доступа транспортных средств на отдельные территории	**142**
1.3. Разработка мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств, в части обеспечения приоритетных условий их движения	**143**
1.3.1. Мероприятия по изменению движения маршрутов общественного транспорта	**143**
1.3.2. Мероприятия по обустройству остановочных пунктов	**143**
1.4. Разработка мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео-фиксации нарушений правил дорожного движения	**145**

1.5. Разработка мероприятий по формированию единого парковочного пространства, включая размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	**146**
1.6. Разработка мероприятий по организации движения пешеходов	**146**
1.6.1.Формирование пешеходных и жилых зон	**146**
1.6.2. Размещение и обустройство пешеходных переходов	**147**
1.6.3. Создание пешеходной инфраструктуры с обеспечением маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	**148**
1.6.4. Обустройство пешеходных переходов тротуаров по новым стандартам	**149**
1.6.5. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	**153**
1.7. Организация велосипедного движения	**154**
1.8. Совершенствование системы информационного обеспечение участников дорожного движения	**157**
1.9. Установление линий разграничения балансовой принадлежности муниципальных и региональных (областных) дорог	**158**
1.10. Мероприятия по обеспечению перевозки школьников с учетом маршрутов и обустройства площадок для посадки и высадки детей	**159**
1.11. Мероприятия по обустройству и установке дорожных знаков в местах примыкания (пересечения) к региональным (областным) дорогам	**159**
2. Разработка очередности внедрений мероприятий по ОДД	**162**
3. Оценка эффективности мероприятий КСОДД Беловского муниципального района (с использованием транспортной модели) и требуемых объемов финансирования	**170**
4. Разработка программы взаимосвязанных мероприятий КСОДД Беловского муниципального района	**172**
Заключение	**174**
Список использованных источников	**175**
Приложение А. Перечень дорог общего пользования Беловского муниципального района	**178**
Приложение Б. Интенсивность транспортных и пешеходных потоков по результатам транспортного обследования	**196**
Приложение В. Графики пассажиропотока существующих маршрутов общественного транспорта	**329**
Приложение Г. Территориальное расположение ДТП за период 2016 – 2018 гг.	**358**
Приложение Д. Картографические материалы	**370**

Основные термины и определения

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

Велосипедист – лицо, управляющее велосипедом.

Велосипедная дорожка – конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.

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

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

Парковка (парковочное пространство) – специально обозначенное и, при необходимости, обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Пешеход – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

Правила дорожного движения (ПДД) – свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и т.д.), а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения.

Техническое средство организации дорожного движения – дорожный знак, разметка, светофор, дорожное ограждение и направляющее устройство.

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

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

Обозначения и сокращения

Сокращения	Обозначение
а/д	Автомобильная дорога
АСУДД	Автоматизированная система управления дорожным движением
ГИБДД	Государственная инспекция по безопасности дорожного движения
ГОСТ	Государственный стандарт
ДТП	Дорожно-транспортные происшествия
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
ОУ	Образовательное учреждение
ОДД	Организация дорожного движения
п.	Поселок
п./ст.	Поселок при станции
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ПДД	Правила дорожного движения
ПОДД	Проект организации дорожного движения
с.	Село
СП	Свод правил
Евтинское СП	Сельское поселение
ТСОДД	Технические средства организации дорожного движения
ТС	Транспортное средство
УДС	Улично-дорожная сеть
ул.	Улица
МО	Муниципальное образование
ОТ	Общественный транспорт
д.	Деревня
г.	Город

Введение

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, играющая огромную роль в экономике государства. Данная отрасль не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но и является крупнейшей составной частью инфраструктуры как в городе, так и в регионе; оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально – экономического развития.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России за последние годы приобрели постоянно обостряющийся характер. Развивающаяся экономика, с одной стороны, стимулирует развитие и расширение автомобильных перевозок, а с другой – несет отрицательные последствия, приводя к росту числа ДТП, численности погибших и раненых на дорогах, загрязнению окружающей среды, увеличению экономического ущерба.

Низкий уровень дорожной безопасности является следствием действия совокупности негативных факторов, для устранения которых необходимо совершенствовать функционирование системы обеспечения безопасности дорожного движения для решения следующих проблем:

- проблема координации структур, деятельность которых связанна с обеспечением безопасности дорожного движения;
- проблема комплексного обеспечения (нормативного, материально-технического, информационного, кадрового) деятельности всех структур системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- проблема научного обеспечения системы безопасности дорожного движения как элемента, направленного на обобщение положительного мирового опыта, накапливание информации и знаний о влиянии различных факторов на безопасность движения, разработку методик, технологий, алгоритмов.

В связи с этим, перед государством стоит важнейшая задача – обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности. Задача требует разработки действенных и обоснованных мер для уменьшения уровня аварийности и начала устойчивого процесса повышения безопасности движения.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективного управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику современных методов решения задач организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта разработки систем управления дорожным движением, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий.

При помощи собранной и обработанной информации были получены результаты, характеризующие движения и интенсивность транспортных и грузовых, пассажирских потоков, а также существующие и возможные маршруты их движения на участках улично-дорожной сети Беловского муниципального района, что позволяет выявить проблемы и недостатки транспортной инфраструктуры, оценить характеристику сложившейся ситуации по организации дорожного движения.

Полученные результаты обследования существующей транспортной инфраструктуры Беловского муниципального района позволят проанализировать, оптимизировать и разработать транспортные модели на: краткосрочный (до 2023 г.), среднесрочный (до 2028 г.), долгосрочный (до 2033 г.) периоды реализации.

Состав Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) разделен на следующие этапы:

Этап 1. Сбор и анализ исходных данных.

Этап 2. Выбор оптимального варианта проектирования.

Этап 3. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории Беловского муниципального района на прогнозные периоды.

Этап I. Сбор и анализ исходных данных

1. Сбор и систематизация официальных документарных статистических, технических и других данных

1.1. Общая характеристика Беловского муниципального района

Муниципальное образование «Беловский муниципальный район» располагается в юго-западной части Кемеровской области и относится к Алтае-Саянской зоне. Его площадь составляет 3,1 тыс. км². Исследуемая территория граничит со следующими районами: на западе с Гурьевским, на северо-западе — с Ленинск-Кузнецким, на севере — с Крапивинским, на востоке — с Новокузнецким, на юге — с Прокопьевским. Протяженность района с запада на восток – 110 км, с севера на юг – 72 км.

Беловский муниципальный район был образован постановлением ВЦИК от 10 мая 1931 г. из Бачатского района (после переноса столицы в г. Белово). Центром муниципального образования «Беловский муниципальный район» с 27 марта 2013 года, в соответствии с Законом Кемеровской области № 42-ОЗ, является село Вишневка, входящее в состав Евтинского сельского поселения. Село Вишневка расположено в 2 км к востоку от г. Белово, являвшегося центром района, но не входящим в него до 27 марта 2013 г. В настоящий момент, г. Белово является административным центром Беловского городского округа.

Административно-территориальный состав Беловского муниципального района представлен 8 сельскими поселениями. Общая численность населенных пунктов – 53. Более подробно состав района приведен в таблице 1.1. Схема Беловского муниципального района представлена на рисунке 1.1.

Таблица 1.1 – Административно-территориальный состав Беловского муниципального района

№ п/п	Наименование сельского поселения	Административный центр	Состав сельского поселения	Количество населенных пунктов
1.	Бековское	с. Беково	с. Беково, д. Верховская, п. Октябрьский, с. Челухоево	4
2.	Евтинское	с. Евтино	с. Евтино, с. Каракан, с. Коновалово, д. Новодубровка, п. Новый Каракан, с. Вишневка, п. Степной, с. Поморцево, п. Петровский, с. Сидоренково	10
3.	Новобачатское	с. Новобачаты	с. Новобачаты, п. им. Ильича	2
4.	Менчерепское	с. Менчереп	с. Менчереп, п. Дунай-Ключ, п. Задубровский, п. Камешек, д. Коротково, д. Хахалино	6
5.	Моховское	с. Мохово	с. Мохово, д. Ивановка, д. Калиновка, с. Конево, п./ст. Мереть, д. Новороссийка, п./ст. Проектная, п. Убинский	8

продолжение таблицы 1.1

6.	Пермяковское	с. Пермяки	с. Пермяки, д. Каралда, с. Новохудяково, д. Чигирь	4
7.	Старобачатское	п. Старобачаты	п. Старобачаты, с. Артышта, п./ст. Бускускан, д. Шестаки, п. Щебзавод	5
8.	Старопестеревское	с. Старопестерево	с. Старопестерево, п. Снежинский, д. Осиновка, с. Заринское, п. Заря, д. Инюшка, д. Рямовая, д. Уроп	8

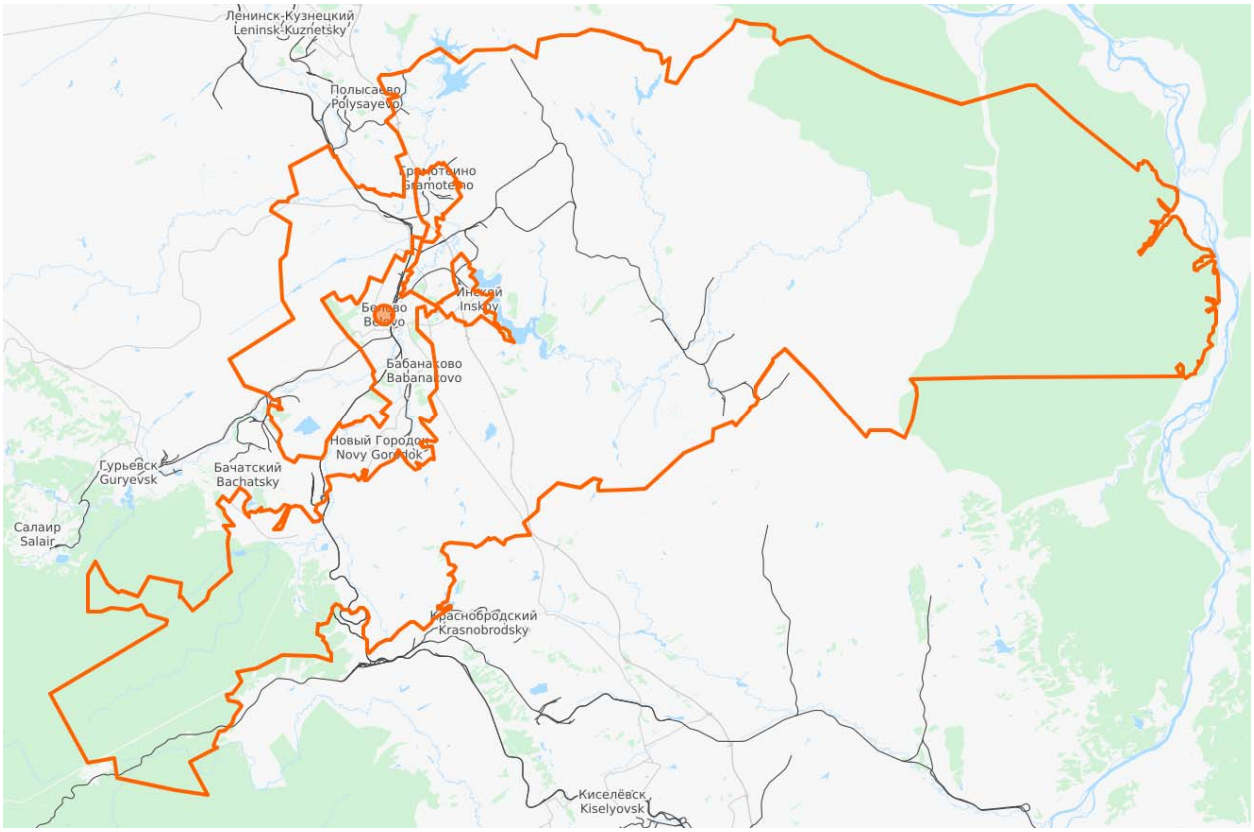


Рисунок 1.1 – Схема Беловского муниципального района

1.2. Природно-климатическая характеристика

Территория района расположена в степной, лесостепной и горно-лесной зонах. Лес встречается по всей территории района в виде небольших массивов, чередующихся с разнотравно-зерновинными злаковыми степями. Почвенный покров района, в основном, представлен черноземами обыкновенными выщелоченными, темно-серыми и серыми лесными почвами.

Гидрографическая сеть представлена рекой Иня и её притоками – Уроп, Еловка, Большой и Малый Бачат. Протяженность реки в пределах района – 100 км. Питание рек смешанное (поверхностное и грунтовое). Начало весеннего половодья наблюдается, в основном, в конце первой декады апреля.

Климатические условия района, в целом, определяются расположением его во внутренних частях континента, удаленностью от океанов и морских бассейнов (в связи с чем, отличаются континентальным характером и режимом). На особенности климата накладывает свой отпечаток расположение территории в обширной межгорной Кузнецкой

котловине, открытой к северу, в связи с чем сюда иногда проникают холодные арктические массы воздуха. Средняя температура зимой – 17,4º, летом – на востоке +16,8º, на северо-западе + 19,0º. Вегетационный период на юге – 155 дней, на северо-западе – 145 дней (число дней с засухами и суховеями – 18). Количество осадков колеблется от 370 мл на востоке до 495 мл на западе.

1.3. Социально-демографические показатели

Демографическая ситуация описывается системой характеристик – количественных (статистические показатели) и качественных – и может быть разобрана посредством комплексного анализа. В рамках настоящей КСОДД проведена оценка следующих параметров: общая численность населения (с делением по половому признаку и возрастной структуре), уровень естественного прироста/убыли, уровень миграции.

Численность населения Беловского муниципального района, в том числе по половому признаку представлена в таблице 1.2 и на рисунках 1.2 – 1.4.

Таблица 1.2 – Численность населения Беловского муниципального района

Показатели	Ед. измерения	2014	2015	2016	2017	2018
Женщины	человек	14737	14499	14330	14130	13824
Мужчины	человек	13771	13705	13647	13465	13259
Всего	человек	28508	28204	27977	27595	27083

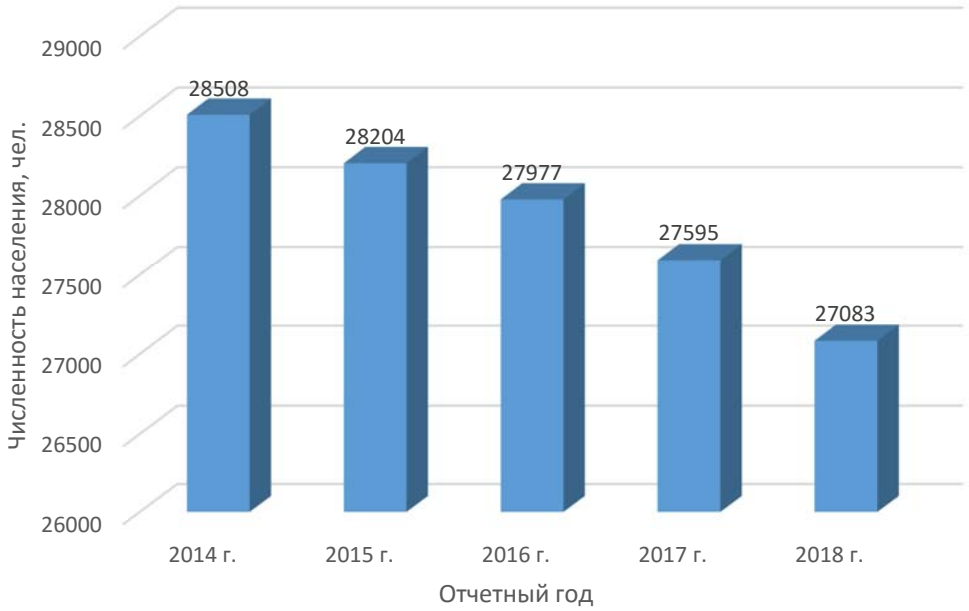


Рисунок 1.2 – Численность населения Беловского муниципального района

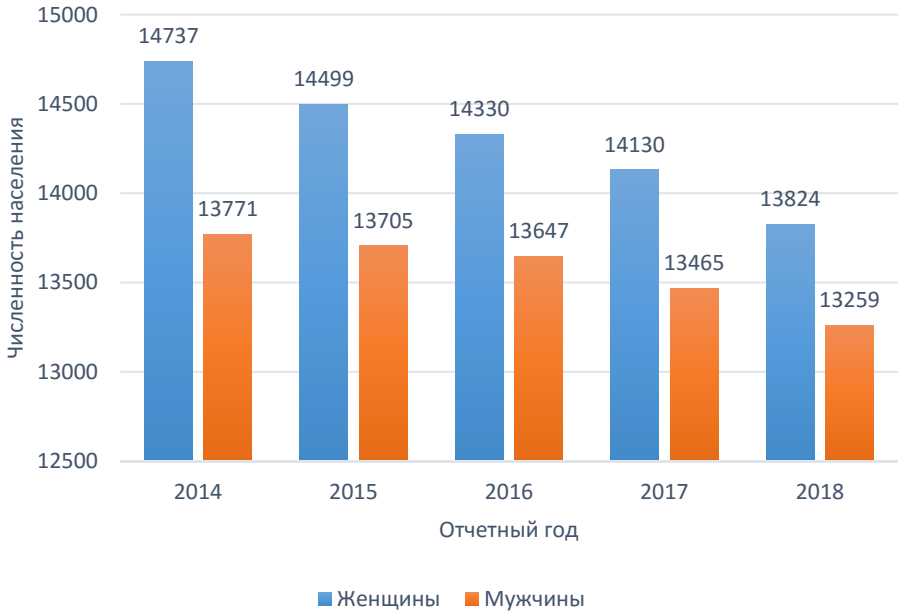


Рисунок 1.3 – Распределение численности населения Беловского муниципального района по гендерному признаку

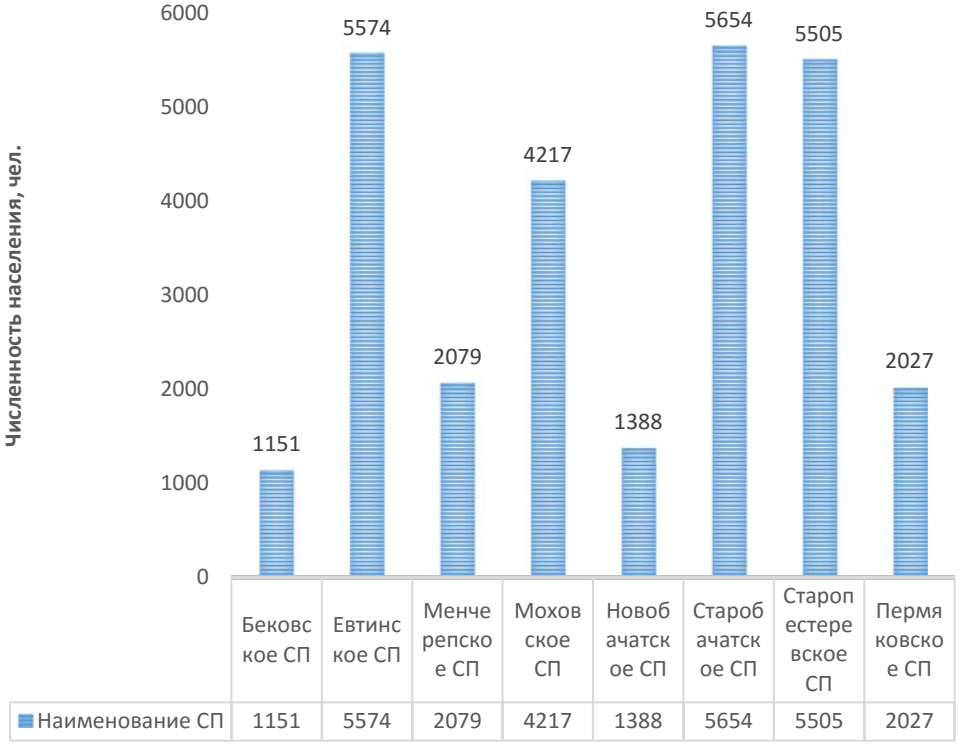


Рисунок 1.4 – Численность населения исследуемой территории с распределением по сельским поселениям за 2017 г.

Исследуемая территория обладает тенденцией превосходства (по количеству) женской части населения над мужским. Настоящая ситуация является одной из отличительных черт Российской Федерации.

Динамика прироста (убыли) населения показана на рисунках 1.5 – 1.6.

Рисунок 1.5 – Динамика естественного и миграционного приростов/убыли населения

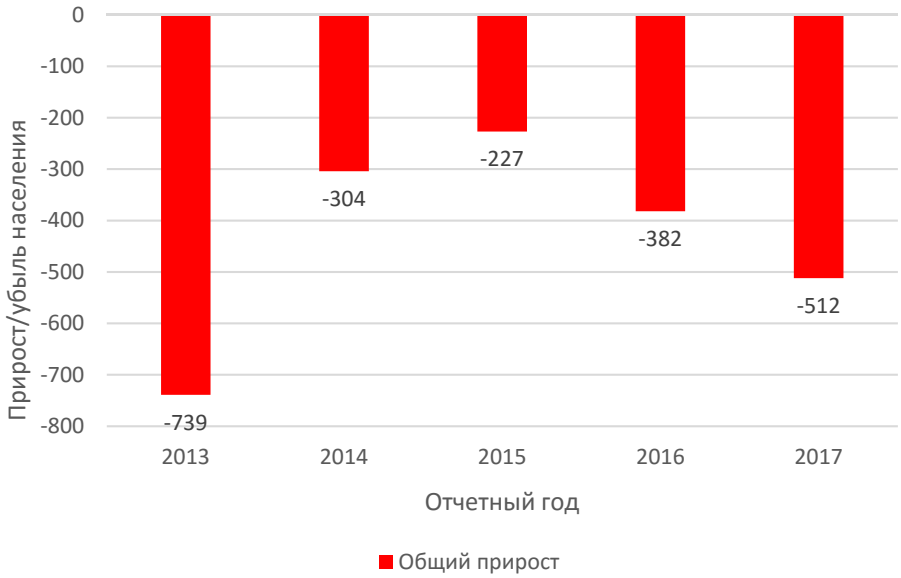


Рисунок 1.6 – Динамика общего приростов/убыли населения

Демографическая ситуация в Беловском муниципальном районе за период 2013 – 2017 гг. характеризуется снижением численности населения, главным образом, за счёт отрицательного миграционного прироста, обусловленного переездом жителей района из сельской местности в городскую (в первую очередь, в Беловское городское поселение, а также в другие более крупные города Кемеровской области: Кемерово, Новокузнецк). Естественный прирост до 2016 г. имел положительную динамику, однако с 2016 г. смертность стала превышать рождаемость, что, в совокупности с миграцией населения,

даёт общую отрицательную динамику. В целом, численность население Беловского муниципального района уменьшается приблизительно на 200 – 700 человек каждый год.

Средняя продолжительность жизни в районе составляет 69 лет. За последние время эта цифра выросла на 7 лет, что превышает аналогичный показатель по Российской Федерации в целом и по Сибирскому Федеральному Округу. Несмотря на данный факт, смертность за последние 2 года увеличилась. На первом месте (среди причин смерти) стоят сердечно-сосудистые заболевания (приблизительно 40 % от всех смертей). На втором месте – внешние причины, травмы, ДТП (16 %), на третьем месте – онкологические заболевания (14 %).

Среднемесячная зарплата одного работника, согласно Плану мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития Беловского муниципального района до 2035 года, представлена на рисунке 1.7. Уровень зарегистрированной безработицы – на рисунке 1.8.

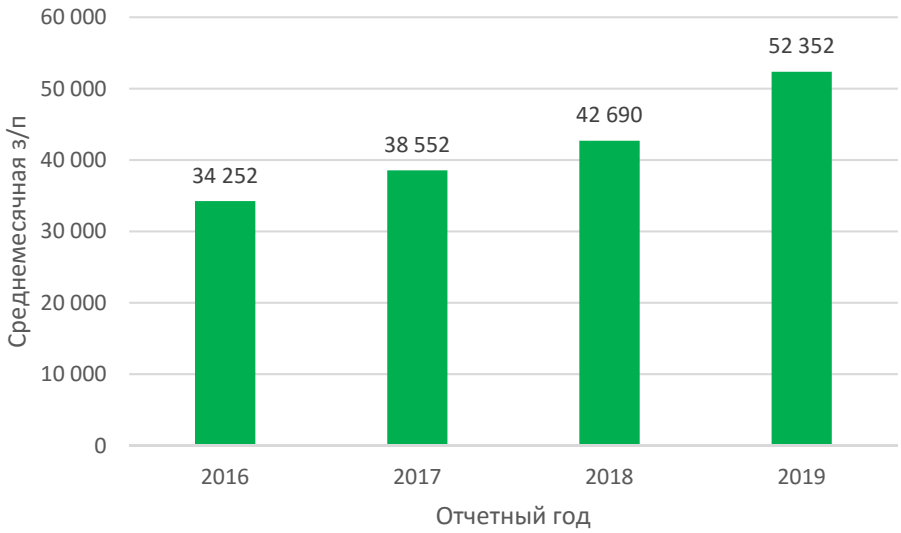


Рисунок 1.7 – Динамика показатель среднемесячной з/п одного работника

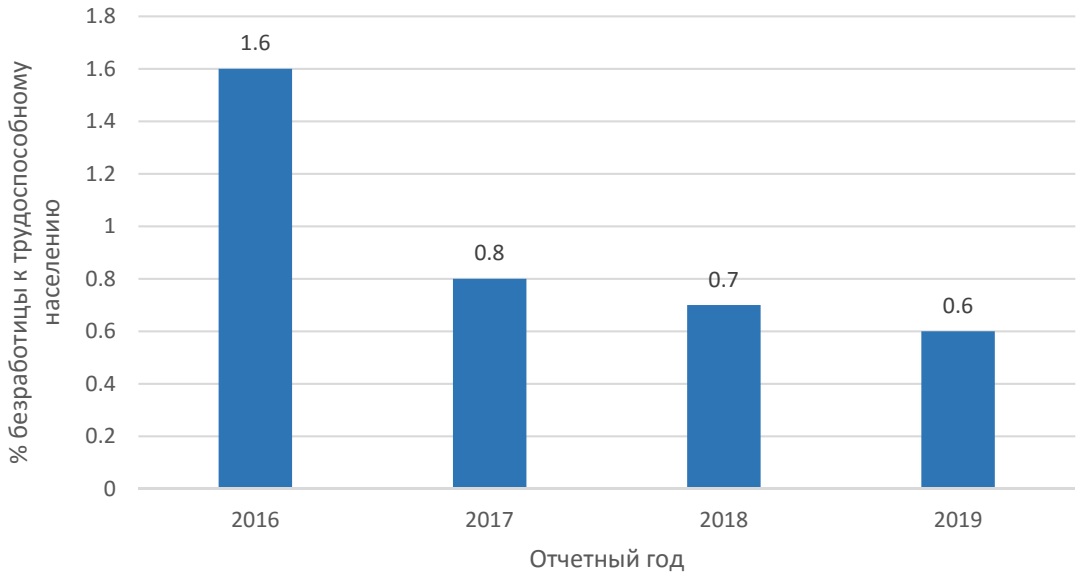


Рисунок 1.8 – Динамика показателя уровня безработицы

Показатель заработной платы имеет характер стабильного роста. В среднем, рост составляет 4 тыс. руб. С другой стороны, уровень безработицы постоянно падает. Данные показатели, в совокупности, представляют собой благоприятную среду для осуществления трудовой деятельности в различных направлениях.

1.4. Объекты социального и культурно-бытового обслуживания населения

Перечень дошкольных и образовательных, культурно-просветительских, социальных учреждений с адресами их мест расположения указан в таблицах 1.3.

Таблица 1.3 – Перечень учреждений образования Беловского муниципального района

№ п/п	Наименование предприятия	Адрес
1.	МБДОУ "Старопестеревский детский сад общеразвивающего вида"	с. Старопестерево, ул. Центральная, 19А
2.	МБДОУ "Новокараканский детский сад комбинированного вида"	п. Новый Каракан, ул. Содружества, 43
3.	МБОУ "Щебзаводской детский сад общеразвивающего вида"	п. Щебзавод, ул. Школьная, 2
4.	МАДОУ "Бековский детский сад комбинированного вида" «Планета детства»	с. Беково, ул. Центральная, 2А
5.	МБДОУ "Новобачатский детский сад комбинированного вида"	с. Новобачаты, ул. Дружбы, 11а
6.	МБДОУ "Моховский детский сад комбинированного вида"	с. Мохово, ул. Стадионная, 13Б-1
7.	МБДОУ "Пермяковский детский сад"	с. Пермяки, ул. Больничная, 38а
8.	МБДОУ "Старобачатский детский сад общеразвивающего вида"	п. Старобачаты, ул. Томская, 13
9.	МБДОУ "Менчерепский детский сад"	с. Менчереп, ул. Центральная, 31
10.	МБОУ "Караканская основная общеобразовательная школа"	с. Каракан, ул. Центральная, 47
11.	МБОУ "Каралдинская начальная общеобразовательная школа"	д. Каралда, ул. Мира, 14а
12.	МБОУ "Вишневская основная общеобразовательная школа"	с. Вишневка, ул. Школьная, 9
13.	МОУ "Бачатская основная общеобразовательная школа" дошкольная группа	п. Старобачаты, ул. Вокзальная, 24
14.	МОУ "Бековская основная общеобразовательная школа"	с. Беково, ул. Центральная, 4
15.	МБОУ "Евтинская основная общеобразовательная школа"	с. Евтино, ул. Почтовая, 9
16.	МБОУ "Щебзаводская основная общеобразовательная школа"	п. Щебзавод, ул. Школьная, 16-А
17.	МБОУ "Ивановская средняя общеобразовательная школа"	д. Ивановка, пер. Советский, 1
18.	МКОУ "Инюшинская средняя общеобразовательная школа"	д. Инюшка, ул. Школьная, 38
19.	МБОУ "Менчерепская средняя общеобразовательная школа"	с. Менчереп, ул. Центральная 14
20.	МБОУ "Моховская средняя общеобразовательная школа"	с. Мохово, ул. Молодежная, 20а
21.	МБОУ "Новобачатская средняя общеобразовательная школа"	с. Новобачаты, ул. Советская, 21Б
22.	МБОУ "Пермяковская средняя общеобразовательная школа"	с. Пермяки, ул. Школьная 4А

продолжение таблицы 1.3

23.	МБОУ "Новокараканская средняя общеобразовательная школа"	п. Новый Каракан, ул. Содружества, 54
24.	МБОУ "Сидоренковская средняя общеобразовательная школа"	с. Сидоренково, ул. Садовая, 1
25.	МОУ "Старобачатская средняя общеобразовательная школа"	п. Старобачаты, ул. Томская, 14Б
26.	МБОУ "Старопестеревская средняя общеобразовательная школа"	с. Старопестерево, ул. Школьная, 16
27.	МСКОУ «Бачатская специальная (коррекционная) школа-интернат VIII вида»	п. Старобачаты, ул. Озёрная, 46
28.	МБУДОД "Дом детского творчества"	п. Старобачаты, ул. Томская, д. 9
29.	МБОУ «Сидоренковская средняя общеобразовательная школа», дошкольная группа	с. Сидоренково, ул. Молодежная, 7
30.	МБОУ «Новокараканская средняя общеобразовательная школа»	п. Новый Каракан, ул. Содружества, 54
31.	МБДОУ «Новокараканский детский сад комбинированного вида», стр. подразделение	д. Коновалово, ул. Почтовая, 1
32.	МБДОУ «Новокараканский детский сад комбинированного вида». стр. подразделение	с. Поморцево, ул. Молодежная, 14
33.	МБДОУ «Менчерепская средняя общеобразовательная школа»	с. Менчереп, пер. Мира
34.	МБОУ "Ивановская средняя общеобразовательная школа", стр. подразделение	с. Конево, ул. Школьная, 28
35.	Детская школа искусств	с. Мохово, ул. Центральная, 15
36.	МУ «Социальный приют для детей и подростков “Надежда”»	п. Убинский, ул. Школьная, 13
37.	МСКОУ ««Бачатская специальная (коррекционная) школа-интернат VIII вида»	п. Старобачаты, ул. Загорная, 1А
38.	МБДОУ «Старобачатский детский сад общеразвивающего вида»	п. Старобачаты, ул. Мира, 11
39.	МБДОУ «Новобачатский детский сад комбинированного вида»	п. Новобачаты, ул. Дружбы, 1
40.	МКОУ «Инюшинская средняя общеобразовательная школа», дошкольная группа	д. Инюшка, ул. Школьная, 34
41.	МОУ «Старопестеревская средняя общеобразовательная школа», стр. подразделение	п. Снежинский, ул. Советская, 16
42.	МОУ «Старопестеревская средняя общеобразовательная школа», стр. подразделение	с. Заринское, пер. Школьный, 7

Основные точки тяготения населения представлены в таблице 1.4. Данные места представляют собой субъекты розничной торговли, рекреационные зоны (парки), детские площадки, точки организации культурного досуга населения и т.д.

Таблица 1.4 – Основные точки тяготения населения

№ п/п	Наименование
Бековское СП	
1	Парк «Ырыс – Счастье»
Евтинское СП	
1	с. Каракан – СДК (ул. Центральная, 49)

продолжение таблицы 1.4

2	п. Новый Каракан – СДК (ул. Содружества, 47)
3	с. Евтино – СДК (пер. Садовый, 4)
4	с. Коновалово – СК (ул. Почтовая, 3)
5	с. Сидоренково – СДК (ул. Центральная, 9)
6	с. Поморцево – СДК (пер. Почтовый, 2а)
7	с. Вишневка – СДК (ул. Новая, 10)
8	п. Степной – СК (ул. Центральная, 31)
Моховское СП	
1	с. Мохово – СДК (пер. Клубный, 2б)
2	д. Ивановка – СДК (ул. Весенняя, 7б)
3	п. Убинский – СК (ул. Школьная, 6)
4	п. Убинский – СРЦН «Надежда» Беловского муниципального района» (ул. Школьная, 13)
5	с. Конево – СК (ул. Школьная, 28б)
Менчерепское СП	
1	с. Менчереп – Администрация Менчерепского СП (ул. Центральная, 22)
2	с. Менчереп – РДК, ул. Новая, 2А
3	д. Коротково – СК (ул. Лесная, 44)
4	п. Задубровский – СК (ул. Молодежная, 12)
5	п. Дунай-Ключ – СК (ул. Новая, 5)
Новобачатское СП	
1	детская площадка «Радуга»
Пермяковское СП	
1	д. Каралда – ФАП (ул. Мира, 39)
2	с. Новохудяково – ФАП (ул. Школьная, 3-2)
3	с. Новохудяково – Магазин №28 «смешанные товары» ПК «ПЕРМЯКОВСКИЙ» (ул. Школьная, 1)
4	д. Каралда – Магазин №13, 14 ПК «ПЕРМЯКОВСКИЙ» (ул. Мира, 6)
5	с. Пермяки – Магазин №6 , №1 ПК «ПЕРМЯКОВСКИЙ» (ул. Центральная, 51)
6	с. Пермяки – Обелиск (ул. Центральная)
7	Кафе «Империя» ПК «ПЕРМЯКОВСКИЙ» (ул. Школьная, 2)
8	с. Пермяки – Отделение почтовой связи с. Пермяки (ул. Почтовая,2, пом. 6)
9	с. Пермяки – Филиал №0060 сбербанка ОСБ №2359 г. Белово (ул. Почтовая, 2, пом. 7)
10	с. Пермяки – Храм святого великомученика Георгия Победоносца (ул. Советская, 17)
11	с. Пермяки – Амбулатория (ул. Центральная, 23)
12	с. Пермяки – СДК (ул. Школьная, 4)
13	д. Каралда – (ул. Мира, 16а)
Старобачатское СП	
1	с. Старобачаты – Православный храм (ул. Центральная, 13)
2	с. Старобачаты – магазин «Мария Ра» (пер. Базарный, 11)

1.5. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД

Законодательство об организации дорожного движения основывается на Конституции Российской Федерации и состоит из Федерального закона, актов, составляющих право Евразийского экономического союза, других федеральных законов и принимаемых в соответствии с ними законов субъектов Российской Федерации и муниципальных нормативных правовых актов в области организации дорожного движения.

Отношения в области организации дорожного движения могут также регулироваться нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации в случаях и пределах, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

С учетом действующего законодательства, задачи деятельности по ОДД целесообразно распределить между уровнями управления следующим образом:

1. Федеральный уровень:

– разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

– разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

– обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.

2. Региональный уровень (за исключением городов федерального значения):

– обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

– согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.

3. Местный уровень:

– разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

– разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Ключевые принципы, являющиеся основой современной политики в области организации дорожного движения:

1-й принцип – отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности районных УДС заключается в выборе

методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

2-й принцип – максимально полное использование имеющейся пропускной способности районных и региональных дорожных сетей.

3-й принцип – комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере организации дорожного движения с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

4-й принцип – непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

– совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях. Данное направление реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

– введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами АТС (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковка);

– информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Internet, сотовой связи и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте движения, ДТП и т.д.);

– развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и, зачастую, единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

– учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, обязательная разработка КТС и КСОДД и т.п.)

Данные методы представлены на рисунке 1.9.

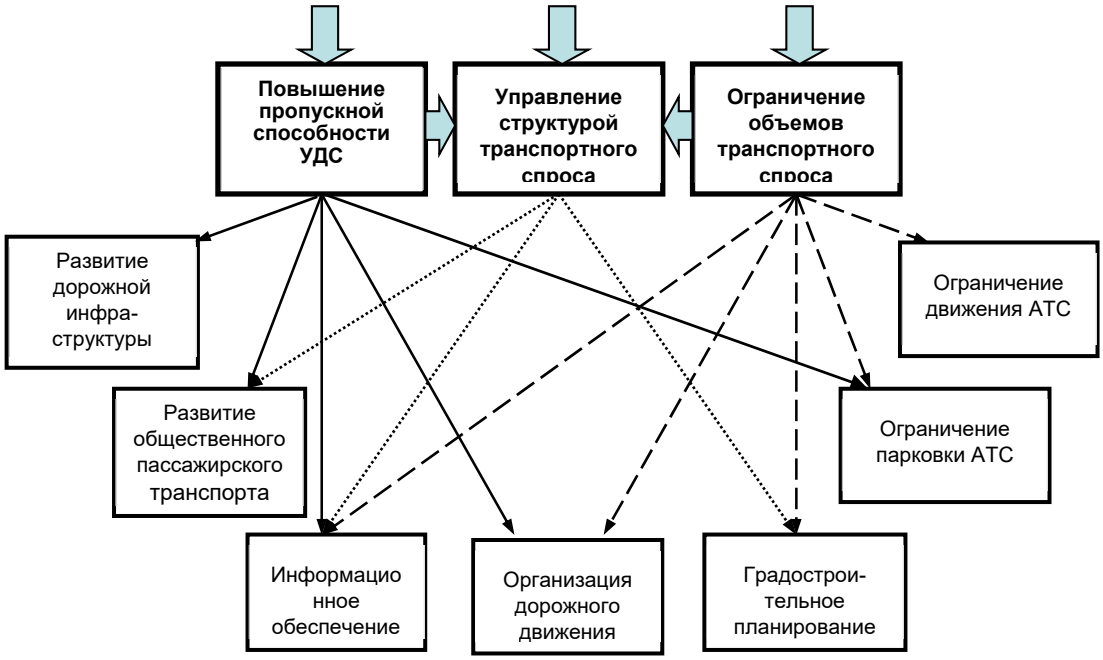


Рисунок 1.9 – Метод ликвидации дефицита провозных возможностей городской транспортной инфраструктуры

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К нормативным документам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относятся:

– ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

– ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

– ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

– ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

– ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

– ГОСТ Р 52607-2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст);

– ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с Поправкой).

Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения основывается на Уставе муниципального образования и документов территориального планирования.

Согласно уставу муниципального образования «Беловский муниципальный район» (принят Советом народных депутатов Беловского муниципального района от 28.09.2015 № 222 (с изменениями и дополнениями)), к вопросам местного значения относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации; создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах Беловского муниципального района.

1.6. Анализ имеющихся документов территориального планирования, документов стратегического планирования

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ, документами территориального планирования муниципальных образования являются:

1) Генеральные планы.
2) Схемы территориального планирования.

Стратегическое планирование в РФ осуществляется на основании Федерального закона от 28.06.14 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»

на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

1) определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития РФ и субъектов РФ.

2) разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;

3) мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;

4) иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Согласно перечню Генеральных планов сельских поселений, входящих в Беловский муниципальный район, предусмотрены мероприятия по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры: ямочный ремонт, грейдирование с отсыпкой, расширение проезжей части и т.д. (в зависимости от состояния автодороги). Полный перечень улиц с предлагаемыми мероприятиями указан в таблице Этап 2 настоящей КСОДД.

1.7. Характеристика транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Автомобильный транспорт.

На момент 16.04.2019 количество автомобилей, зарегистрированных на территории Беловского муниципального района, составляет 12670 единиц (данные предоставлены межмуниципальным отделом МВД РФ «Беловский» (РЭО ГИБДД)). Уровень автомобилизации составляет 298 автомобилей на 1000 жителей. Полная информация об уровне автомобилизации на исследуемой территории представлена в таблице 1.5 и на рисунке 1.10.

Таблица 1.5 – Количество зарегистрированных ТС

Тип ТС	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Грузовой	1005	1102	1210	1259	1351
Легковой	6645	7053	7320	7851	8059
Автобусы	162	171	182	190	205
Спец. ТС	103	115	120	152	171
Мотоцикл	2321	2350	2382	2389	2395
Прицепы	418	430	449	461	489
Итого:	10654	11221	11663	12302	12670

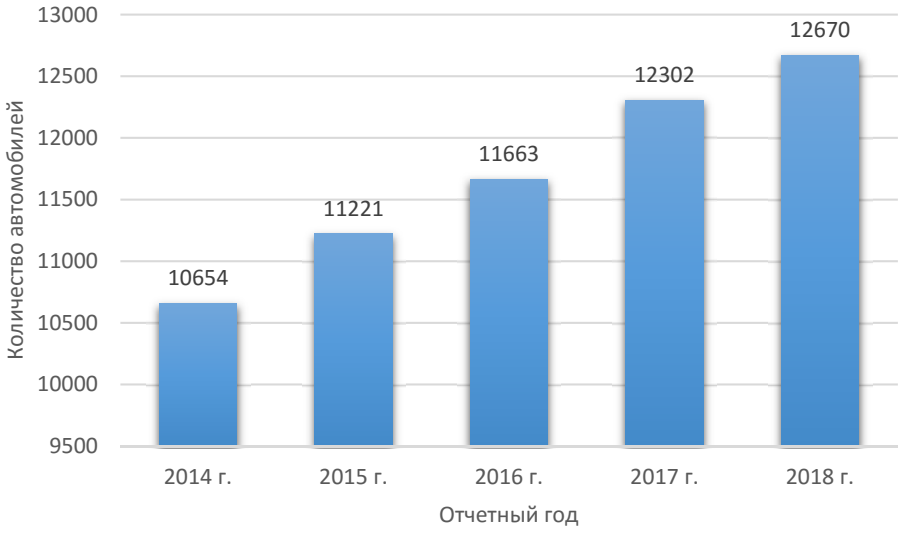


Рисунок 1.10 – Динамика изменения количества автомобилей

Перевозка пассажиров на исследуемой территории осуществляется при помощи общественного транспорта (автобусов) межмуниципального сообщения, а также легковых такси. Количество маршрутов общественного транспорта 13 (2 междугородних, 11 пригородных).

Электрического общественного транспорта различных вариаций (рельсовый, безрельсовый) не имеется.

Железнодорожный транспорт.

Железнодорожные перевозки по исследуемой территории осуществляются из поселков при станции Бускускан (Старобачатское СП), Мереть (Моховское СП) и Проектная (Моховское СП). Станции являются промежуточными точками на маршрутах следования рейсовых поездов.

Водный транспорт.

Перевозки водным транспортом по акватории Беловского муниципального района не осуществляются.

Воздушный транспорт.

Перевозки водушным транспортом по территории Беловского муниципального района не осуществляются. Ближайшие аэропорты находятся в г. Кемерово (аэропорт им. А.А. Леонова) и в г. Новокузнецк (аэропорт Спиченково). Расстояние от г. Белово – 116 и 112 км. соответственно.

1.8. Характеристика улично-дорожной сети Беловского муниципального района

Общая протяженность дорог общего пользования составляет 357,623 км. Общее количество – 409. Улицы и дороги населенных пунктов образуют сеть наземных путей сообщения. По очертаниям ее можно отнести, с более или менее существенными допущениями, к одной из наиболее распространенных схем, имеющей название

«смешанная». Смешанная схема УДС объединяет в себе всевозможные комбинации, однако не имеет собственных четких характеристик.

Смешанная схема улично-дорожной сети содержит три принципиально разных вида магистралей – прямоугольные, радиальные и кольцевые. Прямоугольная схема характеризуется наличием параллельно расположенных магистралей и отсутствием ярко выраженного центра. Радиальные магистрали являются чаще всего продолжением автомобильных дорог и служат для глубокого ввода транспортных потоков в город, для связи центра города с периферией и отдельных районов между собой. Кольцевые магистрали – это прежде всего распределительные магистрали, соединяющие радиальные и обеспечивающие перевод транспортных потоков с одной радиальной магистрали на другую. Они служат также и для транспортной связи между отдельными районами, расположенными в одном поясе города.

По территории исследуемого района проходит несколько автомобильных дорог общего пользования регионального значения: а/д «Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск», а/д «Алтай – Кузбасс».

Перечень существующих улиц и дорог Беловского муниципального района представлен в Приложении А. Основные типы дорожного покрытия – грунт, щебень, гравий. Оставшийся процент приходится на асфальтобетон, черный щебень, горельник и землю. Диаграммы распределения автомобильных дорог по типу покрытия представлены в Приложении А.

2. Подготовка и проведение натурного обследования на территории Беловского муниципального района

Транспортные обследования проводились полевым методом, включающим в себя натурные обследования интенсивности движения и состава транспортного потока. Проведение комплексного обследования условий дорожного движения основывается на следующих нормативно-технических документах:

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

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

– ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока;

– ОДМ 218.2.020-2012 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации, по оценке пропускной способности автомобильных дорог. – Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 17 февраля 2012 года № 49-р;

– СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85.

2.1. Подготовка и проведение обследования интенсивности движения и состава транспортного потока на улично-дорожной сети в транспортных узлах

Сбор и оценка исходных данных проводились при помощи натурных обследований. Данные обследования позволяют дать точную характеристику существующих транспортных потоков. Их суть заключается в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения, фактически существующих в течение заданного периода времени. Данный метод обследований в настоящее время наиболее распространен и отличается большим многообразием, а также является единственным способом получения качественной достоверной информации о состоянии дорог.

Натурные обследования дорожного движения осуществлялись пассивным методом. При пассивном методе фиксируются лишь фактически сложившиеся режимы движения.

Целью натурных обследований является получение информации о следующих характеристиках:

– интенсивности транспортных потоков в сечении и транспортных узлах;

– состав транспортных потоков (доля легкового, грузового, пассажирского транспорта);

– интенсивность пешеходных потоков;

– загруженность улично–дорожной сети;

– информационное обеспечение участников дорожного движения в сечениях и транспортных узлах;

– изменение интенсивности движения транспортных потоков в пиковые периоды.

Результаты обследований необходимы для:

– оценки существующего состояния сложившейся транспортной системы;

– разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения;

– предложений по усовершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов.

Первый этап обследования – видеосъемка улично-дорожной сети исследуемой территории, а также определение опорной транспортной сети. Также исследуемая территория делится на условные транспортные районы.

На втором этапе происходит натурное обследование транспортных потоков с определением мест сбора информации (точек обследования) на ключевых пересечениях и примыканиях (транспортных узлах). Выбор точек обследования определяется исходя из характера изменения дорожного движения (динамика транспортных потоков на улично-дорожной сети условного транспортного района). Местами сбора информации являются транспортные узлы, осуществляющие пропуск внешних и внутригородских потоков. Точки обследования определяются по принципу: въезды-выезды из условных транспортных районов, светофорные объекты (при наличии), транспортные узлы в районе точек тяготения (административные здания, учреждения образования и здравоохранения, торговые центры и т.п.), участки с затрудненным движением.

Учет интенсивности транспортных потоков производится путем видеосъемки с охватом всех возможных направлений движения в транспортном узле. Съемка узлов осуществляется при помощи портативных видеокамер. На наиболее загруженных транспортных узлах, а также узлах со сложной планировкой видеосъемка производилась с использованием мультимоторного летательного аппарата. Перечни точек обследования указаны в таблицах 2.1 и 2.2.

Таблица 2.1 – Точки обследования интенсивности транспорта и пешеходов (с использованием портативной видеокамеры)

№ п/п	Наименование точки (узла) обследования
1	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» – Садовая ул., с. Вишневка
2	ул. Садовая – ул. Заимка, с. Вишневка
3	Почтовая ул. – Школьная ул.. с. Евтино
4	Центральная ул. – Инская ул., с. Каракан
5	подъезд к п. Новый Каракан – Заречая ул., д. Новодубровка
6	Почтовый пер. - Центральная ул., с. Поморцево
7	ул. Колбухова – Советская ул., с. Новобачаты
8	а/д «Инской-Дунай-Ключ» - Центральная ул., с. Менчереп
9	ул. Мира – Центральная ул., с. Менчереп
10	а/д «Инской-Дунай-Ключ» - подъезд к Задубровскому, п. Задубровский
11	Лесная ул. – Лесная ул. (в районе ост. Коротково), д. Коротково
12	подъезд к с. Мохово – Клубная ул., с. Мохово
13	подъезд к с. Мохово – Центральная ул., с. Мохово
14	Весенняя ул. – ул. Юности, д. Ивановка
15	Центральная ул. – Советская ул., с. Пермяки
16	Центральная ул. – Больничная ул., с. Пермяки
17	Томская ул. –Телефонная ул., п. Старобочаты
18	Новосадовая ул. – Шахтерская ул., п. Старобочаты
19	Центральная ул. (на въезде в село), с. Старопестерево
20	Центральная ул. – Рабочая ул., с. Старопестерево

продолжение таблицы 2.1

21	Центральная ул. - Партизанская ул., с. Старопестерево
22	Школьная ул. – Мостовая ул., с. Старопестерево

Таблица 2.2 – Точки обследования интенсивности транспорта и пешеходов (с использованием мультимоторного летательного аппарата)

№ п/п	Наименование точки (узла) обследования
1	въезд в с. Вишневка, с. Вишневка
2	а/д «Белово – Салаир» - подъезд к Бекову, с. Беково;
3	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - Центральная ул., с. Евтино;
4	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - ул. Центральная, с. Коновалово;
5	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - подъезд к с. Поморцево;
6	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - подъезд к с. Сидоренко;
7	Набережная ул. – Лесная ул. (в районе ост. Коротково), д. Коротково;
8	подъезд к с. Мохово (со стороны а/д «Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск»), с. Мохово;
9	а/д «Пермяки-Новохудяково» - Молодежная ул., с. Пермяки;
10	Кузнецкая ул. – а/д «Старобачаты – Бускускан», п. Старобочаты;
11	подъезд к п. Снежинский – а/д «Ленинск-Кузнецкий-Прокопьевск-Новокузнецк», п. Снежинский.

Обследование интенсивности транспортных потоков проводится в пиковые периоды транспортных нагрузок. На территории Беловского муниципального района обследование проводилось в будние дни недели: с 7:00 до 9:00 утром; с 17:00 до 19:00 вечером.

После проведенной видеосъемки производится обработка видеоматериалов в ручном режиме: осуществляется подсчет интенсивности движения и определение состава транспортного потока. Далее результаты обследований сводятся в общие таблицы. В сводных таблицах используется классификация типов транспортных средств, приведенная в СП. 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». При дальнейших расчетах будут использованы коэффициенты привидения интенсивности движения различных транспортных средств к легковому автомобилю, согласно данному своду правил.

2.2. Подготовка и проведение обследования пассажиропотока на существующих маршрутах общественного транспорта

Натурное обследование пассажиропотока на автобусном пассажирском общественном транспорте на территории Беловского муниципального района осуществляется счетно-табличным и глазомерным методами на узловых точках. Методика обследований разработана в соответствии с положениями, приведенными в Методологических рекомендациях по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан).

Суть метод обследования заключается в ручном подсчете учетчиком количества вошедших/вышедших пассажиров на остановочных пунктах в салон автобуса и занесении их в сводные таблицы. На основании полученных данных производится вывод об актуальности того или иного маршрута.

Обследование проводится на маршрутах, осуществляющих движение по территории Беловского муниципального района. Время обследования – пиковый период: с разделением на утренний и вечерний, исходя из времени отправления автобусов по маршруту движения.

Маршруты, на которых производилось обследование пассажиропотока, указаны в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Перечень маршрутов общественного транспорта

№ п/п	Название маршрута
1	№101 «Белово – Каралда»
2	№101к «Белово – Новый Каракан»
3	№105 «Белово – Дунай Ключ»
4	№105к «Белово – Менчереп»
5	№106 «Белово – Пестери»
6	№107 «Белово – Новобачаты»
7	№112 «Белово – Заринское»
8	№113 «Белово – Уроп – Инюшка – Рямовая»
9	№115 «Белово – Сидоренково»
10	№118 «Белово – Проектная»
11	№118к «Белово – Ивановка»
12	№122 «Белово – Снежинский»

3. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Беловского муниципального района

3.1. Описание организации движения автотранспортных средств

КСОДД затрагивает вопросы развития дорог, а также территории общего пользования, предназначенные для перемещения транспортных средств и пешеходов.

Улично-дорожная сеть Беловского муниципального района представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов (в населенных пунктах), обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории с кварталами жилых домов и с общественной зоной.

Движение автомобильного транспорта осуществляется по дорогам общего пользования, а также по необустроенным проездам нежилой территории. Регулирование движения автотранспорта осуществляется при помощи дорожных знаков, дорожной разметки и светофорной сигнализации.

На территории некоторых населенных пунктов присутствуют ведомственные проезды, находящиеся на территории образовательных учреждений, учреждений здравоохранения и т.д.

Перечень существующих инженерно-технических сооружений на исследуемой территории представлен в таблице 3.1. Общее количество сооружений – 14.

Таблица 3.1 – Перечень существующих инженерно-технических сооружений

№ п/п	Месторасположение
Бековское СП	
1	с. Челухоево, ул. Четонова (мост)
2	с. Челухоево, ул. Новая (мост)
3	д. Верховская, ул. Молодежная (мост)
Моховское СП	
1	с. Мохово, 2 моста через р. Мереть (на балансе не числятся)
2	д. Ивановка, мост через р. Уба (на балансе не числится)
3	п. Убинский, дамба через р. Уба (на балансе не числится)
4	с. Конево, мост через р. Ур (на балансе не числится)
5	с. Калиновка, мост через реку (на балансе не числится)
Пермяковское СП	
1	с. Пермяки, ул. Заречная (мост)
Старопестеревское СП	
1	с. Старопестерево, мост через р. Иня
2	дорога в д. Уроп (ж/д переезд)
3	дорога в п. Заря (ж/д переезд)
4	дорога в п. Снежинский (ж/д переезд)
Старобачатское СП	
1	п. Старобачаты, ул. Вокзальная – ул. Нефтебазовская (эстакада)

3.1.1. Реверсивное движение

Реверсивное движение – технология, предусматривающая движение автотранспортных средств по определенным полосам. В зависимости от времени, направление данных полос меняется.

Натурные обследования территории Беловского муниципального района не выявили использования технологии реверсивного движения на участках УДС.

3.1.2. Ограничение скоростного режима

На территории некоторых населенных пунктов, входящих в исследуемую территорию, зафиксированы средства, обеспечивающие снижение скорости транспортных потоков. К данным средствам относятся дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» с различными вариациями скоростного порога; искусственные неровности на проезжей части, сопровождающиеся дорожными знаками 1.17 «Искусственная неровность», 5.20 «Искусственная неровность», дорожной разметкой 1.25. Также скоростной режим ограничивается при помощи камер фиксации нарушений правил дорожного движения в автоматическом режиме (таблица 3.2).

Таблица 3.2 – Перечень существующих комплексов фиксации нарушений ПДД

№ п/п	Месторасположение, км. + м.
1	а/д «Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк» (58 км. + 060 м.)
2	а/д «Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк» (41 км. + 185 м.)
3	а/д «Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк» (19 км. + 375 м.)
4	а/д «Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк» (21 км. + 340 м.)
5	а/д «Белово – Гурьевск – Салаир» (10 км. + 045 м.)
6	а/д «Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск» (27 км. + 430 м.)

3.1.3. Одностороннее движение

Технология одностороннего движения предназначена для разгрузки дорог улиц с недостаточными для двухстороннего движения параметрами.

На территории Беловского муниципального района данное мероприятие по организации дорожного движения отсутствует.

3.1.4. Светофорное регулирование

Светофоры предназначены для поочередного пропуска конфликтующих потоков через конфликтную зону, для обозначения опасных участков или для разрешения въезда на опасные специфические объекты, например, железнодорожные переезды.

В результате транспортного обследования территории Беловского муниципального района выявлено наличие светофоров типа Т1 Перечень светофорных объектов указан в таблице 3.3. Также отмечено наличие нескольких пешеходных переходов, оборудованных светофорами типа Т7.

Таблица 3.3 – Перечень существующих светофорных объектов

№ п/п	Место дислокации	Состав светофорного объекта
1	а/д Ленинск-Кузнецкий – Новокузнецк – Междуреченск» (35 км. + 600 м.)	Транспортный светофор (Т1)
2	Евтинское СП с. Каракан, ул. Центральная, 47 (школа)	Транспортный светофор (Т7)

продолжение таблицы 3.3

3	Менчерепское СП, с. Менчереп, ул. Центральная, 14 (школа)	Транспортный светофор (Т7)
4	Менчерепское СП, с. Менчереп, пер. Мира (школа)	Транспортный светофор (Т7)
5	Моховское СП, д. Ивановка, пер. Советский, 1 (школа)	Транспортный светофор (Т7)
6	Моховское СП, с. Мохово, ул. Молодежная, 20а (школа)	Транспортный светофор (Т7)
7	Моховское СП, с. Мохово, ул. Стадионная, 13Б-1 (дет. сад)	Транспортный светофор (Т7)
8	Моховское СП, с. Мохово, ул. Центральная, 15 (школа искусств)	Транспортный светофор (Т7)
9	Старобачатское СП, п. Старобачаты, ул. Томская, 14Б (школа)	Транспортный светофор (Т7)

3.2. Характеристика движения грузового транспорта

Грузовой транспорт, осуществляющий движение по улично-дорожной сети населенного пункта, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение количества ДТП и образование заторов.

Грузовое движение на территории Беловского муниципального района осуществляется по всей улично-дорожной сети большинства населенных пунктов, входящих в исследуемую территорию.

Основную массу грузопотока на исследуемой территории составляют грузовые транспортные средства грузоподъемностью до 2 т. и от 2 до 6 т.

Ограничение для движения грузового транспорта накладывают дорожные знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», геометрические параметры дороги, а также эксплуатационное состояние проезжей части.

На территории некоторых сельских поселений движение грузового транспорта осуществляется строго по установленному маршруту (таблица 3.4).

Таблица 3.4 – Существующие маршруты движения грузового транспорта

Наименование сельского поселения	Маршрут движения
Бековское	с. Челухоево, ул. Советская – д. Верховская, ул. Молодежная – с. Заречное, г. Белово
Моховское	в объезд с. Мохово
Старопестеревское	ул. Юбилейная, объездная дорога, ул. Ямушева, выезд на автодорогу п. Заря

3.3. Организация пешеходного движения

Пешеходное передвижение по населенным пунктам, входящих в Беловский муниципальный район, осуществляется по тротуарам, тропинкам в границах населенных пунктов, а также по обочинам проезжих частей.

В небольшом количестве случаев, пешеходы пересекают проезжую часть автомобильных дорог в неположенных местах, оставшийся процент приходится на пересечение пешеходами проезжей части автомобильных дорог по пешеходным переходам,

оборудованным дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход», а также горизонтальной дорожной разметкой 1.14.1.

Перечень обустроенных тротуаров на исследуемой территории представлен в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Перечень существующих тротуаров

№ п/п	Месторасположение	Протяженность, м.
Бековское СП		
1	с. Беково, ул. Центральная, д.2-46	1000
2	с. Челухоево, ул. Советская, д.1Б – мост д. Верховская, ул. Молодежная	400
3	с. Челухоево, ул. Советская, д.1Б – мост с. Челухоево, ул. Четонова	200
4	с. Челухоево, ул. Новая, д.1 – 15	400
Евтинское СП		
1	с. Каракан	1200
2	п. Новый Каракан	800
Моховское СП		
1	от въезда в с. Мохово, ул. Юбилейная (до остановки ул. Октябрьская)	1500
2	д. Ивановка, от школы до ул. Весенняя	200
Пермяковское СП		
1	с. Пермяки, ул. Центральная	1300
Старопестеревское СП		
1	с. Старопестерево, от ул. Школьная, 16А до конца ул. Свободная / начала ул. Молодежная, 1А	1900
Менчерепское СП		
1	с. Менчереп, ул. Центральная	240
Старобачатское СП		
1	п. Старобачаты, ул. Озерная	700
2	п. Старобачаты, ул. Томская	150
3	п. Старобачаты, ул. Вокзальная	200
Общая протяженность:		10190

Перечень существующих пешеходных переходов на исследуемой территории представлен в таблице 3.6.

Таблица 3.6 – Перечень существующих пешеходных переходов

№ п/п	Месторасположение
Бековское СП	
1	с. Челухоево, ул. Четонова, д.1
2	с. Челухоево, ул. Четонова, д.6
3	с. Челухоево, ул. Четонова, д.11-13
4	с. Челухоево, ул. Советская – 3 шт.
5	с. Беково, ул. Центральная, д.44-46
Евтинское СП	
1	п. Новый Каракан, ул. Содружества, 54 (напротив школы)
2	с. Евтино, ул. Почтовая, 9 (напротив школы)
3	с. Коновалово, ул. Почтовая, 1 (напротив детского сада)
4	с. Сидоренково, ул. Садовая, 1 (напротив школы)
5	ул. Молодёжная, 7 (напротив детского сада)

продолжение таблицы 3.6

6	с. Поморцево, пер. Почтовый, 3А (напротив остановочного павильона)
7	с. Вишневка, ул. Школьная, 13 (напротив школы)
Моховское СП	
1	с. Мохово, ул. Молодежная (остановка Школа)
2	с. Мохово, пересечение ул. Октябрьская – ул. Шоссейная;
3	с. Мохово, ул. Центральная, (музыкальная школа);
4	с. Мохово, ул. Стадионная (детский сад);
5	с. Мохово, пер. Клубный (СДК);
6	д. Ивановка, пер. Советский (школа);
7	д. Новороссийка, ул. Первомайская (остановка в районе д. № 13);
8	п. Убинский, ул. Парниковая (остановка в районе д. № 26);
9	п./ст. Проектная, ул. Проектновская (остановка);
10	п./ст. Проектная, ул. Проектновская (в районе д. № 2);
11	с. Конево, ул. Журавкова (остановка)
Новобачатское СП	
1	с. Новобачаты, ул. Советская, возле МБОУ «Новобачатская СОШ»
Пермяковское СП	
1	с. Пермяки, ул. Центральная, 10
2	с. Пермяки, ул. Советская, 2
3	с. Пермяки, ул. Центральная, 26
4	с. Пермяки, ул. Центральная, 28
5	с. Пермяки, ул. Центральная, 68
6	д. Каралда, ул. Мира, 16а
Старопестеревское СП	
1	с. Старопестерево, ул. Школьная, 11
2	с. Старопестерево, ул. Школьная, 1
3	с. Старопестерево, ул. Центральная. 10А
4	с. Старопестерево, ул. Верхняя. 4
5	с. Старопестерево, ул. Полевая, 2А
6	с. Старопестерево, ул. Свободная, 7
7	п. Снежинский, ул. Советская, 12
8	с. Заринское, пер. Школьный, 7
Менчерепское СП	
1	с. Менчереп, ул. Центральная, 13а (район магазина «Русторг»)
Старобачатское СП	
1	п. Старобачаты, ул. Озерная (в районе МСКОУ «Бачатская специальная (коррекционная) школа-интернат»)
2	п. Старобачаты, ул. Озерная (пересечение с Кузнецкой ул.)
3	п. Щебзавод, ул. Школьная (в районе МБОУ «Щебзаводская основная общеобразовательная школа»)
4	п. Старобачаты, ул. Вокзальная (в районе МОУ «Бачатская основная общеобразовательная школа»)
Общее количество: 43	

3.4. Организация велосипедного движения

Развитие велодвижения является одним из приоритетных направлений для многих стран мирового сообщества. Применение велотранспорта в качестве альтернативы автомобилю – это преимущество со стороны экологии, повышения пропускной способности и т.д.

Обследование территории Беловского муниципального района на наличие обустроенной велосипедной инфраструктуры для безопасного и комфортного движения велосипедистов показало наличие последней на территории Бековского СП.

Перечень обустроенных велодорожек на исследуемой территории представлен в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Перечень существующих велосипедных дорожек

№ п/п	Месторасположение
Бековское СП	
1	Парк «Ырыс – Счастье»
2	МБОУ «Бековская ООШ»

4. Анализ параметров и условий дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры). Оценка эффективности используемых методов ОДД

В ходе проведенного натурного обследования, установлена транспортная опорная сеть («каркас») Беловского муниципального района. Выбор данных точек транспортного обследования установлен по принципу расположения объектов тяготения и генерации потоков автомобильного транспорта и пешеходов. Транспортная опорная сеть состоит из участков улично-дорожной сети.

Основным параметром, характеризующим дорожное движение транспортного потока, является: интенсивность и состав движения транспортных потоков.

Интенсивность движения – количество транспортных средств, проходящее в единицу времени через определенное сечение дороги.

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

Результаты проведенного транспортного обследования по транспортным потокам отражены в таблицах Приложении Б. В таблицах указывается интенсивность движения транспортных потоков по видам в физических и приведенных (к легковому автомобилю) единицах; состав транспортного потока по видам в процентном соотношении; интенсивность пешеходного движения. Для определения приведенных значений интенсивности используются коэффициенты приведения, согласно СП. 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

Оценка эффективности использования организации дорожного движения на территории Беловского муниципального района проводится на Этапе II настоящей КСОДД в виде разработки мультимодальной математической транспортной модели исследуемой территории.

5. Анализ данных об эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети и технических средств ОДД

Натурные обследования эксплуатационного состояния улично-дорожной сети Беловского муниципального района показали следующие результаты. Доминирующий процент дорог (улиц) обладают щебеночным, грунтовым и гравийным типом покрытия. Оставшийся процент приходится на асфальтобетон, землю, горелик и черный щебень. Автомобильные дороги в населенных пунктах расположены в границах жилой застройки. Улицы, выполняющие роль транспортного «каркаса» населенных пунктов, преимущественно, обладают твердым типом покрытия. Состояние дорожного покрытия оценивается, по большей части, как неудовлетворительное.

По назначению, технические средства организации дорожного движения делятся на две большие группы. Первая группа непосредственно воздействует на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров. К ней относятся: дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства. Вторая группа осуществляет обеспечение работоспособности первой группы по заданному алгоритму. Это – дорожные контролеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) и т.д. В ходе натурных обследований второй группы ТСОДД выявлено не было.

Натурные обследования территории Беловского муниципального района показали следующие результаты: ТСОДД находятся в хорошем состоянии. Зафиксированы случаи несоответствия дорожных знаков требованиям ГОСТ (изменение светотехнических характеристик). Эксплуатационное состояние светофорной сигнализации оценивается, как удовлетворительное, однако выявлено ее отсутствие вблизи большинства образовательных учреждений.

Рисунок 5.1 – Изменение светотехнических характеристик дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» на ул. Рабочая, с. Старопестерево

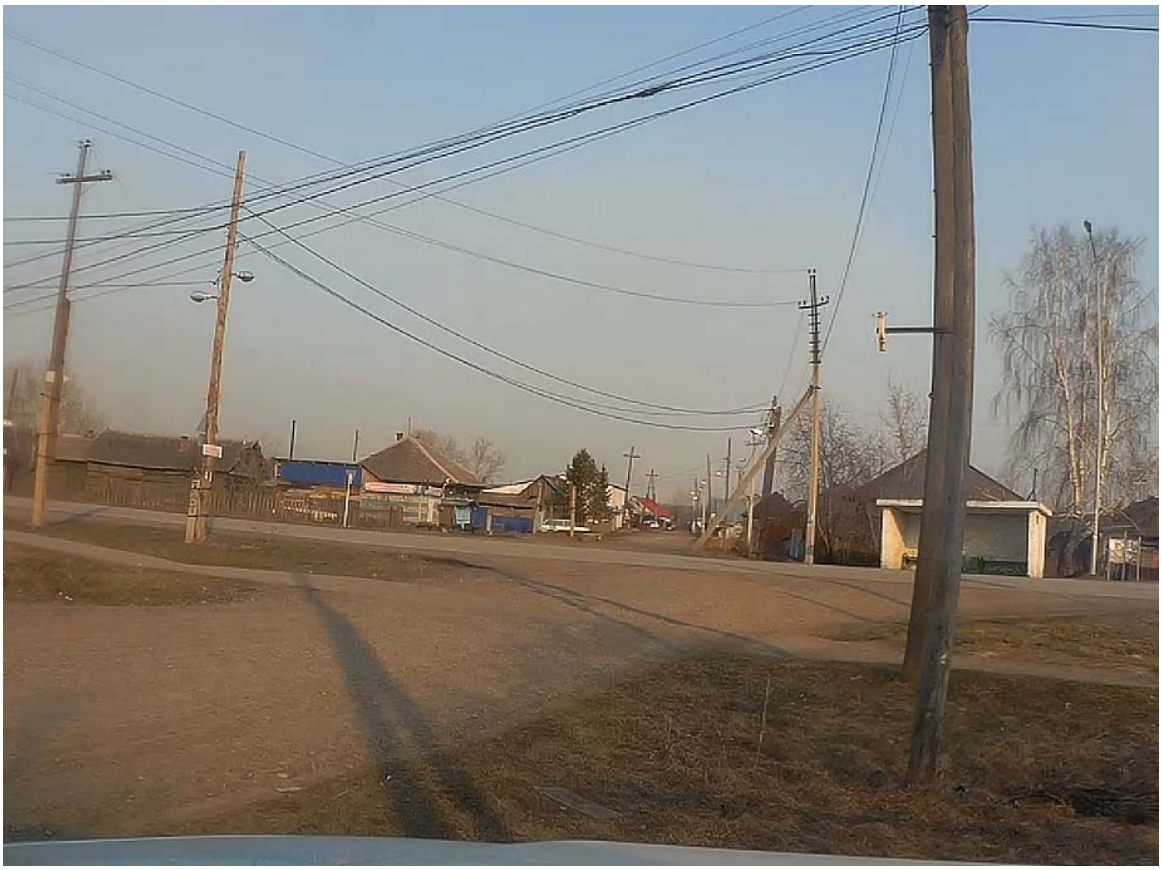


Рисунок 5.2 – Отсутствие дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» по ул. Мостовая, с. Старопестерево

Подводя итоги, можно выделить следующие недостатки на исследуемой территории:

– отсутствие капитального покрытия проезжей части местных улиц, ремонта, а также содержания покрытия подъездов к населенным пунктам;

– отсутствие тротуаров;

– ненадлежащий уровень эксплуатационного состояния дорожных знаков и разметки;

– отсутствие светофоров типа Т7 и обустроенных искусственных неровностей вблизи образовательных учреждений.

6. Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Беловского муниципального района

6.1. Использование пассажирского транспорта на территории Беловского муниципального района

Общественный автомобильный транспорт – пассажирский транспорт, доступный использованию широким слоям населения.

К целям организации пассажирского транспортного обслуживания населения Беловского района относится:

– обеспечение безопасности пассажирских перевозок;

– установление правовых и организационных основ организации транспортного обслуживания;

– обеспечение доступности транспортных услуг для населения и оказания их с надлежащим качеством.

Транспортные связи пассажирского транспорта обеспечивают надежную работу транспортной инфраструктуры района. Уровень развития пассажирского транспорта (плотность маршрутной сети), расписание движения (временные интервалы) определяют эффективность пассажирского транспорта.

К главному показателю оценки работы пассажирского транспорта относится: время, которое жители вынуждены тратить на преодоление расстояния от пункта отправления до пункта назначения (с учетом подхода к остановке, ожидания автобуса или пересадок и т.д.).

Объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для оказания услуг по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории Беловского района – Автовокзал г. Белово, расположенный по адресу г. Белово, Юбилейная ул., 2.

Организационная структура управления пассажирским транспортом на территории Беловского района, осуществляющая перевозку пассажиров по маршрутной сети – "Беловское государственное пассажирское автотранспортное предприятие Кемеровской области".

Подвижной состав, перевозящий пассажиропоток по территории Беловского района, оборудован системой ГЛОНАСС/GPS – навигацией, позволяющий пассажирам отслеживать месторасположение автобусов при помощи электронного ресурса (https://hubbmap.com).

6.2. Структура и характеристика маршрутной транспортной сети

Под маршрутной транспортной сетью следует принимать совокупность всех видов пассажирского транспорта на исследуемой территории. Единственным видом общественного транспорта на территории Беловского района является автобус. Перевозки пассажиропотока осуществляются автобусами среднего и большого класса вместимости.

Конфигурация линий прохождения маршрутов пассажирского транспорта на улично-дорожной сети района называется пассажирской маршрутной сетью. Конфигурация линий прохождения только автобусных маршрутов называется автобусной маршрутной сетью.

Главным требованием к маршрутной транспортной сети является обеспечение для пассажиров минимального количества пересадок при одной поездке и наименьших затрат

времени на одну поездку в любом направлении движения. К обеспечению эффективности использования подвижного состава следует относить равномерное их распределение по всей длине автобусной маршрутной сети.

Все используемые маршруты пассажирского транспорта по организации движения относятся к маршрутам с постановочным движением, т.е. автобусы, соблюдающие все остановки, предусмотренные и установленные расписанием движения.

6.3. Параметры движения маршрутных транспортных средств

Автобусным маршрутом называется путь прохождения автобуса между начальными и конечными пунктами с определенными местами на дороге для посадки/высадки пассажиров.

Движение пассажирского транспорта устанавливается маршрутами, которые занесены и зарегистрированы в реестре маршрутов. Транспортная схема движения пассажирских маршрутов охватывает всю территорию района и отдельные населенные пункты.

Транспортный комплекс пассажирского транспорта включает в себя автобусный парк, перевозящий пассажиров по маршрутам движения, согласно установленному расписанию. В транспортный комплекс маршрутной сети входят конечные и промежуточные остановочные пункты.

На территории Беловского муниципального района перевозка пассажиров осуществляется при помощи пригородных и междугородних маршрутов.

На территории Беловского муниципального района представлен следующий реестр автобусных маршрутов регулярных пассажирских перевозок на период обследования для пассажирского транспорта, указанный в таблице 6.1. Данный перечень включает в себя 2 междугородних и 11 пригородных маршрутов (параметр оценки – протяженность).

Таблица 6.1 – Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок Беловского района

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность, км.	Промежуточные остановочные пункты	Время в пути, час.: мин.	Средняя эксплуатационная скорость, км./ч.	Вид маршрута
1.	№101 «Белово-Каралда»	62,0	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка поворот, Вишневка деревня, Сады, Поморцево поворот, Сидоренково поворот, Коновалово, Евтино, Новодубровка, Каракан1, Каракан2, Новохудяково поворот, Новохудяково, Пермяки1, Пермяки2, Ферма, Лесхоз, Каралда поворот, Каралда. В обратном направлении: Каралда, Лесхоз, Пермяки1, Новохудяково поворот, Каракан2, Каракан1, Новодубровка, Евтино, Коновалово, Сидоренково поворот, Поморцево поворот, Сады, Вишневка деревня, Вишневка поворот, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	2:00	33,7	междугородний
2.	№101к «Белово-Новый Каракан»	37,6	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка поворот, Вишневка деревня, Сады, Поморцево поворот, Поморцево, Сидоренково поворот, Молодежная, Сидоренково, Коновалово, Евтино, Новодубровка, Новый Каракан. В обратном направлении: Новый Каракан, Новодубровка, Евтино, Коновалово, Сидоренково, Молодежная, Сидоренково поворот, Поморцево, Поморцево поворот, Сады, Вишневка деревня, Вишневка поворот, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	1:10	32,1	пригородный

продолжение таблицы 6.1

3.	№102 «Белово-Ленинск-Кузнецкий»	45,3	В прямом направлении: Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, ЛУМ, Аэродромная, АТП, Машзавод, Убинский совхоз, ВГСЧ, Колмогоры, Новостройка, Светлая, Школа №23, шахта кузнецкая поворот, Мохово, Полысаево, Ленинск-Кузнецкий. В обратном направлении: Ленинск-Кузнецкий, Полысаево, Мохово, Моховский поворот, шахта Кузнецкая поворот, Школа №23, Светлая, Новостройка, Колмогоры, ВГСЧ, Убинский совхоз, Машзавод, АТП, Аэродромная, ЛУМ, Поликлиника, Горсад, Элеватор, Райисполком, Автовокзал.	1:15	36,2	пригородный
4.	№105 «Белово-Дунай Ключ»	47,5	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД. Вмшневка1, Вишневка2, Троицкая церковь, Чистопольская, Инской, Чайка, Коротково1, Коротково2, Хахалино, Менчереп, Камешек, Задубровка, Комплекс, Дунай Ключ. В обратном направлении: Дунай Ключ, Комплекс, Задубровка, Задубровка поворот, Камешек, Менчереп, Хахалино, Коротково2, Коротково1, Инской, Чайка, Чистопольская, Троицкая церковь, Вишневка2, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	1:30	31,7	пригородный
5.	№105к «Белово-Менчереп»	30,3	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка2, Троицкая церковь, Чистопольская, Инской, Чайка, Коротково1, Коротково2, Хахалино, Менчереп. В обратном направлении: Менчереп, Хахалино, Коротково2, Коротково1, Инской, Чайка, Чистопольская, Троицкая церковь, Вишневка2, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	0:55	31,7	пригородный

продолжение таблицы 6.1

6.	№106 «Белово-Пестери»	18,3	<u>В прямом направлении:</u> Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, ЛУМ, Аэродромная, АТП, Поляна, Машзавод, Убинский совхоз, поворот на д. Осиновка, Сады1, Сады2, ВГСЧ, Колмогоры, ВГСЧ, Колмогоры светлая, Кладбище, Пестери, Старопестерево администрация, Провинция магазин, Пестери горняцкая. <u>В обратном направлении:</u> Пестери горняцкая, Провинция магазин, Пестери, Кладбище, Колмогоры светлая, ВГСЧ, Колмогоры, ВГСЧ, Сады2, Сады1, поворот на д. Осиновка, Убинский совхоз, Машзавод, АТП, Аэродромная, ЛУМ, Поликлиника, Горсад, Элеватор, Райисполком, Автовокзал.	0:40	24,4	пригородный
7.	№107 «Белово-Новобачаты»	25,0	<u>В прямом направлении:</u> Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Озерная, Свердлова, Пионерка, Ярославского, Димитрова, Стадион Шахтер, Бабанаково, Угольная, Переездная, Энергоремзавод, Кирзавод, Ремстрой, Монтажная, Горняк, Дворец Шахтеров, Красноармейская, Кладбище, Шахта Новая, Новобачаты поворот, Новобачаты1, Новобачаты2. <u>В обратном направлении:</u> Новобачаты2, Новобачаты поворот, им. Ильича, Шахта Новая, Кладбище, Красноармейская, Дворец Шахтеров, Горняк, Монтажная, Ремстрой, Кирзавод, Энергоремзавод, Переездная, Угольная, Бабанаково, Стадион Шахтер, Димитрова, Ярославского, Пионерка, Свердлова, Озерная, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	0:55	29,6	пригородный

продолжение таблицы 6.1

8.	№112 «Белово-Заринское»	37,1	В прямом направлении: Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, ЛУМ, Аэродромная, АТП, Поляна, Машзавод, Убинский совхоз, поворот на д. Осиновка, Сады1, Сады2, Колмогоры светлая, Кладбище, Пестери, Старопестерево администрация, Провинция магазин, Пестери горняцкая, Заря, Автобаза, Заринское1, Заринское2. В обратном направлении: Заринское2, Заринское1, Автобаза, Заря, Пестери горняцкая, Провинция магазин, Пестери, Кладбище, Колмогоры светлая, Сады2, Сады1, поворот на д. Осиновка, Убинский совхоз, Машзавод, АТП, Аэродромная, ЛУМ, Поликлиника, Горсад, Элеватор, Райисполком, Автовокзал.	1:15	31,7	пригородный
9.	№113 «Белово-Уроп-Инюшка-Рямовая»	69,6	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа№10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка2, Троицкая церковь, Чистопольская, Инской, Чайка, Коротково, Водоканал, Уроп, Водоканал поворот, Инюшка1, Инюшка2, Инюшка3, Рямовая. В обратном направлении: Рямовая, Инюшка1, Инюшка2, Инюшка3, Уроп, Водоканал, Коротково, Чистопольская, Троицкая церковь, Вишневка2, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	2:10	32,5	междугородний

продолжение таблицы 6.1

10.	№115 «Белово-Сидоренково»	26,0	В прямом направлении: Автовокзал, Вокзальная площадь, Школа №10, Куйбышева, Треугольник, Старо Белово, Вторсырье, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка поворот, Вишневка деревня, Сады, Поморцево поворот, Поморцево, Сидоренково поворот, Молодежная, Сидоренково. В обратном направлении: Сидоренково, Молодежная, Сидоренково поворот, Поморцево, Поморцево поворот, Сады, Вишневка деревня, Вишневка поворот, Вишневка1, Пост ГИБДД, Вторсырье, Старо Белово, Треугольник, Куйбышева, Школа №10, Вокзальная площадь, Автовокзал.	0:50	28,3	пригородный
11.	№118 «Белово-Проектная»	19,4	В прямом направлении: Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, Халтурина, Подсобное, Овощная, Ивановка1, Ивановка2, Калиновка, Конево, Проектная. В обратном направлении: Проектная, Конево, Калиновка, Ивановка2, Новороссийка1, Новороссийка2, Новороссийка1, Ивановка2, Ивановка1, Овощная. Подсобное, Халтурина, Розы Люксенбург, Поликлиника, Горсад, Элеватор, Райисполком, Автовокзал.	0:50	22,8	пригородный
12.	№118к «Белово-Ивановка»	9,1	В прямом направлении: Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, Халтурина, Подсобное, Овощная, Ивановка1, Ивановка2. В обратном направлении: Ивановка2, Ивановка1, Овощная, Подсобное, Халтурина, Розы Луксенбург, Поликлиника, ЦДК, Рубин, Универсам, Вокзальная, Вокзальная площадь, Автовокзал.	0:25	22,8	пригородный

продолжение таблицы 6.1

13.	№122 «Белово-Снежинский»	18,6	<u>В прямом направлении:</u> Автовокзал, Райисполком, Элеватор, Горсад, Поликлиника, ЛУМ, Аэродромная, АТП, Поляна, Машзавод, Убинский совхоз, поворот на д. Основка, Новобелово, Осиновка, Птицефабрика инская, Снежинский, Пост ГИБДД, Вишневка1, Вишневка2, Троицкая церковь, Чистопольская, Инской <u>В обратном направлении:</u> Инской, Чайка, Чистопольская, Троицкая церковь, Вишневка2, Вишневка1, Пост ГИБДД, Снежинский, Птицефабрика инская, Осиновка, Новобелово, поворот на д. Осиновка, Убинский совхоз, Машзавод, АТП, Аэродромная, ЛУМ, Поликлиника, Горсад, Элеватор, Райисполком, Автовокзал.	1:00	28,1	пригородный

Общее количество перевезенных пассажиров на общественном транспорте за период с 2016 по 2018 гг. указано в таблице 6.2.

Таблица 6.2 – Количество перевезенных пассажиров ОТ

№ п/п	Наименование маршрута (конечный точки)	Объем перевезенных пассажиров, тыс. чел.		
		2016 г.	2017 г.	2018 г.
1	№101 «Белово – Каралда»	83,1	78,3	70,1
2	№101к «Белово – Новый Каракан»	75,7	70,5	57,2
3	№102 «Белово – Ленинск-Кузнецк»	70,1	62,0	68,7
4	№105 «Белово – Дунай Ключ»	36,1	35,9	33,9
5	№105к «Белово – Менчереп»	36,5	33,9	34,8
6	№106 «Белово – Пестери»	40,0	37,4	36,9
7	№107 «Белово – Новобачаты»	31,7	28,3	28,2
8	№112 «Белово – Заринское»	53,6	53,3	56,8
9	№113 «Белово – Уроп – Инюшка – Рямовая»	21,9	18,7	22
10	№115 «Белово – Сидоренково»	17,2	18,2	18,7
11	№118 «Белово – Проектная»	38,0	36,7	40,2
12	№118к «Белово – Ивановка»	20,1	25,3	26,4
13	№122 «Белово – Снежинский»	32,1	30,3	29,4

Проведенное натурное обследование пассажирских потоков в пиковые периоды с актуальными результатами отображено в таблица 6.3 – 6.14.

Таблица 6.3 – Пассажиропоток на маршруте №101 «Белово-Каралда» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	45	0	45	Каралда	10	0	10
Вокзальная площадь	0	0	45	Лесхоз	1	2	9
Школа №10	3	0	48	Пермяки1	1	0	10
Куйбышева	0	0	48	Новохудяково поворот	0	0	10
Треугольник	0	0	48	Каракан2	0	0	10
Старо Белово	0	0	48	Каракан1	0	0	10
Вторсырье	0	0	48	Новодубровка	0	0	10
Пост ГИБДД	0	0	48	Евтино	0	0	10
Вишневка1	0	0	48	Коновалово	0	0	10
Вишневка поворот	7	0	55	Сидоренково поворот	0	0	10
Вишневка деревня	2	0	57	Поморцево поворот	0	0	10
Сады	0	1	56	Сады	0	0	10
Поморцево поворот	0	0	56	Вишневка деревня	0	0	10
Сидоренково поворот	0	0	56	Вишневка поворот	0	1	9
Коновалово	0	0	56	Вишневка1	0	0	9
Евтино	1	1	56	Пост ГИБДД	0	0	9
Новодубровка	0	0	56	Вторсырье	0	0	9
Каракан1	0	12	44	Старо Белово	0	0	9
Каракан2	1	5	40	Треугольник	0	0	9
Новохудяково поворот	0	18	22	Куйбышева	0	0	9
Новохудяково	0	6	16	Школа №10	0	4	5
Пермяки1	1	0	17	Вокзальная площадь	0	1	4
Пермяки2	0	5	12	Автовокзал	0	4	0
Ферма	0	4	8				
Лесхоз	2	2	8				
Каралда поворот	0	1	7				
Каралда	0	7	0				

Таблица 6.4 – Пассажиропоток на маршруте №101к «Белово-Новый Каракан» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	40	0	40	Новый Каракан	8	0	8
Вокзальная площадь	1	0	41	Новодубровка	0	0	8
Школа №10	13	0	54	Евтино	1	1	8
Куйбышева	0	0	54	Коновалово	2	2	8
Треугольник	0	0	54	Сидоренково	0	0	8
Старо Белово	0	0	54	Молодежная	0	0	8
Вторсырье	0	0	54	Сидоренково поворот	0	0	8
Пост ГИБДД	0	0	54	Поморцево	1	0	9
Вшневка1	0	0	54	Поморцево поворот	0	0	9
Вишневка поворот	2	0	56	Сады	1	0	10
Вишневка деревня	1	0	57	Вишневка деревня	0	0	10
Сады	0	0	57	Вишневка поворот	0	0	10
Поморцево поворот	0	0	57	Вишневка1	0	0	10
Поморцево	3	12	48	Пост ГИБДД	0	0	10
Сидоренково поворот	0	0	48	Вторсырье	0	0	10
Молодежная	0	6	42	Старо Белово	1	2	9
Сидоренково	1	4	39	Треугольник	0	0	9
Коновалово	6	7	38	Куйбышева	0	0	9
Евтино	0	9	29	Школа №10	0	3	6
Новодубровка	0	3	26	Вокзальная площадь	0	6	0
Новый Каракан	0	26	0	Автовокзал	0	0	0

Таблица 6.5 – Пассажиропоток на маршруте №105 «Белово-Дунай Ключ» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	13	0	13	Дунай ключ	5	0	5
Вокзальная площадь	0	0	13	Комплекс	0	0	5
Школа №10	10	0	23	Задубровка	2	0	7
Куйбышева	0	0	23	Задубровка поворот	0	0	7
Треугольник	0	0	23	Камешек	0	0	7
Старо Белово	0	0	23	Менчереп	3	4	6
Вторсырье	1	0	24	Хахалино	2	1	7
Пост ГИБДД	0	0	24	Коротково2	0	0	7
Вишневка1	0	0	24	Коротково1	2	0	9
Вишневка2	1	0	25	Инской	2	3	8
Троицкая церковь	0	0	25	Чайка	0	0	8
Чистопольская	0	0	25	Чистопольская	0	0	8
Инской	13	4	34	Троицкая церковь	0	0	8
Чайка	2	6	30	Вишневка2	0	0	8
Коротково1	0	4	26	Вишневка1	0	0	8
Коротково2	0	0	26	Пост ГИБДД	0	0	8
Хахалино	1	4	23	Вторсырье	0	0	8
Менчереп	3	16	10	Старо Белово	0	0	8
Камешек	0	2	8	Треугольник	0	0	8
Задубровка	0	6	2	Куйбышева	0	0	8
Комплекс	0	2	0	Школа №10	0	0	8
Дунай Ключ	0	0	0	Вокзальная площадь	0	4	4
				Автовокзал	0	4	0

Таблица 6.6 – Пассажиропоток на маршруте №105к «Белово-Менчереп» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	3	0	3	Менчереп	22	0	22
Вокзальная площадь	0	0	3	Хахалино	2	0	24
Школа №10	0	0	3	Коротково2	2	0	26
Куйбышева	0	0	3	Коротково1	10	4	32
Треугольник	0	0	3	Инской	4	12	24
Старо Белово	0	0	3	Чайка	2	10	16
Вторсырье	0	0	3	Чистопольская	0	0	16
Пост ГИБДД	0	0	3	Троицкая церковь	0	2	14
Вишневка1	0	0	3	Вишневка2	0	0	14
Вишневка2	0	0	3	Вишневка1	0	1	13
Троицкая церковь	0	0	3	Пост ГИБДД	0	0	13
Чистопольская	0	0	3	Вторсырье	0	0	13
Инской	1	0	4	Старо Белово	0	0	13
Чайка	1	0	5	Треугольник	0	0	13
Коротково1	0	2	3	Куйбышева	0	0	13
Коротково2	0	0	3	Школа №10	0	7	6
Хахалино	0	0	3	Вокзальная площадь	0	6	0
Менчереп	0	3	0	Автовокзал	0	0	0

Таблица 6.7 – Пассажиропоток на маршруте №106 «Белово-Пестери» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	4	0	4	Пестери горняцкая	17	0	17
Райисполком	1	0	5	Провинция магазин	18	0	35
Элеватор	3	0	8	Пестери	8	1	42
Горсад	1	0	9	Кладбище	1	1	42
Поликлиника	1	1	9	Колмогоры светлая	7	13	36
ЛУМ	0	0	9	ВГСЧ	0	3	33
Аэродромная	0	0	9	Колмогоры	10	14	29
АТП	0	0	9	ВГСЧ	9	0	38
Поляна	2	0	11	Сады2	0	0	38
Машзавод	0	0	11	Сады1	0	0	38
Убинский совхоз	0	0	11	поворот на д. Осиновка	0	0	38
поворот на д. Осиновка	0	0	11	Убинский совхоз	0	0	38
Сады1	0	0	11	Машзавод	0	0	38
Сады2	0	0	11	АТП	0	12	26
ВГСЧ	1	5	7	Аэродромная	0	0	26
Колмогоры	1	4	4	ЛУМ	1	0	27
ВГСЧ	0	0	4	Поликлиника	0	10	17
Колмогоры светлая	5	0	9	Горсад	0	6	11
Кладбище	1	0	10	Элеватор	0	6	5
Пестери	3	4	9	Райисполком	0	0	5
Старопестерево администрация	13	5	17	Автовокзал	0	5	0
Провинция магазин	6	13	10				
Пестери горняцкая	0	10	0				

Таблица 6.8 – Пассажиропоток на маршруте №107 «Белово-Новобачаты» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	9	0	9	Новобачаты2	6	0	6
Вокзальная площадь	0	0	9	Новобачаты поворот	0	0	6
Школа №10	11	0	20	им. Ильича	1	3	4
Куйбышева	0	0	0	Шахта Новая	0	0	4
Треугольник	0	0	0	Кладбище	0	0	4
Старо Белово	2	0	22	Красноармейская	0	1	3
Озерная	0	0	22	Дворец Шахтеров	0	0	3
Свердлова	1	0	23	Горняк	0	0	3
Пионерка	1	0	24	Монтажная	0	0	3
Ярославского	0	0	24	Ремстрой	0	0	3
Димитрова	1	0	25	Кирзавод	1	0	4
Стадион Шахтер	3	2	26	Энергоремзавод	0	0	4
Бабанаково	0	0	26	Переездная	0	0	4
Угольная	0	0	26	Угольная	0	0	4
Переездная	0	1	25	Бабанаково	3	2	5
Энергоремзавод	0	1	24	Стадион Шахтер	0	0	5
Кирзавод	0	2	22	Димитрова	0	0	5
Ремстрой	0	3	19	Ярославского	0	0	5
Монтажная	0	2	17	Пионерка	0	0	5
Горняк	0	2	15	Свердлова	0	0	5
Дворец Шахтеров	1	1	15	Озерная	0	0	5
Красноармейская	0	3	12	Старо Белово	0	1	4
Кладбище	0	0	12	Треугольник	0	0	4
Шахта Новая	0	0	12	Куйбышева	0	0	4
Новобачаты поворот	2	4	10	Школа №10	0	1	3
Новобачаты1	0	0	10	Вокзальная площадь	0	3	0
Новобачаты2	0	10	0	Автовокзал	0	0	0

Таблица 6.9 – Пассажиропоток на маршруте №112 «Белово-Заринское» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	4	0	4	Заринское2	5	0	5
Райисполком	1	0	5	Заринское1	0	0	5
Элеватор	0	0	5	Автобаза	0	0	5
Горсад	0	0	5	Заря	2	0	7
Поликлиника	1	0	6	Пестери горняцкая	8	0	15
ЛУМ	0	0	6	Провинция магазин	18	1	32
Аэродромная	0	0	6	Пестери	3	2	33
АТП	0	0	6	Кладбище	0	3	30
Поляна	2	0	8	Колмогоры светлая	1	21	10
Машзавод	0	0	8	Сады2	0	0	10
Убинский совхоз	0	0	8	Сады1	0	0	10
поворот на д. Осиновка	0	0	8	поворот на д. Осиновка	0	0	10
Сады1	0	0	8	Убинский совхоз	1	0	11
Сады2	0	0	8	Машзавод	0	0	11
Колмогоры светлая	0	0	8	АТП	0	0	11
Кладбище	14	1	21	Аэродромная	0	0	11
Пестери	1	0	22	ЛУМ	0	0	11
Старопестерево администрация	1	6	17	Поликлиника	0	2	9
Провинция магазин	0	2	15	Горсад	0	2	7
Пестери горняцкая	0	2	13	Элеватор	0	2	5
Заря	0	0	13	Райисполком	0	2	3
Автобаза	0	0	13	Автовокзал	0	3	0
Заринское1	0	6	7				
Заринское2	0	7	0				

Таблица 6.10 – Пассажиропоток на маршруте №113 «Белово-Уроп-Инюшка-Рямовая» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	14	0	14	Рямовая	5	0	5
Вокзальная площадь	0	0	14	Инюшка1	1	2	4
Школа №10	0	0	14	Инюшка2	1	0	5
Куйбышева	0	0	14	Инюшка3	0	0	5
Треугольник	0	0	14	Уроп	2	3	4
Старо Белово	1	0	15	Водоканал	9	1	12
Вторсырье	0	0	15	Коротково	5	0	17
Пост ГИБДД	0	0	15	Чистопольская	1	8	10
Вишневка1	0	0	15	Троицкая церковь	0	0	10
Вишневка2	2	0	17	Вишневка2	0	0	10
Троицкая церковь	0	0	17	Вишневка1	0	0	10
Чистопольская	0	0	17	Пост ГИБДД	0	0	10
Инской	4	1	20	Вторсырье	0	0	10
Чайка	15	3	32	Старо Белово	0	0	10
Коротково	1	7	26	Треугольник	0	0	10
Водоканал	0	1	25	Куйбышева	0	0	10
Уроп	0	7	18	Школа №10	0	2	8
Водоканал поворот	0	0	18	Вокзальная площадь	0	6	2
Инюшка1	1	6	13	Автовокзал	0	2	0
Инюшка2	0	1	12				
Инюшка3	0	3	9				
Рямовая	0	9	0				

Таблица 6.11 – Пассажиропоток на маршруте №115 «Белово-Сидоренково» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	11	0	11	Сидоренково	2	0	2
Вокзальная площадь	0	0	11	Молодежная	3	1	4
Школа №10	1	0	12	Сидоренково поворот	0	0	4
Куйбышева	0	0	12	Поморцево	5	0	9
Треугольник	0	0	12	Поморцево поворот	0	0	9
Старо Белово	0	0	12	Сады	0	0	9
Вторсырье	0	0	12	Вишневка деревня	1	0	10
Пост ГИБДД	0	0	12	Вишневка поворот	0	2	8
Вишневка1	0	0	12	Вишневка1	0	0	8
Вишневка поворот	9	0	21	Пост ГИБДД	0	0	8
Вишневка деревня	0	0	21	Вторсырье	0	0	8
Сады	0	1	20	Старо Белово	0	0	8
Поморцево поворот	0	0	20	Треугольник	0	0	8
Поморцево	5	13	12	Куйбышева	0	0	8
Сидоренково поворот	0	0	12	Школа №10	0	2	6
Молодежная	0	10	2	Вокзальная площадь	0	6	0
Сидоренково	0	2	0	Автовокзал	0	0	0

Таблица 6.12 – Пассажиропоток на маршруте №118 «Белово-Проектная» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	2	0	2	Проектная	2	0	2
Райисполком	2	0	4	Конево	3	0	5
Элеватор	0	0	4	Калиновка	2	0	7
Горсад	0	0	4	Ивановка2	0	1	6
Поликлиника	0	0	4	Новороссийка1	7	0	13
Халтурина	0	0	4	Новороссийка2	16	0	29
Подсобное	0	0	4	Новороссийка1	0	0	29
Овощная	0	0	4	Ивановка2	14	4	39
Ивановка1	0	0	4	Ивановка1	5	0	44
Ивановка2	0	2	2	Овощная	2	2	44
Калиновка	0	0	2	Подсобное	6	0	50
Конево	2	1	3	Халтурина	5	11	44
Проектная	0	3	0	Розы Люксенбург	0	0	44
				Поликлиника	2	17	29
				Горсад	0	5	24
				Элеватор	0	8	16
				Райисполком	0	12	4
				Автовокзал	0	4	0

Таблица 6.13 – Пассажиропоток на маршруте №118к «Белово-Ивановка» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	8	0	8	Ивановка2	25	0	25
Райисполком	8	0	16	Ивановка1	4	0	29
Элеватор	1	0	17	Овощная	0	0	29
Горсад	0	0	17	Подсобное	3	0	32
Поликлиника	0	2	15	Халтурина	1	1	32
Халтурина	1	0	16	Розы Люксенбург	0	0	32
Подсобное	2	1	17	Поликлиника	2	8	26
Овощная	9	0	26	ЦДК	2	10	18
Ивановка1	14	5	35	Рубин	1	9	10
Ивановка2	0	35	0	Универсам	0	4	6
				Вокзальная	0	2	4
				Вокзальная площадь	0	1	3
				Автовокзал	0	3	0

Таблица 6.14 – Пассажиропоток на маршруте №122 «Белово-Снежинский» в пиковый период времени

наименование остановочного пункта	прямое направление			наименование остановочного пункта	обратное направление		
	вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.		вошло, пасс.	вышло, пасс.	наполняемость, пасс.
Автовокзал	6	0	6	Инской	4	0	4
Райисполком	5	0	11	Чайка	4	2	6
Элеватор	11	0	22	Чистопольская	0	0	6
Горсад	2	0	24	Троицкая церковь	0	0	6
Поликлиника	4	0	28	Вишневка2	0	0	6
ЛУМ	0	0	28	Вишневка1	0	0	6
Аэродромная	0	0	28	Пост ГИБДД	0	0	6
АТП	0	0	28	Снежинский	4	0	10
Поляна	0	0	28	Птицефабрика инская	0	3	7
Машзавод	0	0	28	Осиновка	2	1	8
Убинский совхоз	0	1	27	Новобелово	1	0	9
поворот на д. Осиновка	0	0	27	поворот на д. Осиновка	0	0	9
Новобелово	0	4	23	Убинский совхоз	0	0	9
Осиновка	1	1	23	Машзавод	0	0	9
Птицефабрика инская	1	2	22	АТП	0	0	9
Снежинский	2	11	13	Аэродромная	0	0	9
Пост ГИБДД	0	0	13	ЛУМ	0	0	9
Вишневка1	0	0	13	Поликлиника	0	5	4
Вишневка2	0	0	13	Горсад	0	0	4
Троицкая церковь	0	0	13	Элеватор	0	0	4
Чистопольская	0	1	12	Райисполком	0	0	4
Инской	0	12	0	Автовокзал	0	4	0

Оценка динамики изменения пассажиропотока на представленных маршрутах за прошедший период, а также за 2019 г. указана в Приложении В.

Анализ проведенного обследования пассажиропотока на общественном транспорте не выявил значительного перенасыщения пассажиров, требующего мероприятий по увеличению подвижного состава на линии или изменения в расписании движения маршрутов пассажирского транспорта.

В ходе проведенного обследования (кроме учета пассажиропотока) оценивалось обустройство остановочных пунктов в соответствии ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». Основные недостатки обустройства остановочных пунктов на территории Беловского муниципального района отображены в таблице 6.15.

Таблица 6.15 – Перечень остановочных пунктов с недостатками обустройства

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Направление движения маршрута общественного транспорта	Место расположение	Недостатки обустройства
1	Новодубровка	в прямом направлении	а/д «Евтино-Каралда» (32К-3)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон

продолжение таблицы 6.15

2	Поморцево поворот	в прямом направлении	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» (32К-1)	нет автопавильона
3	Сидоренково поворот	в прямом направлении	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» (32К-1)	нет автопавильона
4	Камешек	в обратном направлении	а/д «Инской-Дунай Ключ» (32К-5)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
5	Новобачаты поворот	в прямом направлении	с. Новобачаты, Советская ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
6	Новобачаты поворот	в обратном направлении	с. Новобачаты, Советская ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
7	Лесхоз	в обратном направлении	с. Пермяки, Советская ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
8	Коротково1	в прямом направлении	д. Коротково, Набережная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
9	Коротково1	в обратном направлении	д. Коротково, Набережная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
10	Комплекс	в прямом направлении	а/д «Инской-Дунай Ключ» (32К-5)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
11	Комплекс	в обратном направлении	а/д «Инской-Дунай Ключ» (32К-5)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
12	Пестери	в обратном направлении	с. Старопестерево, Школьная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
13	Автобаза	в прямом направлении	а/д «Старопестерево-Заринское» (32К-8)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
14	Автобаза	в обратном направлении	а/д «Старопестерево-Заринское» (32К-8)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
15	Осиновка	в прямом направлении	а/д «Ленинск-Кузнецкий-Прокопьевск-Новокузнекц Развязки (32К-24)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
16	Конево	в прямом направлении	а/д подъезд к с. Конево (32К-24)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
17	Уроп	в прямом направлении	а/д «Инской-Инюшка (32К-4)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
18	Коротково	в обратном направлении	д. Коротково, Лесная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
19	Каракан2	в прямом направлении	с. Каракан, Центральная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
20	Каракан2	в обратном направлении	с. Каракан, Центральная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
21	Новохудяково поворот	в прямом направлении	а/д «Пермяки-Новохудяково» (32К-17)	нет автопавильона

продолжение таблицы 6.15

22	Пермяки1	в прямом направлении	с. Пермяки, Центральная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
23	Пермяки2	в прямом направлении	с. Пермяки, Центральная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
24	Пермяки2	в обратном направлении	с. Пермяки, Центральная ул.	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
25	Вишневка поворот	в обратном направлении	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» (32К-1)	отсутствует ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон
26	Вишневка деревня	в прямом направлении	а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» (32К-1)	нет автопавильона

Основными недостатками в обустройстве остановочных пунктов стало: отсутствие автопавильонов и технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки).

7. Анализ организации парковочного пространства на территории Беловского муниципального района (расположение и количество парковочных мест, вид парковки, их назначение, иные параметры), оценка достаточности парковочного пространства

Парковочное пространство (парковка) – это участок улично-дорожной сети, созданный и оборудованный для размещения транспортных средств. Парковка является неотъемлемой частью жилого, офисного, административного комплексов, торгово-развлекательных центров и т.п.

По результатам проведения натурного обследования парковочного пространства на территории Беловского муниципального района, были установлены основные места возможной парковки автомобилей вблизи основных мест тяготения. В подавляющем большинстве случаев, данные точки оказывались вблизи административных зданий и торговых точек. Перечень основного парковочного пространства указан в таблице 7.1. Оценка обеспеченности парковочными местами сельских поселений представлен на рисунке 7.1.

Таблица 7.1 – Основное парковочное пространство на территории Беловского муниципального района

«№ п/п	Месторасположение	Количество парковочных мест	Количество парковочных мест для инвалидов
Бековское СП			
1	с. Беково, Парк «Ырыс – Счастье»	35	-
2	с. Беково, СДК (ул. Центральная, 6)	12	-
3	с. Беково, вблизи Бековской «СОШ» (ул. Центральная, 4)	6	-
4	с. Беково, детский сад (ул. Центральная, 2)	10	-
5	с. Беково, магазин «Классик» (ул. Центральная, 1)	6	-
6	с. Челухоево, супермаркет «Универсал» (ул. Советская, 1В)	-	1
Итого:			**70**
Евтинское СП			
1	с. Вишневка, ул. Новая, 23	7	-
2	с. Вишневка, администрация Беловского муниципального района (ул. Новая, 8)	7	-
3	с. Вишневка, вблизи магазина саженцев и овощей (ул. Заимка, 8 к1)	30	-
4	с. Сидоренково, столовая (ул. Молодежная, 10)	5	-
5	п. Степной, СК (ул. Центральная, 31)	5	-
Итого:			**54**
Менчерепское СП			
1	с. Менчереп, администрация Менчерепского СП (ул. Центральная, 22)	3	-
2	с. Менчереп, магазин «Молодежный» (ул. Молодежная, 1а)	10	-
Итого:			13

продолжение таблицы 7.1

Моховское СП			
1	д. Ивановка, магазин «На Весенней» (ул. Весенняя, 80/1)	4	-
2	п./ст. Мереть, вблизи ж/д станции	24	-
Итого:			**28**
Новобачатское СП			
1	с. Новобачаты, отделение Почты России (ул. Советская, 6в)	6	-
2	с. Новобачаты, Новобачатская «СОШ» (ул. Советская, 21Б)	10	-
3	с. Новобачаты, амбулатория (ул. Советская, 2Б)	8	-
Итого:			**24**
Старобачатское СП			
1	п. Старобачаты, вблизи памятника архитектуры «Братская могила погибших в гражданскую войну»	6	-
2	п. Старобачаты, ПК «Беловский» (ул. Новосадовая, 19/1)	12	-
3	п. Старобачаты, столовая (ул. Новосадовая, 17/1)	10	-
4	п. Старобачаты, администрация Старобачатского СП (ул. Новосадовая, 13)	15	-
5	п. Старобачаты, магазин «Мария-Ра» (пер. Базарный, 11)	10	-
6	п. Старобачаты, вблизи памятника архитектуры «Памятный камень в честь заложения парка»	7	-
7	п. Старобачаты, магазин «Вираж» (ул. Томская, 3)	7	-
8	п. Старобачаты, магазин «Партнер» (ул. Экскаваторная, 2)	8	-
9	п. Щебзавод, Сельский дом культуры (ул. Школьная, 1)	16	
Итого:			**91**
Старопестеревское СП			
1	с. Старопестерево, магазин «Домовенок» (ул. Верхняя. 4/1)	25	-
2	с. Старопестерево, отделение Почты России (ул. Центральная, 1в)	15	-
3	п. Снежинский, магазин «Центральный» (ул. Советская, 19/1)	6	-
Итого:			**46**
Всего по поселениям:			**326**

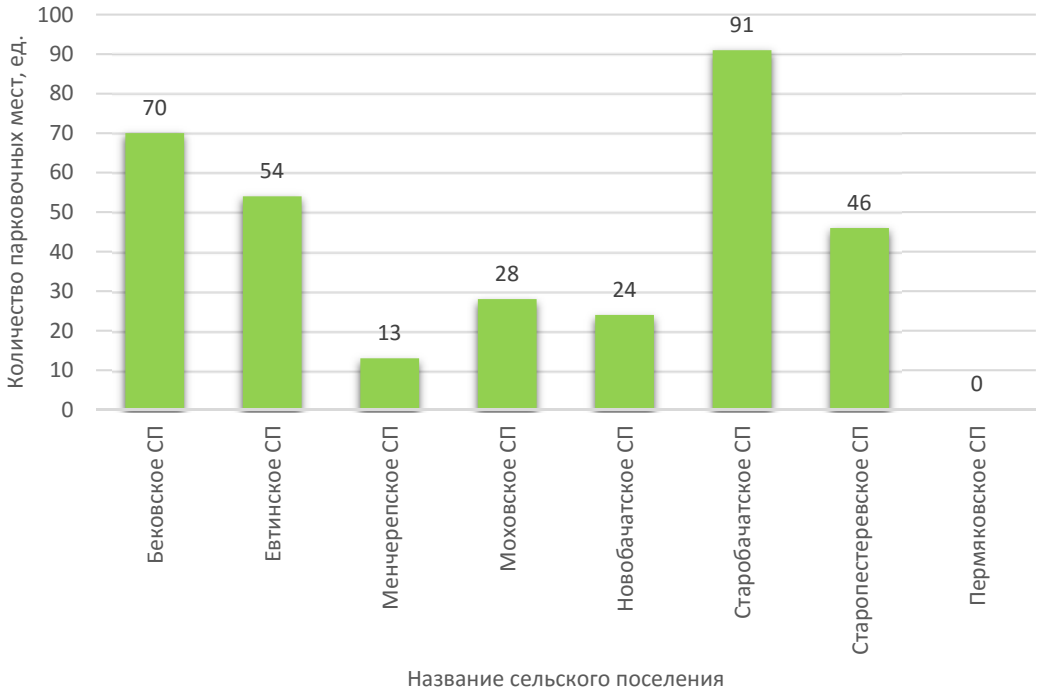


Рисунок 7.1 – Количество парковочных мест с распределением по сельским поселениям

Данные парковочные места относятся к виду временного хранения и ежедневного использования. Общее количество существующих машиномест на исследуемой территории – 326. Отмечено практически полное отсутствие обустроенных парковочных мест для инвалидов (зафиксировано всего 1 машиноместо). Основной способ постановки транспортных средств – перпендикулярно проезжей части.

Анализ рисунка 7.1 позволяет сделать следующие выводы. Наиболее обеспеченным сельским поселением (с точки зрения обустроенных автомобильных парковок) является Старобачатское СП. Данный факт объясняется доминированием вышеупомянутого СП по количеству местного населения. Основное парковочное пространство располагается в п. Старобачаты. Тенденция месторасположения парковок в административных центрах сельских поселений наблюдается в 6 из 8 СП (исключения – Пермяковское и Моховское СП).

Основная масса жителей, хранит свои транспортные средства на придомовой территории в частных секторах и на дворовых территориях многоквартирных домов. Хранение и обслуживание автотранспорта осуществляется в гаражах и на открытых площадках предприятий, станциях технического обслуживания. Существующее количество объектов дорожного сервиса (автозаправок, СТО, автомоек и т.д.) полностью отвечает и удовлетворяет спросу, а также потребностям населения.

8. Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий

8.1. Анализ статистических данных аварийности

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

При проведении количественного анализа дорожно-транспортных происшествий оценивается показатель исследуемой территории под названием *уровень аварийности*. Данный показатель имеет временную (час, день, месяц, год) и пространственную (пересечение, магистральная улица, город, регион и т.д.) характеристики.

В рамках настоящей КСОДД проведен анализ уровня аварийности на территории Беловского муниципального района за трехлетний период: с 2016 по 2018 год включительно (таблица 8.1, рисунок 8.1).

Таблица 8.1 – Данные статистики аварийности на территории Беловского муниципального района за рассматриваемый период

Отчетный год	Количество ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2016 г.	77	19	102
2017 г.	75	20	99
2018 г.	79	21	119

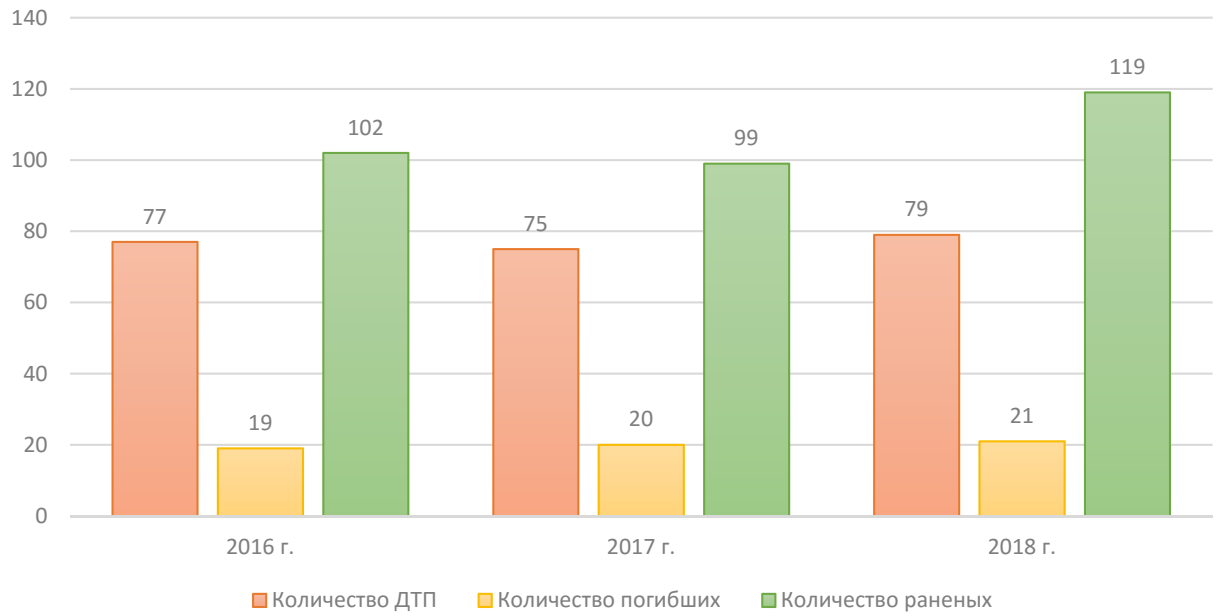


Рисунок 8.1 – Статистика аварийности Беловского муниципального района за рассматриваемый период

За рассматриваемый период отмечается устойчивый рост количества дорожно-транспортных происшествий: каждый отчетный год число возрастает на 2 единицы.

Параллельно с данными показателями усиливается тяжесть последствий от происшествий: количество погибших в ДТП стабильно возрастает на 1 единицу; число раненных резко увеличивается в 2018 г. (по сравнению с предыдущим отчетным годом, количество раненых возросло на 20 единиц).

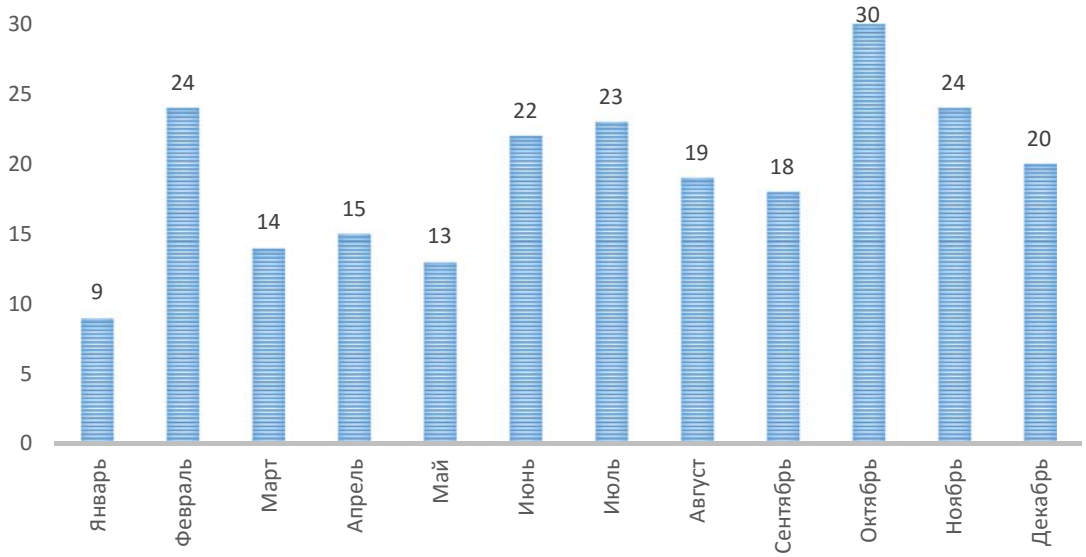


Рисунок 8.2 – Статистика аварийности по месяцам за период 2016 – 2018 г.г.

Наибольшее количество ДТП произошло в феврале и октябре. Большое число аварий в зимний месяц обуславливается общим снижением уровня внимательности водителей и пешеходов к дорожной обстановке. Аварийная активность в осенний период объясняется наступлением первых заморозков и образованием наледи на дорогах общего пользования. Большинство водителей транспортных средств еще не совершили замену летней автомобильной резины на зимнюю. Также действует фактор замедленной адаптации водителей к сменяющимся погодным и дорожным условиям.

Распределение дорожно-транспортных происшествий по видам представлено на рисунках 8.3 – 8.5

Рисунок 8.3 – Диаграмма распределения ДТП по видам за 2016 год

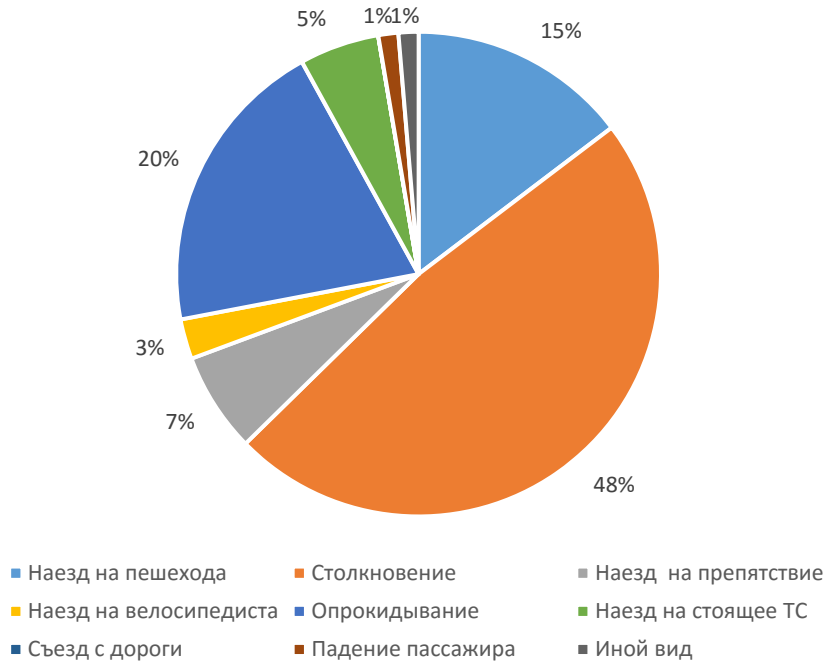


Рисунок 8.4 – Диаграмма распределения ДТП по видам за 2017 год

Рисунок 8.5 – Диаграмма распределения ДТП по видам за 2018 год

При распределение дорожно-транспортных происшествий по видам наблюдается следующая зависимость: самым распространенным видом ДТП является «столкновение», на втором месте – «опрокидывание», на третьем – «наезд на пешехода»; остальные виды происшествий имеют некоторую вариативность в «общей таблице».

В большинстве случаев, происхождению дорожно-транспортного происшествия сопутствуют *недостатки транспортного-эксплуатационного состояния* или *неудовлетворительные дорожные условия*.

Недостатки транспортного-эксплуатационного состояния – несоответствие нормативным требованиям эксплуатационного состояния автомобильной дороги или улицы, имевшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия и в непосредственной близости от него на момент совершения ДТП, которое установлено при его оформлении. Наиболее распространенными недостатками транспортно-эксплуатационного состояния на исследуемой территории являются: недостаток зимнего содержания, отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек), отсутствие пешеходных ограждений, плохая видимость дорожных знаков и дорожной разметки.

Самыми распространенными видами нарушений среди водителей транспортных средств и пешеходов являются: несоблюдение очередности проезда перекрестков, несоблюдение скоростного режима движения, переход через проезжую часть в неустановленном месте, несоблюдение правил проезда нерегулируемых пешеходных переходов.

8.2. Анализ дорожно-транспортных происшествий

Предметом топографического анализа дорожно-транспортных происшествий на территории Беловского муниципального района является выявление, на основании официальных статистических данных, участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах и улицах, входящих в исследуемую территорию.

Участок (место) концентрации ДТП – участок автомобильной дороги, не превышающий 1000 м. вне населенного пункта, 200 м. в населенном пункте или перекресток дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло 3 и более ДТП одного вида или 5 и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или ранены люди.

При наличии участков концентрации ДТП принимается ряд возможных мер по повышению безопасности дорожного движения в данных местах. Информация по местам происхождения дорожно-транспортных происшествий на исследуемой территории представлена в Приложении Г.

На основании исходных данных, мест концентрации на территории Беловского муниципального района не выявлено.

9. Оценка уровня транспортной доступности территории Беловского муниципального района с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями

Транспортная доступность – нормативный показатель затрат времени на транспортные сообщения между различными пунктами в пределах систем группового расселения. Показатели транспортной доступности отражают уровень транспортного обслуживания хозяйства и населения и зависят от многих факторов – протяженность путей сообщения, их пропускная и провозная способность, конфигурации размещения транспортных линий и ряда других факторов.

Транспортная доступность Беловского муниципального района с другими территориями представлена междугородним и пригородным пассажирским транспортом, движение которого организовано по регулярным маршрутам.

Особенностями технологии междугородных и пригородных перевозок являются эксплуатационные условия на маршрутах и спецификой пассажиропотоков. Наиболее значимым фактором является большая протяженность маршрутов и перегонов на них. По действующим правилам:

- к пригородному сообщению относятся перевозки, осуществляемые между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов;
- к междугородному сообщению относятся перевозки между населенными пунктами на расстояние более 50 км между границами этих населенных пунктов.

На исследуемой территории автостанция расположена по адресу: г. Белово, ул. Юбилейная, 2 (ГУ «Кузбасспассажиравтотранс»). Автостанция предназначена для оказания услуг по организации перевозок пассажиров и багажа. Данное размещение автостанции (в бывшем административном центре района), в плане увязки с внутренними путями сообщения, дает возможность пассажирам к беспроблемному доступу при передвижении к автостанции.

В таблице 9.1 указана информация по междугородним и пригородным транспортным корреспонденциям, совершаемых с автостанции г. Белово. Перевозку пассажиров осуществляет Беловское ГПАТП КО. Информация по транспортным корреспонденциям взята с расписания автостанции г. Белово.

Таблица 9.1 – Перечень транспортных корреспонденций, осуществляемых с автостанции г. Белово

№ п/п	Название маршрута
1	№103д «Белово – Щебзавод»
2	№103к «Белово – Бачатский»
3	№109 «Белово – Краснобродский»
4	№134д «Инской – Белово-Щебзавод»
5	№134к «Инской – Белово-Бачатский»
6	№503 «Белово – Кемерово»
7	№506 «Кемерово – Белово – Краснобродский»
8	№510 «Кемерово – Белово – Гурьевск»
9	№ 511 «Новокузнецк – Белово – Гурьевск»
10	№530/530в «Новокузнецк – Белово – Кемерово»
11	№531 «Прокопьевск – Белово – Кемерово»
12	№532 «Киселевск – Белово – Кемерово»
13	№549 «Новокузнецк – Белово – Ленинск-Кузнецкий»
14	№570 «Кемерово – Белово – Гурьевск»

продолжение таблицы 9.1

15	№607 «Промышленная – Белово – Новокузнецк»
16	№625 «Белово – Новосибирск»
17	№638 «Новосибирск – Белово – Междуреченск»
18	№640 «Барнаул – Белово – Кемерово»
19	№647 «Белово – Томск»
20	№658 «Кемерово – Белово – Белокуриха»
21	№671 «Междуреченск – Белово – Барнаул»
22	№680 «Томск – Белово – Прокопьевск»
23	№683 «Березовский – Белово – Киселевск»
24	№689 «Новокузнецк – Белово – Барнаул»
25	№692 «Кемерово – Белово – Таштагол»
26	№695 «Таштагол – Белово – Новосибирск»
27	№697/697к «Кемерово – Белово – Белокуриха»
28	№700/700н «Новокузнецк – Белово – Красноярск»
29	№711 «Толмачево – Белово – Новокузнецк»
30	№717 «Чемал – Белово – Кемерово»
31	№720п «Красноярск – Белово – Усть-Каменогорск»
32	№725 «Новокузнецк – Белово – Мариинск»
33	№733 «Новокузнецк – Белово»
34	№740 «Красноярск – Белово – Барнаул»
35	№752 «Прокопьевск – Белово»

Существующие корреспонденции на пассажирском транспорте охватывают большинство населенных пунктов Кемеровской области, так и населенных пунктов других муниципальных образований. Расписание и маршруты движения автобусов удовлетворяет существующему транспортному спросу.

10. Анализ результатов опроса общественного мнения на территории Беловского муниципального района

Изучение общественного мнения граждан на исследуемой территории производилось путем проведения анкетирования граждан. Количество респондентов составило 0,5 % (132) от общего населения Беловского муниципального района.

Диаграмма распределения участников социологического опроса по гендерному признаку и возрасту представлена на рисунке 10.1 и 10.2.

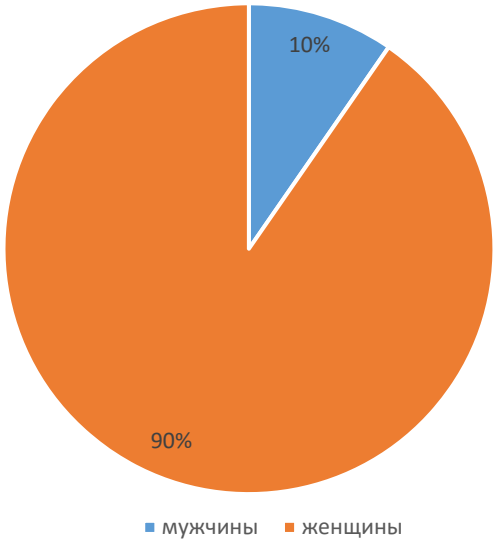


Рисунок 10.1 – Диаграмма распределения участников социологического опроса по гендерному признаку

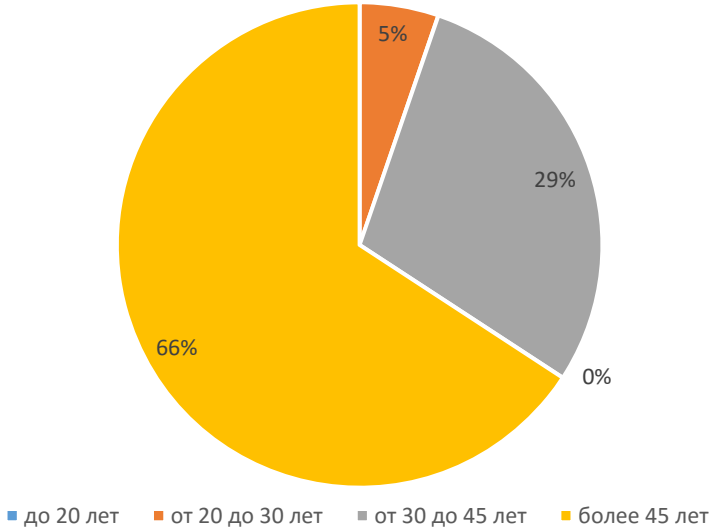


Рисунок 10.2 – Диаграмма распределения респондентов по возрасту

При изучении общественного мнения, среди опрошенных респондентов участие приняли, преимущественно, женщины. Данный факт соответствует общероссийской тенденции о количестве женского населения.

Наибольшая часть граждан, принявших участие в анкетирование представляют возрастную группу людей от 30 до 45 лет и выше.

Диаграмма распределения по целям поездок представлена на рисунке 10.3.

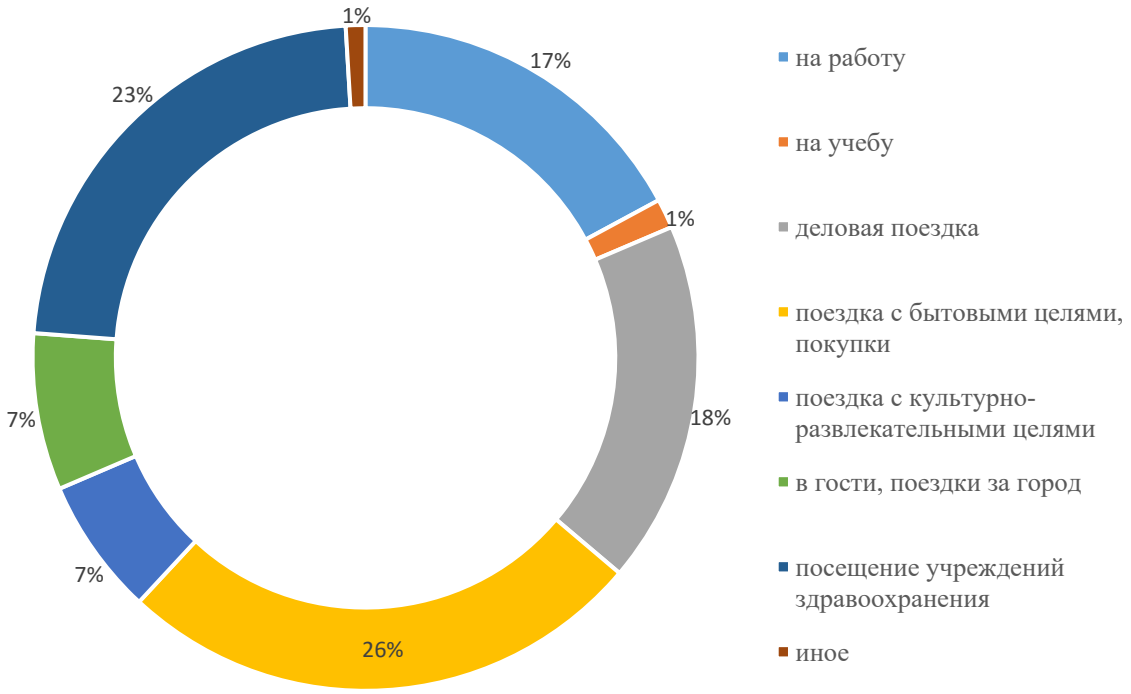


Рисунок 10.3 – Диаграмма распределения по целям поездок участников социологического опроса

Преобладающими целями поездок респондентов являются деловые и бытовые, поездки с культурно-развлекательными целями (в магазин, парикмахерскую, аптеку и т. п.).

Диаграмма распределения используемого способа передвижения респондентов представлены на рисунке 10.4.

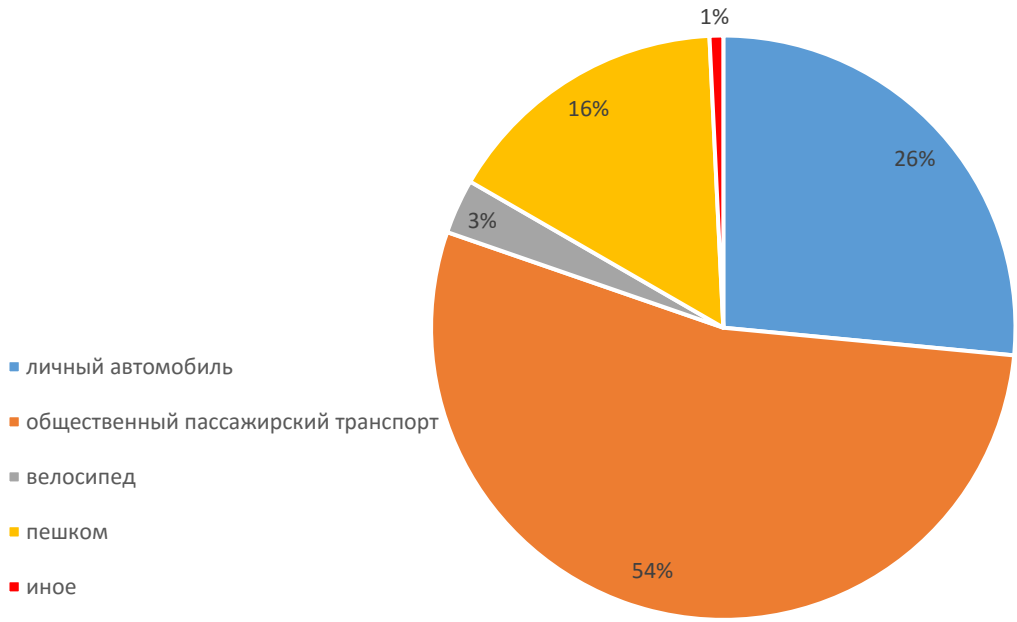


Рисунок 10.4 – Диаграмма распределения используемого способа передвижения респондентов

Критерием к проведению социологического опроса являлось процентное соотношение опрошенных, которые в большинстве предпочитают использовать общественный транспорт. По полученным результатам опроса можно сделать вывод, что не все обладатели личного транспорта используют его как основной способ передвижения. Периодически альтернативой ему выступает поездка на общественном транспорте или пешая прогулка.

Диаграмма распределения утреннего и вечернего периода для совершения целевых поездок по времени представлена на рисунках 10.5 – 10.6.

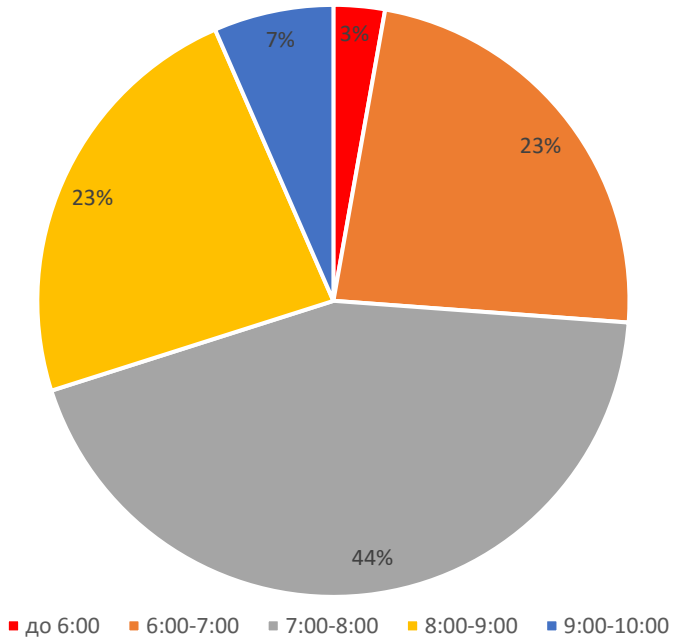


Рисунок 10.5 – Диаграмма распределения утреннего выезда по времени участников социологического опроса

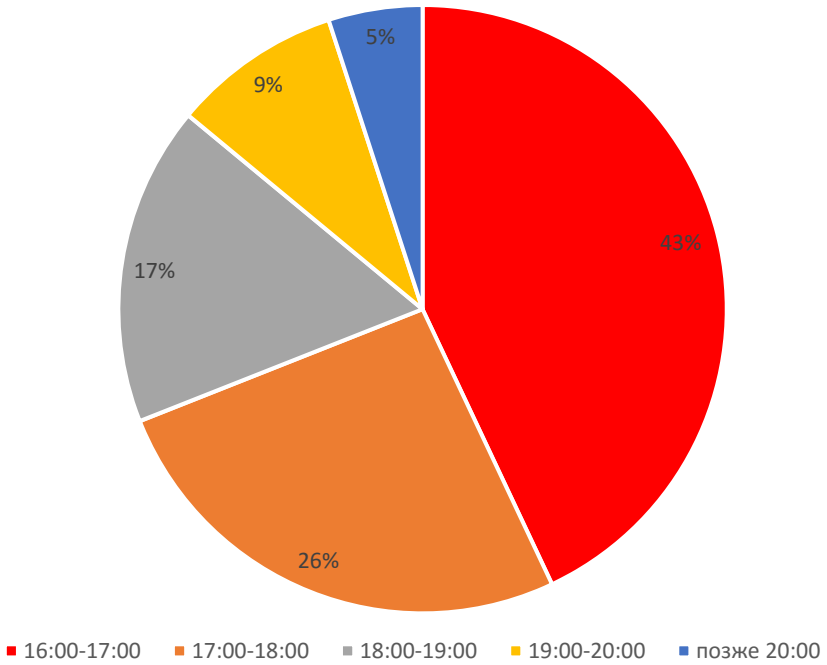


Рисунок 10.6 – Диаграмма распределения по времени вечернего выезда участников социологического опроса

Проанализировав результаты анкетирования, можно сделать вывод, что в утренний час «пик» максимальная интенсивность и пассажиропоток наблюдается с 7:00 до 8:00, в вечерний час «пик» с 16:00 до 17:00. Обоснованием данного фактора является передвижение людей от дома до места работы/учебы, деловые поездки, культурно-развлекательные и т.п.

Данные по продолжительности потраченного времени на поездку на общественном транспорте представлены на рисунке 10.7.

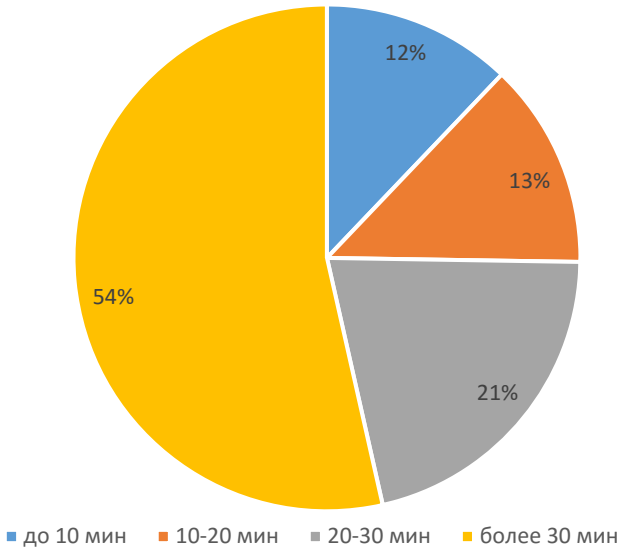


Рисунок 10.7 – Диаграмма распределения потраченного времени на поездку на общественном транспорте (с учетом подхода к остановке, ожидания, пересадок и т. д.)

Диаграмма распределения среднего времени ожидания автобуса на остановке представлены на рисунке 10.8.

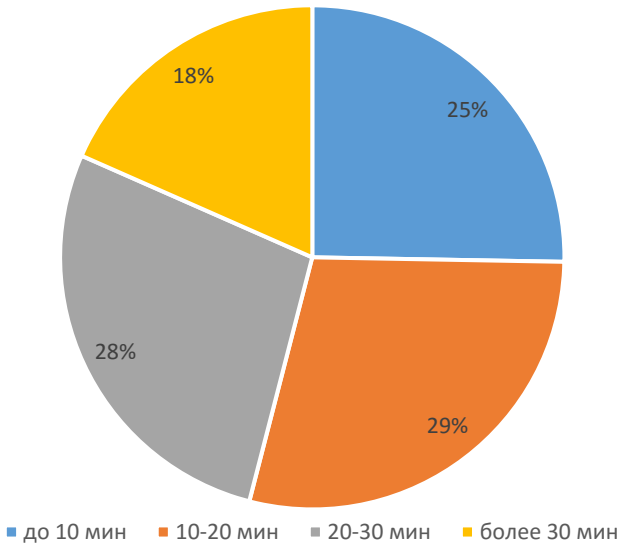


Рисунок 10.8 – Диаграмма распределения среднего времени ожидания автобуса на остановке

По результатам социологического опроса среднее время ожидания составило 10 – 20 мин. Данные результаты обосновываются размерами улично-дорожной сети и количеством

маршрутов пригородного и междугороднего сообщения, обслуживающих исследуемую территорию.

Диаграмма распределения по маршрутам общественного транспорта указано в виде диаграммы на рисунке 10.9.

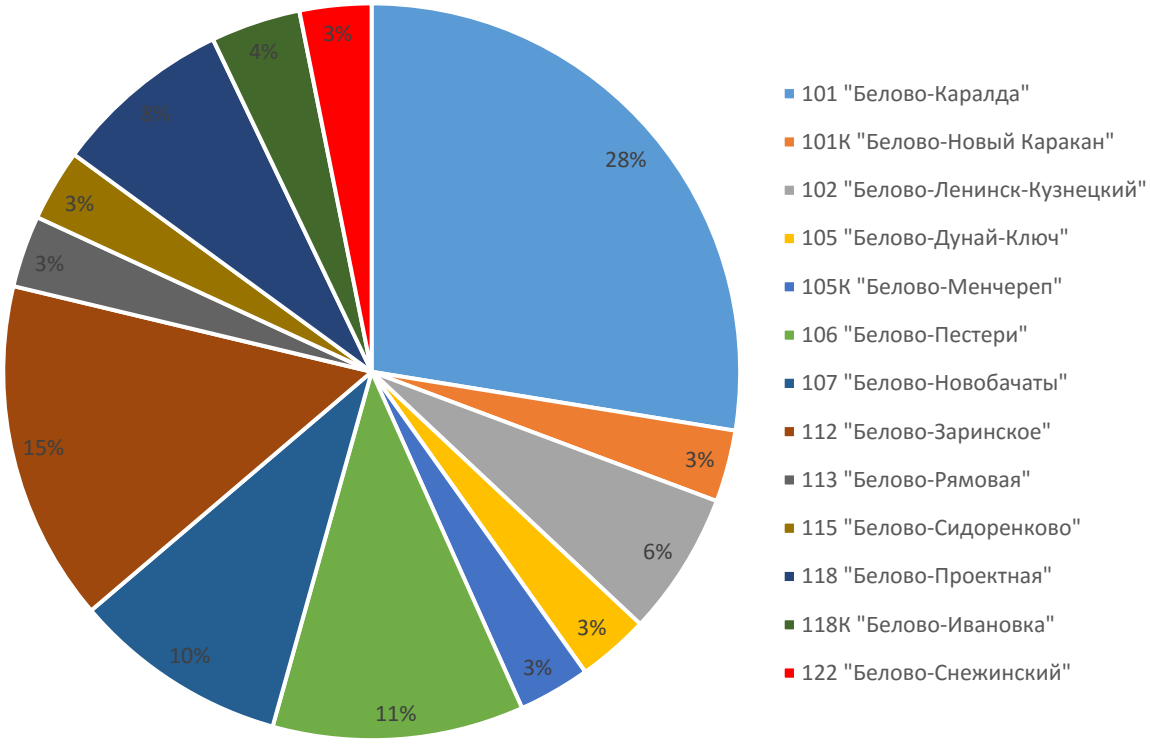


Рисунок 10.9 – Диаграмма распределения использования маршрутов общественного транспорта

Наиболее востребованным маршрутом среди опрошенных респондентов является маршрут №101 «Белово-Каралда», как наиболее длинный с большим количеством остановочных пунктов.

Диаграмма распределения мест парковки личного транспорта представлена на рисунке 10.10.

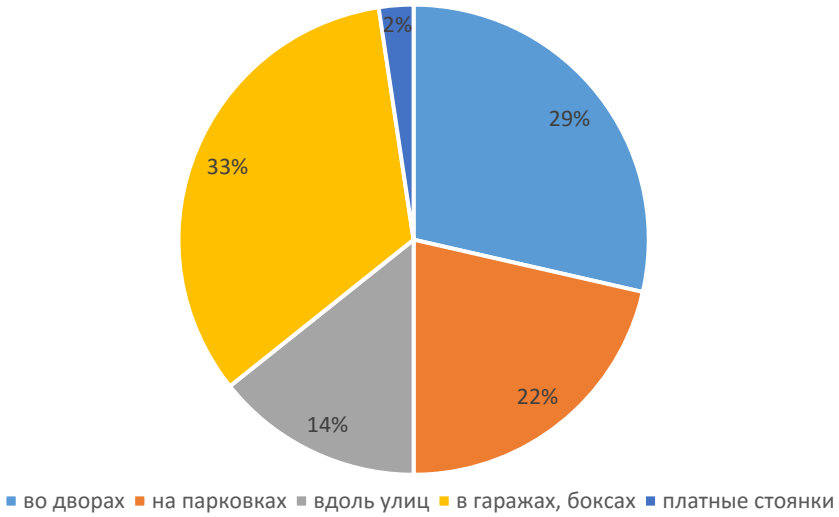


Рисунок 10.10 – Диаграмма распределения мест парковок участников социологического опроса

Чаще всего респонденты выбирали вариант парковки личного автомобиля в гараже, либо во дворах.

Диаграмма распределения респондентов, использующих велосипедный транспорт представлена на рисунке 10.11.

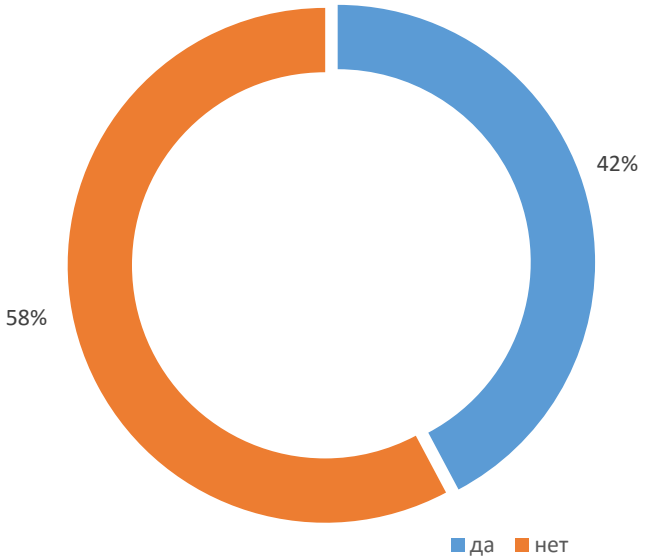


Рисунок 10.11 – Диаграмма распределения респондентов, использующих велосипедный транспорт

По результатам исследований было выявлено, что велосипед как способ передвижения и прогулки на нем используется крайне редко. Чаще всего респонденты обосновывали это отсутствием условий для его применения, а именно отсутствием развитой сети и отсутствием велосипедов.

В процессе проведения анкетирования граждан на территории Беловского муниципального района были выявлены наиболее часто используемые улицы для передвижения на личном автотранспорте и собраны предложения респондентов по улучшению транспортной инфраструктуры района. Наиболее часто повторяющимися вариантами по повышению транспортной инфраструктуры района по мнению респондентов стало:

- изменение расписания движения общественного транспорта;
- повышение качества дорожного покрытия;
- обновление автобусного парка, осуществляющего перевозку пассажиров;
- обустройство остановочных пунктов.

Этап II. Выбор оптимального варианта проектирования

1. Разработка мультимодальной математической транспортной модели Беловского муниципального района

1.1. Описание методов и инструментального комплекса моделирования

На основе представленных данных исходной информации сформирована статическая модель Беловского муниципального района. Транспортная модель разработана в среде программного комплекса транспортного планирования и моделирования PTV VISUM 18. Данный программный продукт представляет собой современную информационно-аналитическую систему поддержки принятия решений на всех уровнях управления транспортной системой. PTV VISUM 18 осуществляет прогнозирование интенсивности пассажирских и транспортных потоков, расчет спроса на транспорт, анализ транспортной сети и оценку вариантов развития транспортной инфраструктуры.

PTV VISUM интегрирует всех участников движения в единую математическую мультимодальную транспортную модель, которая в последствие служит инструментом для принятия стратегических решений относительно развития транспортной структуры, а также рентабельности маршрутной сети общественного транспорта и улично-дорожной сети.

1.2. Транспортное районирование территории

В настоящее время проектирование и развитие населенных пунктов немыслимо без четкого функционального зонирования их территории. При помощи данной процедуры определяются транспортно-планировочные районы исследуемой территории.

Планировочное районирование – это разделение (членение) селитебной территории города на отдельные планировочные районы (городские, жилые и микрорайоны) с выделением промышленных зон и т.п. Необходимость такого разделения территории обусловлена стремлением улучшить систему обслуживания населения, путем организации ее центров в каждом отдельном планировочном районе.

Транспортное районирование – это способ агрегирования индивидуальных потребностей пользователей при использовании транспортной сети в некую общность по определенным параметрам (пункты отправления или прибытия, маршрут, вид транспорта и т.п.) для целей моделирования. При задании границ транспортных районов следует соблюдать следующие принципы:

– использование линий естественных и искусственных преград (реки, линии железных дорог и т.д.;

– согласование с административным делением территории;

– учет функционального зонирования территории города;

– сохранение сложившихся кварталов застройки.

Транспортные районы должны делить территорию на однородные, с функциональной и транспортной точек зрения, участки.

Схема разделения моделируемой территории на транспортные районы приведена на рисунке 1.1.

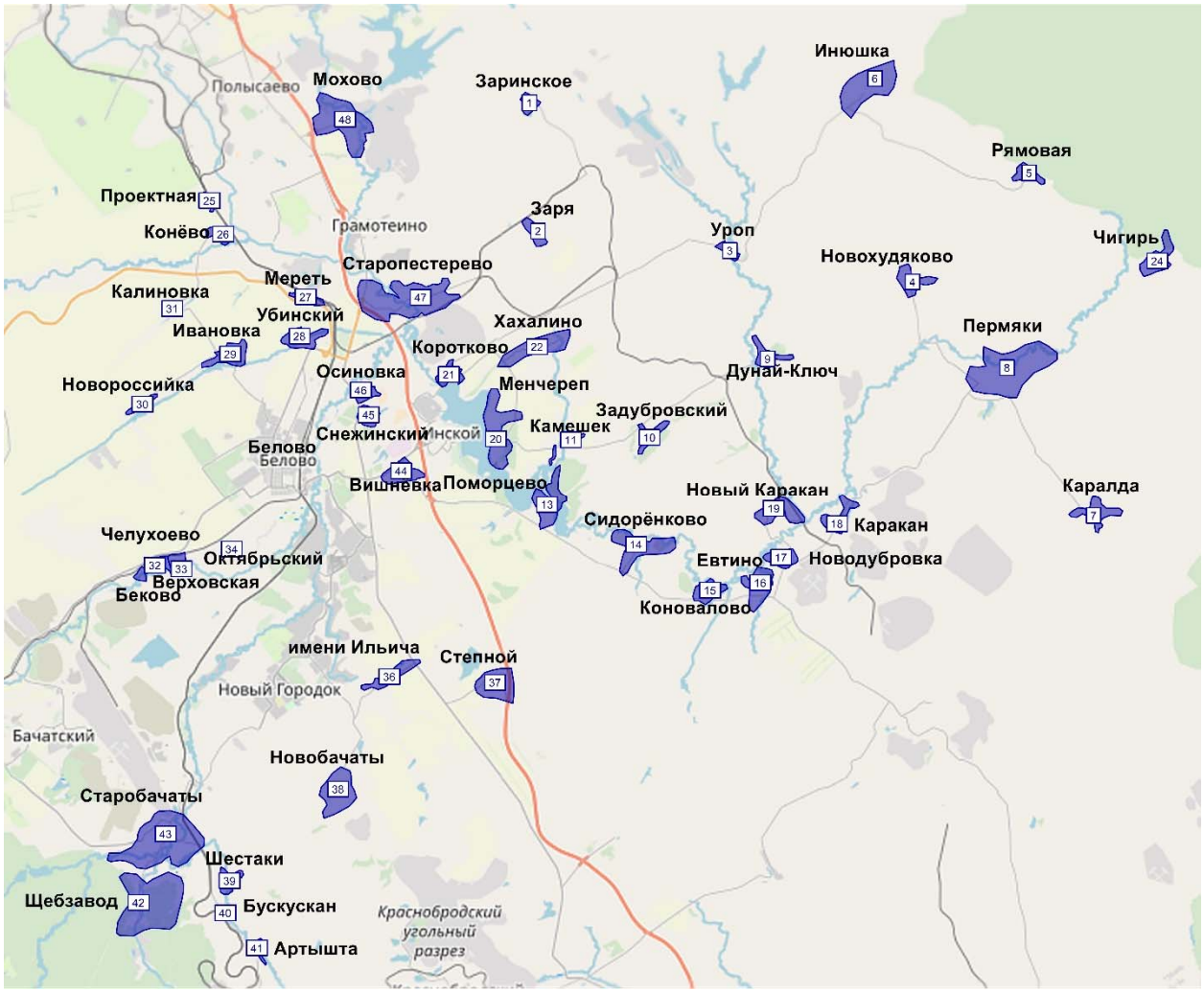


Рисунок 1.1 – Районирование исследуемой территории

Границы транспортных районов выбраны с учетом расположения административных и планировочных районов, начертания сети автомобильных дорог общегородского значения, границ рек и водоемов.

По итогу выполнения процедуры районирования исследуемой территории получено 48 транспортных районов.

1.3. Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры

При описании состава и структуры транспортных потоков (по видам транспорта), которые формируют формирующих нагрузку на отрезках транспортной сети, в модель вводятся данные о видах транспортных средств. Различные виды транспорта представляются в модели с помощью систем транспорта, где указывается:

− тип системы транспорта (индивидуальным транспортом (ИТ), общественным транспортом (ОТ) и др.);

− средство транспорта (тип транспортного средства), например, легковой автомобиль и др.

− средняя скорость движения по каждому отрезку.

За основу улично-дорожной сети при построении принимались основные магистральные улицы районного значения, улицы и дороги местного значения Беловского

муниципального района, так же учитывались второстепенные автодороги (проезды), которые связывают транспортные районы с основными магистралями.

Схема существующей улично-дорожной сети Беловского муниципального района представлена на рисунке 1.2.

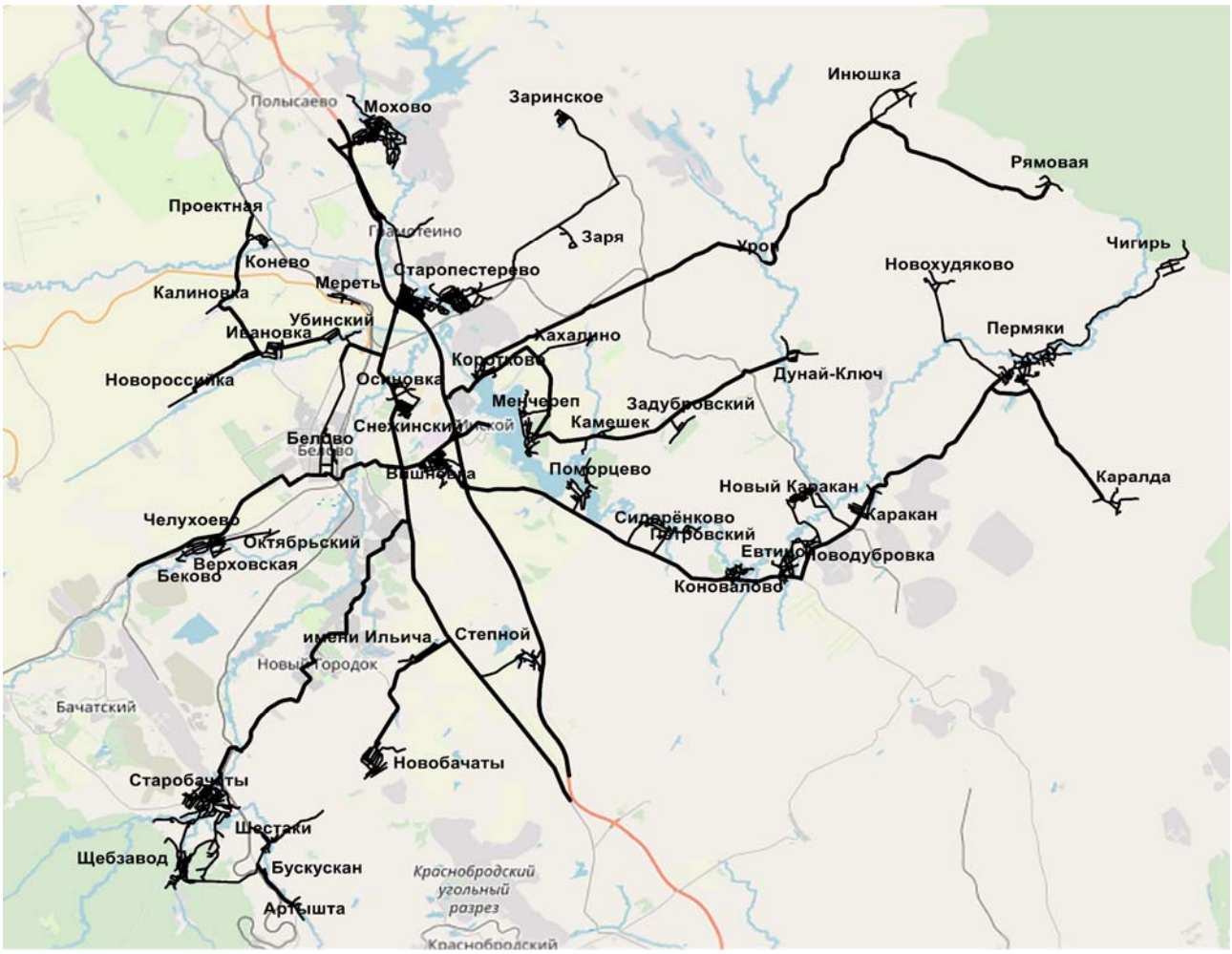


Рисунок 1.2 – Схема улично-дорожной сети Беловского муниципального района

При построении улично-дорожной сети, учитывались такие параметры, как:

– геометрия сети;

– характеристика автомобильных дорог;

– организация дорожного движения на перекрестках.

Для автомобильных дорог устанавливались следующие характеристики:

– пропускная способность в приведенных единицах;

– количество полос в каждом направлении движения;

– запреты проезда на те или иные участки улично-дорожной сети;

– категория автомобильной дороги;

– длина элемента улично-дорожной сети.

Транспортная сеть сформирована на основе геоинформационных данных и данных открытых источников (OpenStreetMap и др.). Параметры элементов УДС уточнены в ходе полевых обследований. Уровень детализации графа ограничен улицами местного значения включительно, оказывающими влияние на интенсивность движения опорной улично-дорожной сети.

Узел – элемент транспортного графа, представляющий перекресток, развязку, примыкание автомобильной дороги, станцию внеуличного транспорта и др. Схема расположения узлов представлена на рисунке 1.3, ввод характеристик узла – на рисунке 1.4.

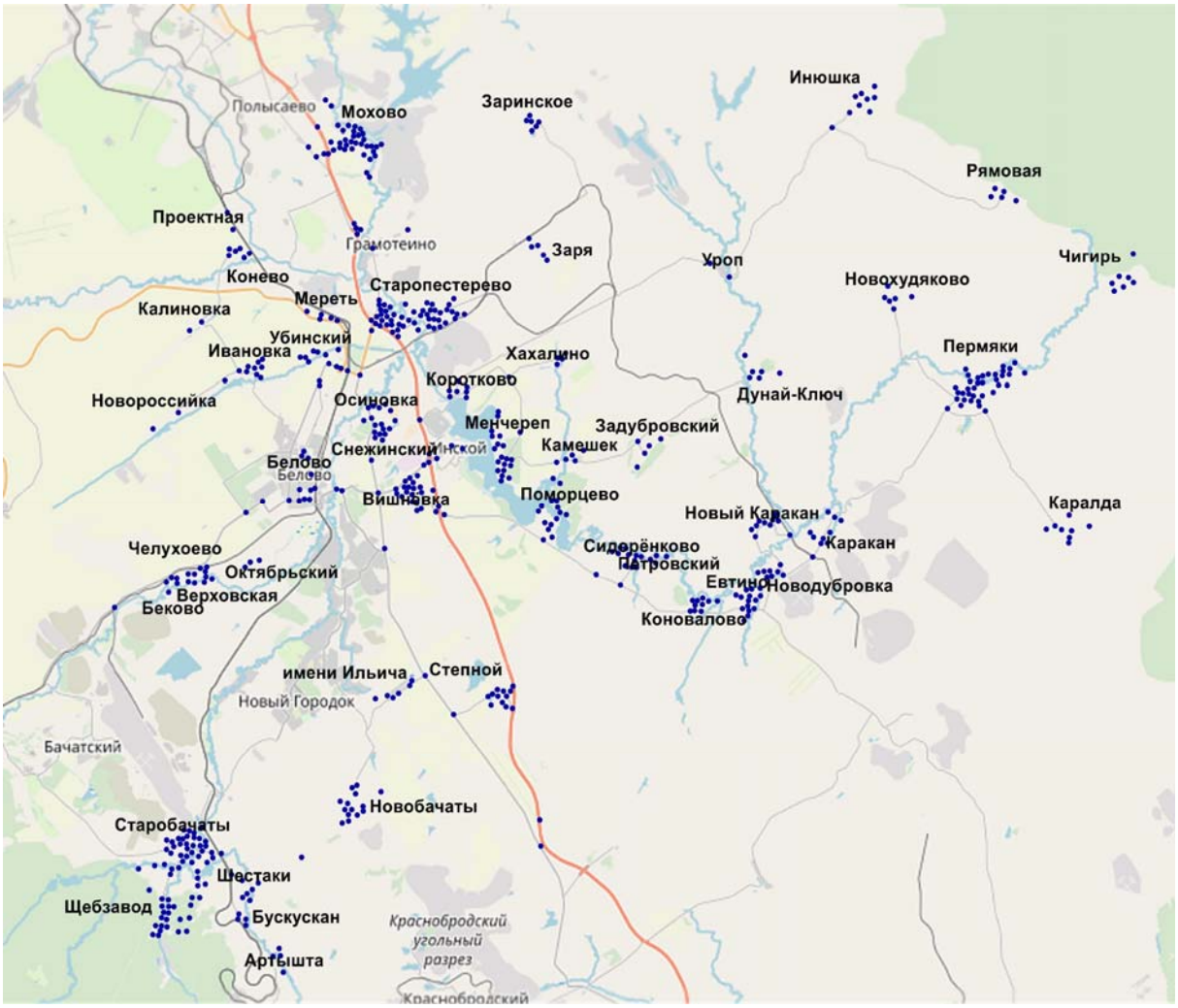


Рисунок 1.3 – Схема узлов Беловского муниципального района

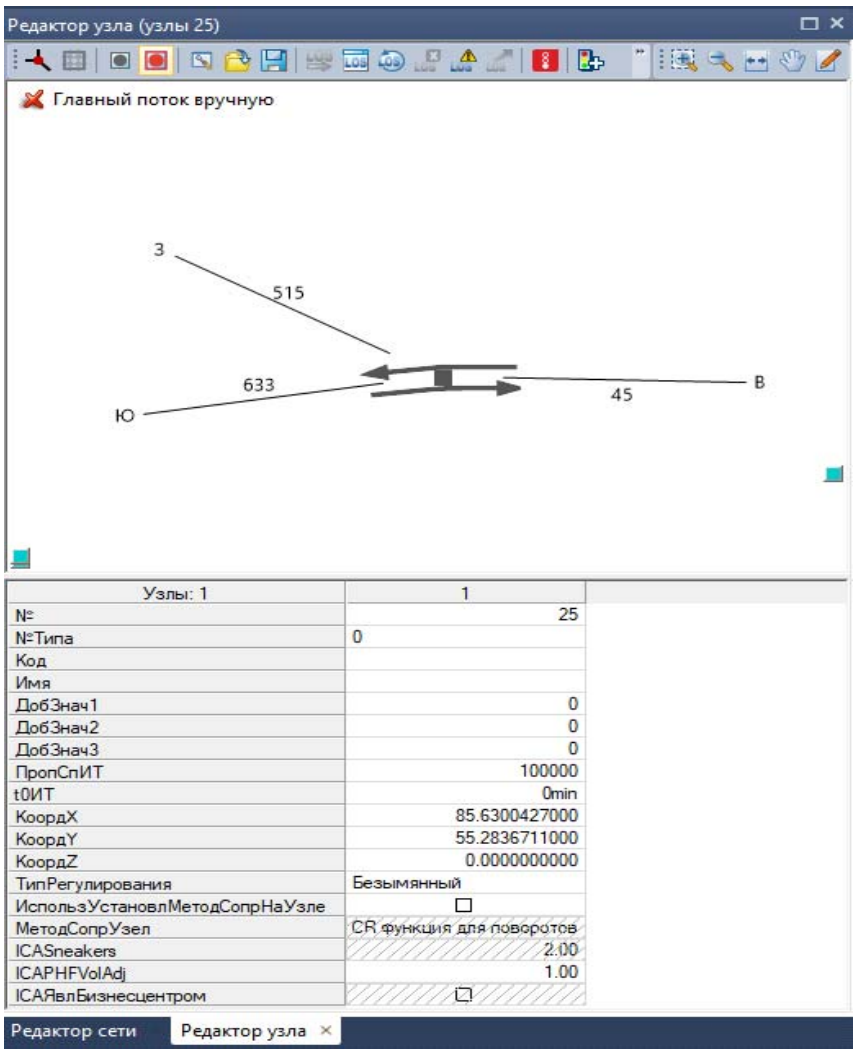


Рисунок 1.4 – Ввод характеристик узла

Отрезок – элемент транспортного графа, представляющий участок автомобильной дороги, линии внеуличного транспорта, водного пути и т.д. Каждый отрезок характеризуется рядом геометрических параметров (длина, число полос и др.) и динамических параметров (скорость свободного движения, максимальная разрешенная скорость, пропускная способность), а также признаками разрешения или запрета для движения транспортных средств разных типов. Пример редактирования отрезка существующей улично-дорожной сети представлен на рисунке 1.5.

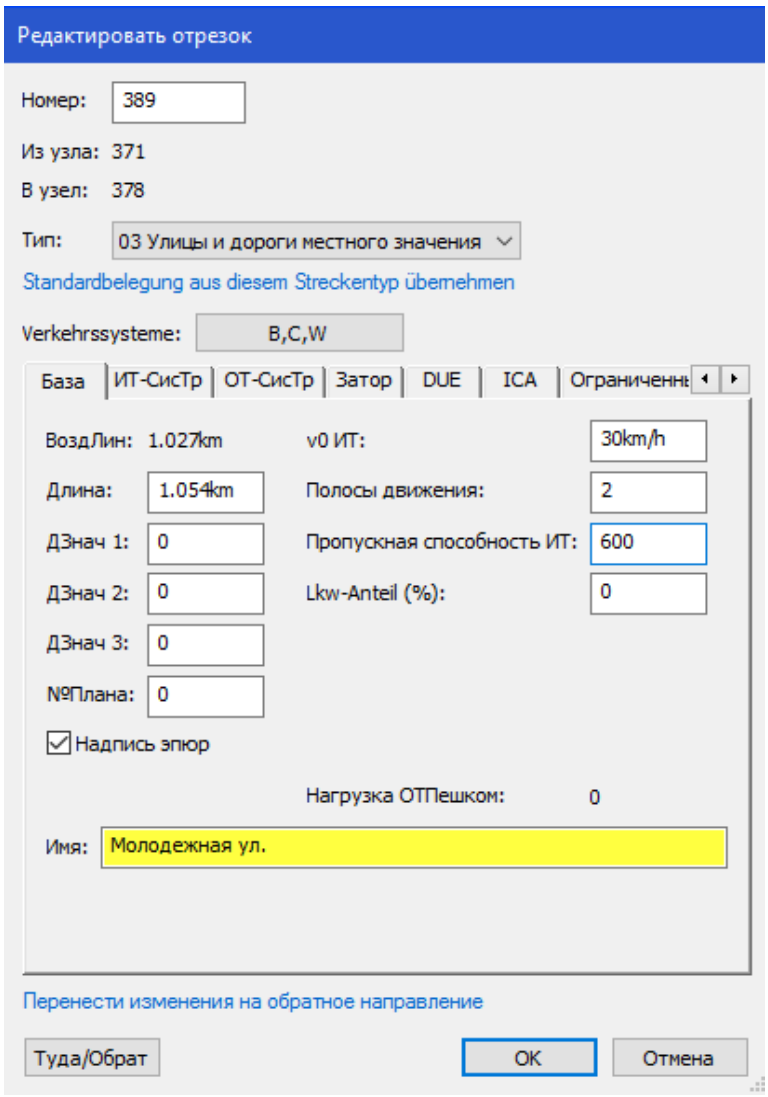


Рисунок 1.5 – Ввод данных о характеристиках дорог и улиц

Система общественного транспорта представлена в транспортной модели объектами транспортной сети, позволяющими детализировать информацию о количестве транспортных средств по конкретным маршрутам. Маршрутная сеть пассажирского транспорта состоит из остановочных пунктов, маршрутов и расписания движения маршрутов.

Общественный пассажирский транспорт представлен 13 маршрутами. В модели маршруты делятся на варианты маршрута, как правило, это прямое и обратное направления. По каждому такому маршруту задана следующая информация: геометрия прохождения маршрута; наименование маршрута; длина маршрута; пункты остановки на маршруте; интервалы движения.

Структура маршрута общественного транспорта для модели показана на рисунке 1.6 в качестве примера, как геометрия прохождения маршрута. Рисунок 1.7 отображает маршрутную сеть пассажирского транспорта на территории района.

Разработанная транспортная модель характеризуется следующими параметрами:

- количество узлов – 1599;
- количество отрезков – 4032;
- количество транспортных районов – 48.

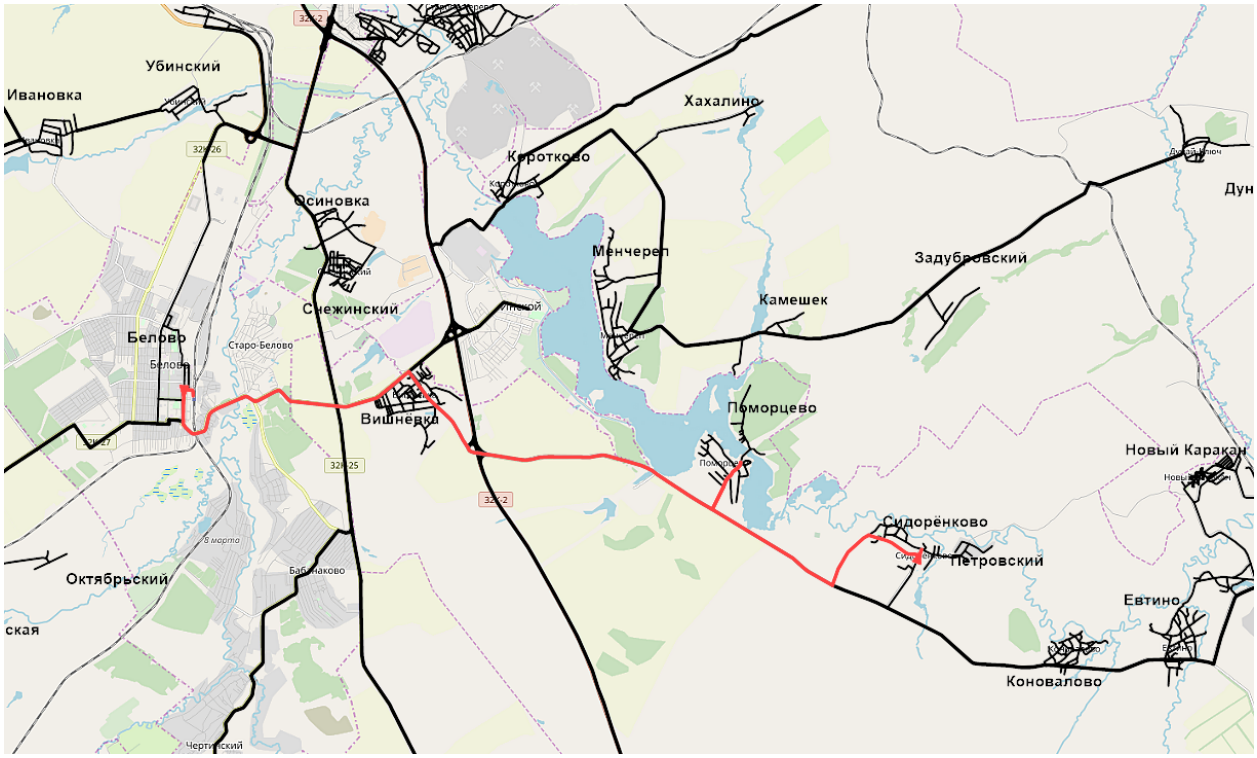


Рисунок 1.6 – Пример геометрии маршрута общественного транспорта №115 «Белово-Сидоренково»

В целях системного анализа транспортной сети разработана классификация из условных типов дорог, детализирующих основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры элементов сети в соответствии с «Рекомендациями по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений» и СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Разработанная классификация дорог обеспечивает дифференцированный подход к описанию транспортной сети с учетом специфики конкретного участка.

1.4. Ввод параметров транспортного спроса

Транспортный спрос – совокупность данных о последовательности решений, принимаемых участниками движения по поводу совершения передвижений, используемого вида транспорта и конкретного маршрута передвижения, а также формирующихся в результате этих решений корреспонденций и транспортных потоков в сети.

На территории Беловского муниципального района транспортный спрос определяется показателями транспортной подвижности населения, в отличие от транспортного предложения, которое довольно легко формализуется, понятно и может быть детально структурировано.

Спрос на транспорт представлен в виде матрицы (матрицы корреспонденций): для элемента матрицы корреспонденций индивидуального транспорта (ИТ) единицей измерения является «поездка автомобиля», для элемента матрицы корреспонденций общественного транспорта (ОТ) – «поездка людей».

Для первоначальной оценки спроса используются модели формирования транспортного спроса. На основе функционального анализа территории, социально-экономических данных и поведенческих характеристик населения оцениваются параметр

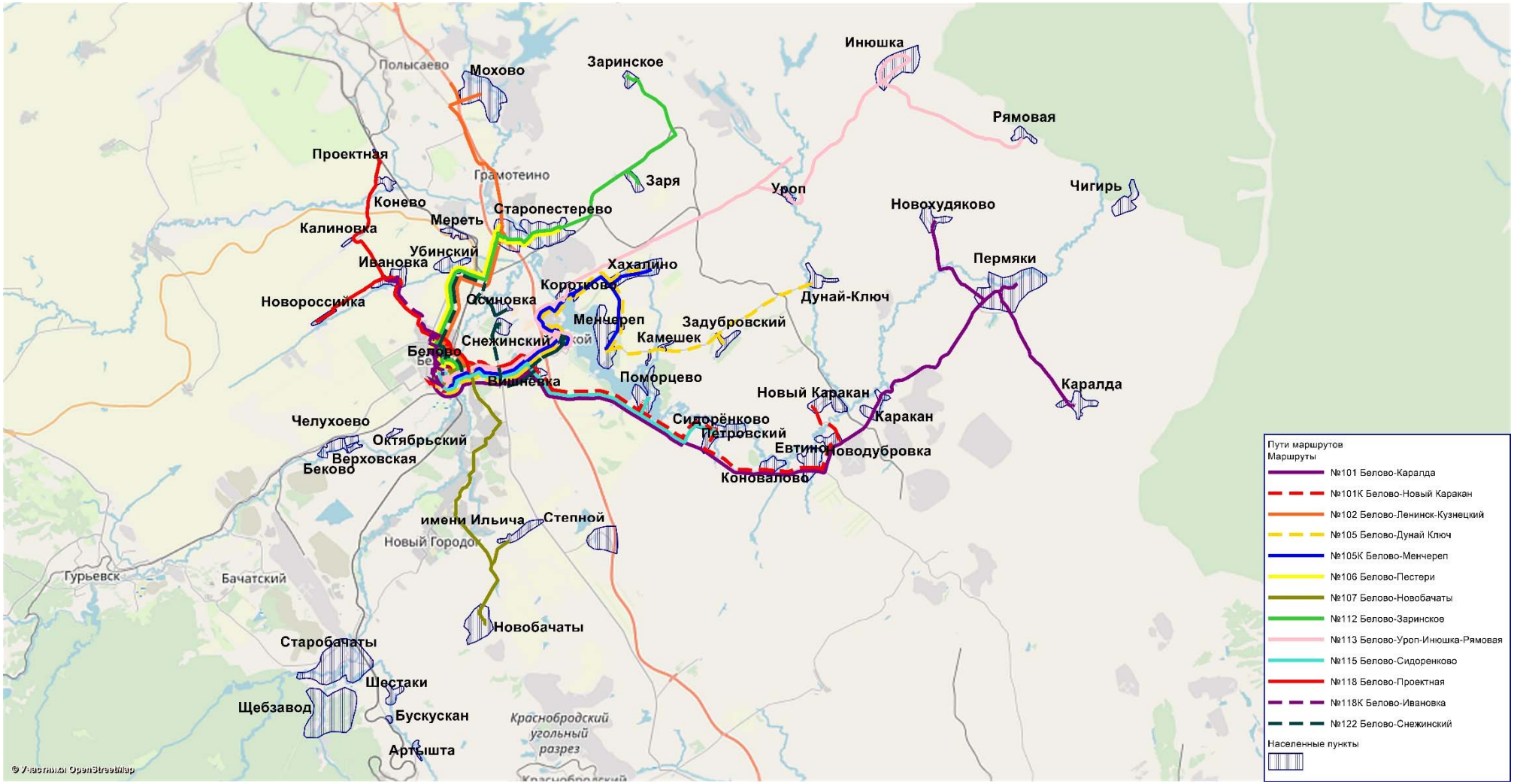


Рисунок 1.7 – Маршрутная сеть общественного транспорта Беловского муниципального района

транспортного спроса и представляются в виде матриц корреспонденций (с разбивкой по целям поездок, категории пользователей и времени совершения поездок).

Основными параметрами транспортного спроса являются: матрицы затрат для индивидуального и общественного транспорта.

1.5. Расчет общего объема перемещений

Загрузка транспортной сети определяется количеством транспортных средств или пассажиров, использующих для движения каждый элемент сети. Моделирование загрузки состоит в распределении межрайонных корреспонденции по путям, соединяющим районы. Входом к модели загрузки является матрица корреспонденций. Транспортный спрос в свою очередь формируется под целевыми поездками жителей района. Под ними подразумеваются – трудовые передвижения, поездки к административным центрам, в магазины и т.п.

При разработке модели транспортного спроса была использована стандартная четырехступенчатая модель. Использование этой модели обусловлено тем, что она достаточно точно описывает все этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяет работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что, в свою очередь, сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество прогнозных сценариев в единицу времени. Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные значения интенсивности движения.

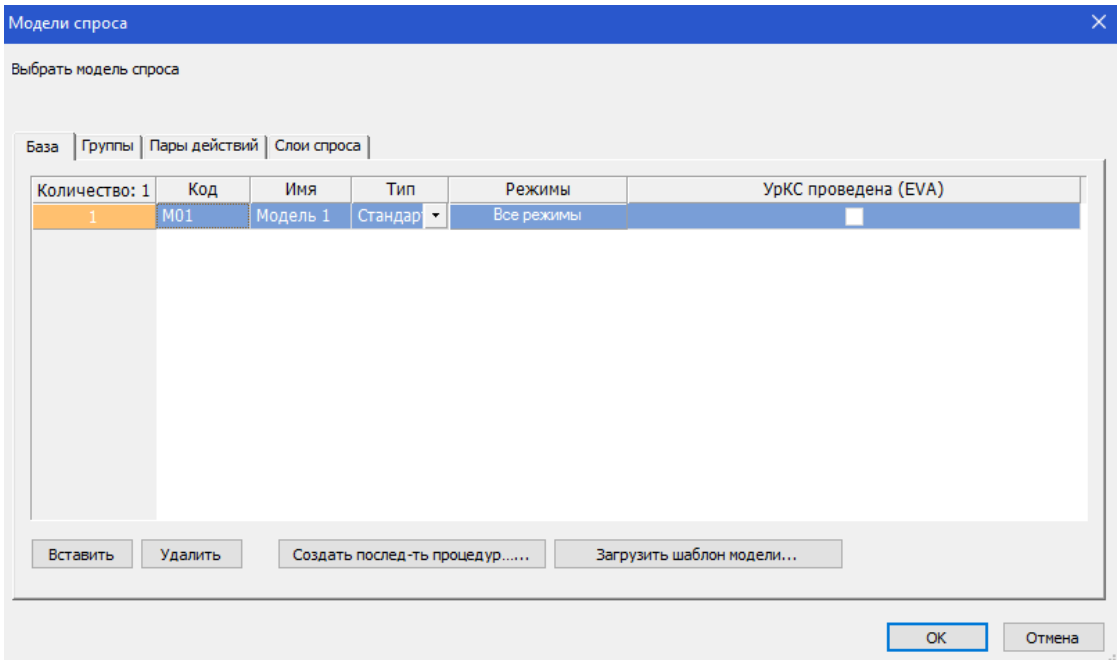


Рисунок 1.8 – Внедрение модели спроса на транспортные перемещения

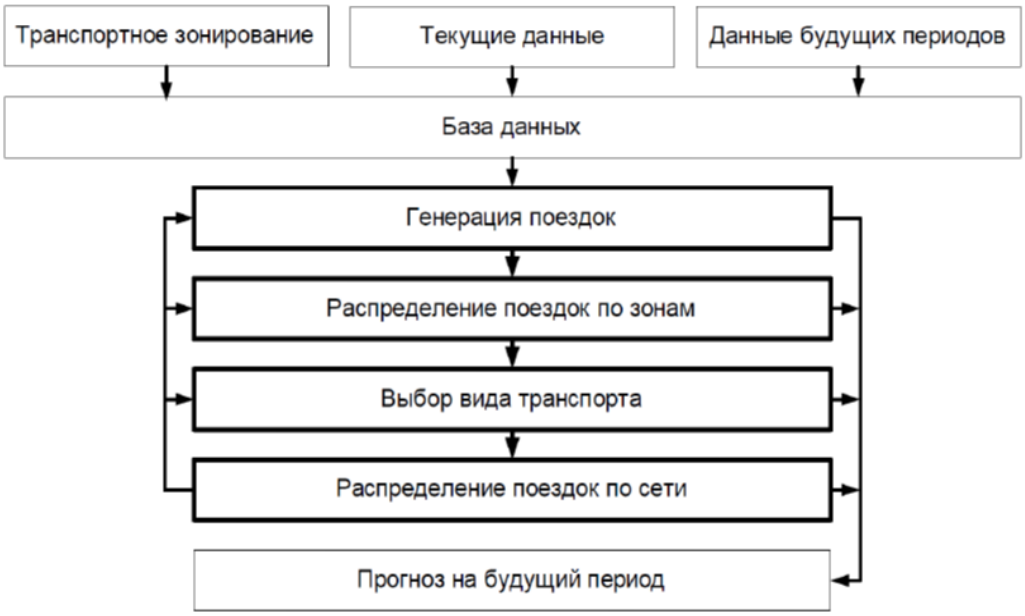


Рисунок 1.9 – Структура четырехшаговой транспортной модели

Стандартная четырехшаговая модель состоит из следующих этапов:

Этап 1 – Модель генерация поездок

На этапе генерации поездок производится оценка суммарных объемов прибытия и отправления в каждом транспортном районе. Оценка объемов прибытия и отправления производится отдельно по каждой цели (слою) передвижений. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

Этап 2 – Модель распределения транспортного движения по районам

На этапе распределения поездок по зонам происходит расчет значений во всех остальных ячейках матрицы корреспонденций, т.е. числа поездок между каждой парой районов отправления/прибытия. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций.

Этап 3 – Модель выбора транспорта

На этапе выбора транспорта рассчитываются матрицы корреспонденций, происходит оценка того, какие виды транспорта (способы поездки) будут использоваться для реализации полученных на предыдущем шаге межрайонных корреспонденций.

Этап 4 – Модель распределения поездок по сети

На этапе распределения поездок по маршрутам оценивается нагрузка на транспортную сеть.

1.6. Расчет распределения транспортного спроса по видам транспорта

Расчет распределения транспортного спроса по видам транспорта происходит оценка того, какие виды транспорта (способы поездки) будут использоваться для реализации полученных межрайонных корреспонденций. На выбор способа совершения поездки влияют как объективные параметры самой поездки, так и субъективные ощущения конкретного пользователя. Факторы, влияющие на выбор пользователем способа поездки, делятся на 3 группы:

- характеристики данного вида транспорта (в первую очередь скорость сообщения, надежность выполнения графика движения, дальность пешеходных подходов,

продолжительность ожидания, связанного с необходимостью пересадки, стоимость поездки, а также уровень комфорта, безопасность, возможность телефонных разговоров во время поездки, доступ к Internet и т.п.);

- социально-экономический статус пользователя (наличие личного автомобиля, уровень дохода, состав семьи, деловые или социальные задачи, требующие автомобиля до, после или в рабочее время и т.п.);

- характеристики поездки (цель поездки, время ее выполнения, наличие стоянки и ее стоимость в пункте назначения, наличие попутчиков и их количество и т.п.).

На выходе расчет распределения транспортного спроса по видам транспорта получаются матрицы межрайонных корреспонденций.

1.7. Расчета объема транспортных перемещений между транспортными районами

После того как получены матрицы корреспонденций по слоям спроса, и разделены на виды транспорта, которыми будут реализованы, необходимо провести перераспределение полученных матриц корреспонденций по транспортному предложению для выбора того или иного пути реализации этих корреспонденций.

Перераспределение – это один из основных методов определения и анализа транспортного предложения. В сложившейся мировой практике существует, так называемый, принцип равновесных потоков. Из этого принципа следует: затраты времени на поездку зависят от величин транспортных потоков на элементах УДС, следовательно, водители выбирают маршруты движения с учетом этих затрат. Перераспределение помогает рассчитать нагрузку сети.

При перераспределении моделируются пассажирские поездки. Пользователь индивидуального транспорта выбирает маршрут, т.е. серию отрезков, которые оказываются наиболее удобными. Пассажир общественного транспорта не выбирает маршрут для своей поездки, он выбирает время отправления по расписанию, т.е. он ищет возможность достижения цели поездки.

1.8. Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных и пассажирских потоков

Далее проводится калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных и пассажирских потоков.

Калибровка модели – это настройка различных параметров модели с целью минимизировать расхождение данных обследований и результатов моделирования.

Транспортная модель является упрощенным представлением реальной транспортной ситуации. После ввода исходных данных и расчета транспортного спроса проведена проверка модели. Определено, насколько точно модель отражает реальную транспортную ситуацию. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы проводится калибровка модели.

Для проверки адекватности модели определены значения ряда показателей на основе сравнения расчетных значений интенсивностей движения из модели и данных натурных обследований.

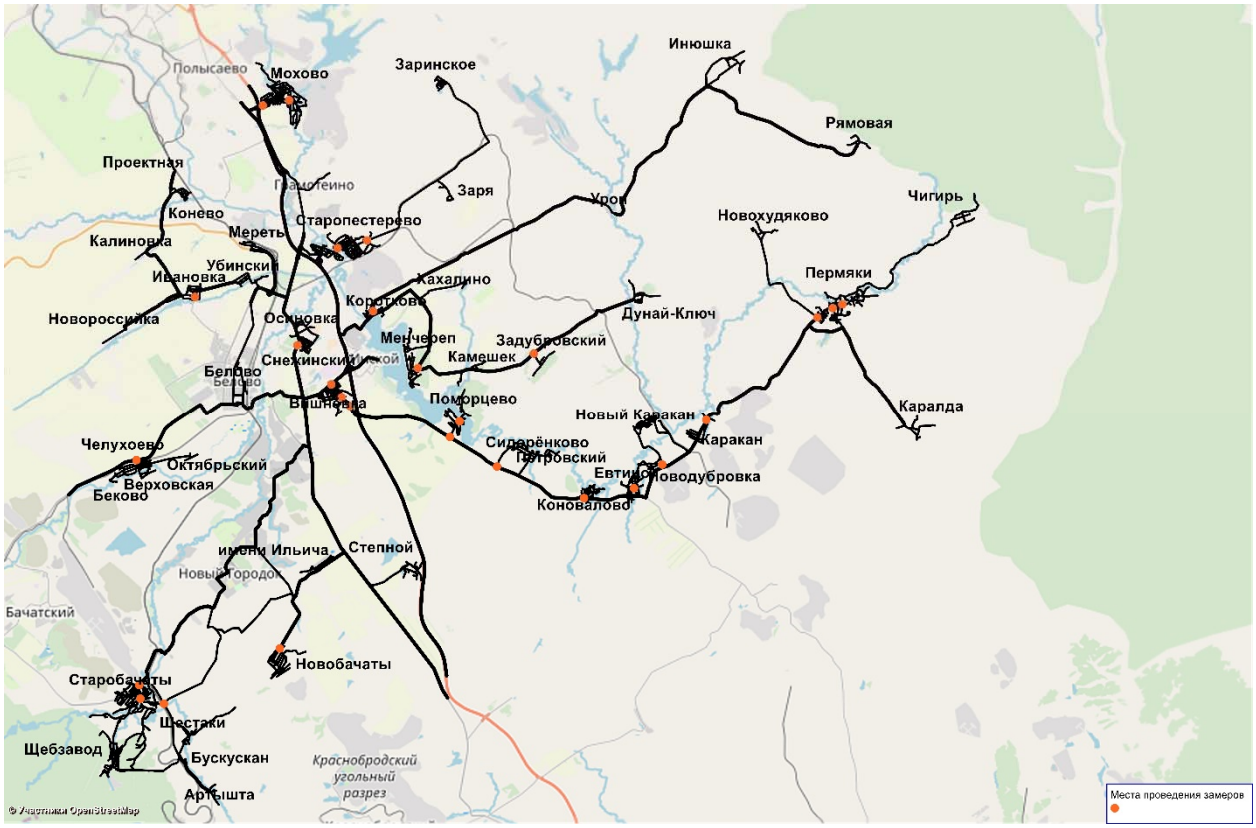


Рисунок 1.10 – Места проведения замеров траспорных потоков на УДС Беловского муниципального района

Ниже представлены основные показатели, которые используются для оценки качества модели.

Средняя относительная ошибка – среднее отклонение абсолютных значений (разница между наблюдаемыми на местах подсчета и рассчитанными в модели значениями) в процентах. Вычисленная средняя относительная ошибка - 13,18%.

Коэффициент корреляции – является мерой тесноты линейной связи между фактическими данными об интенсивностях потоков на местах подсчета и рассчитанной на основе модели нагрузкой. Он принимает значения в диапазоне: от -1 до 1. Чем ближе значение коэффициента корреляции к 1, тем точнее ряд расчетных значений нагрузки аппроксимирует ряд фактических данных интенсивностей потоков, то есть модель точнее показывает поведение транспортного потока. Вычисленный коэффициент корреляции модели нулевого состояния - 0,8224.

Результатом разработки транспортной макромодели модели Беловского муниципального района станет картограмма распределения загрузки на УДС в пиковый период, картограмма распределения интенсивности транспортных потоков на УДС и картограмма распределения выбросов вредных веществ по УДС в пиковый период (рисунки 1.11 – 1.14).

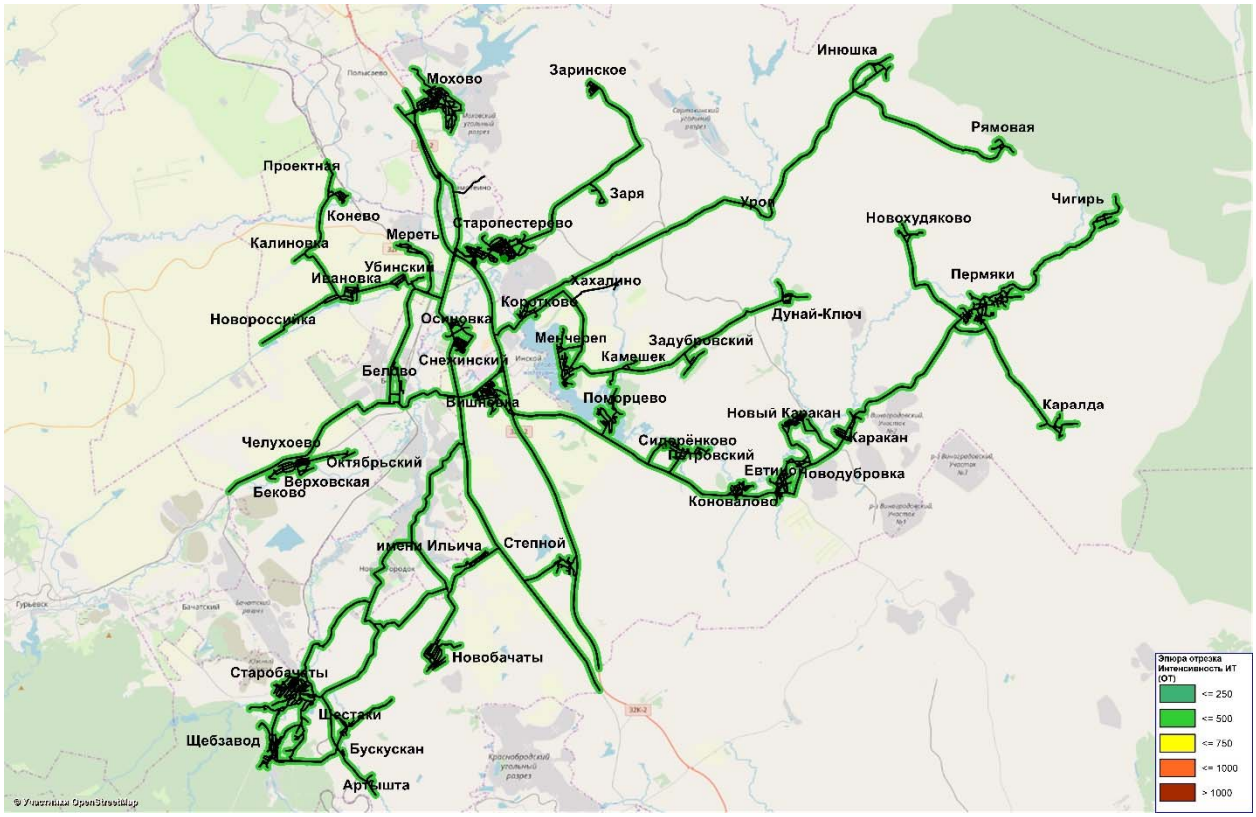


Рисунок 1.11 – Картограмма распределения интенсивности транспортных потоков на улично-дорожной сети Беловского муниципального района в пиковый период

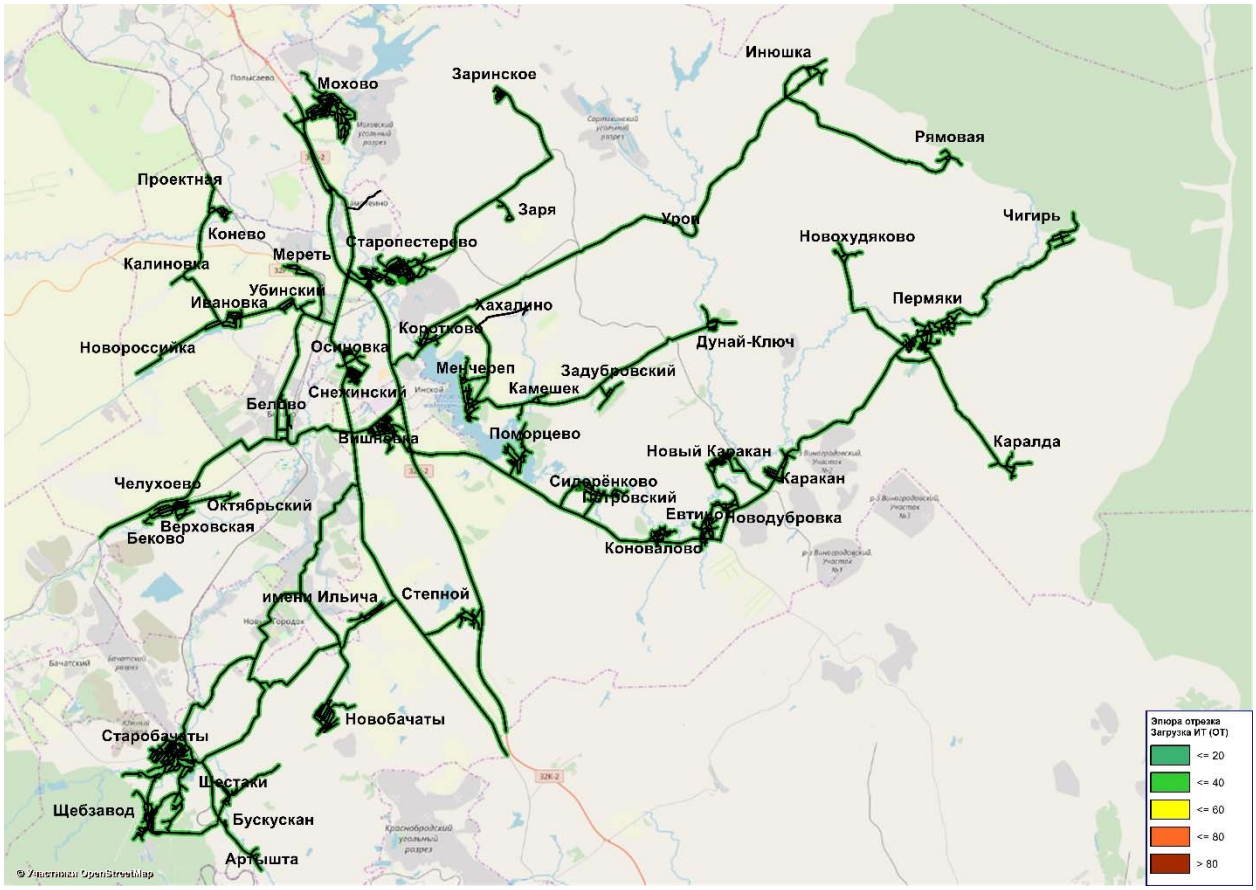


Рисунок 1.12 – Картограмма распределения загрузки на улично-дорожной сети Беловского муниципального района в пиковый период времени

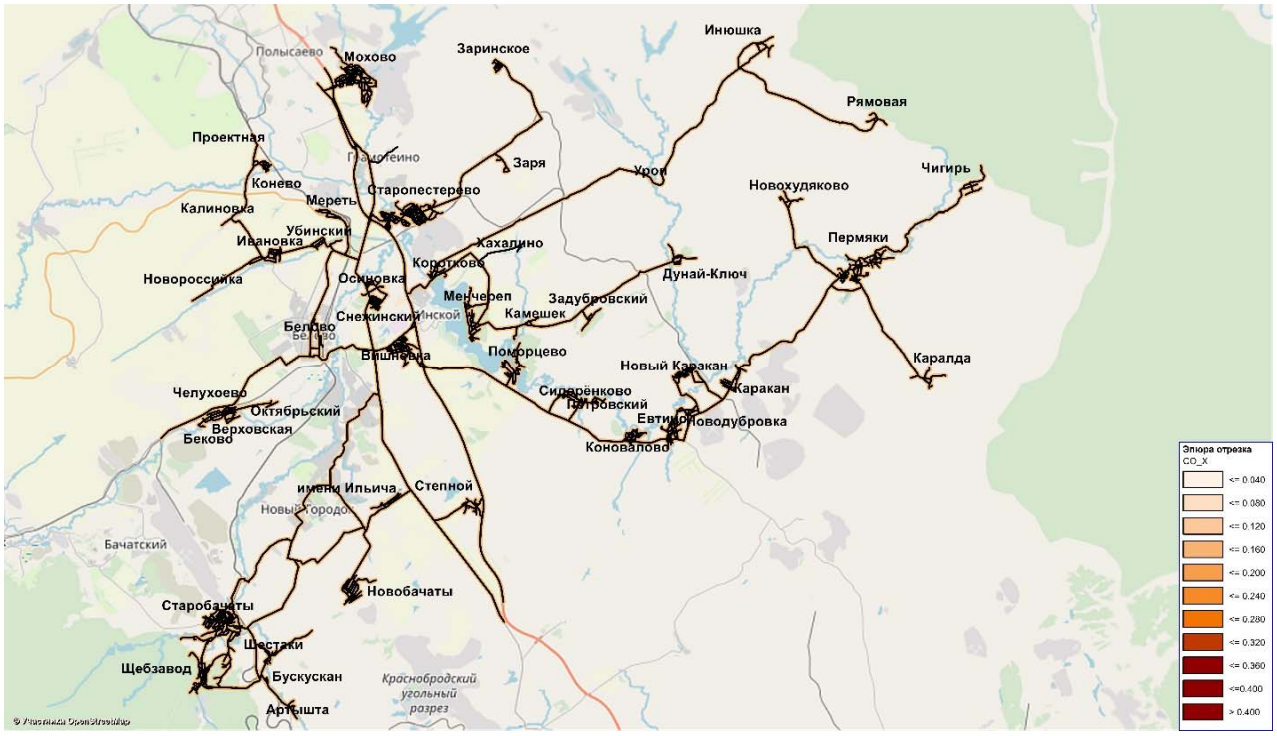


Рисунок 1.13 – Картограмма распределения выбросов вредных веществ (COx) по улично-дорожной сети Беловского муниципального района в пиковый период времени

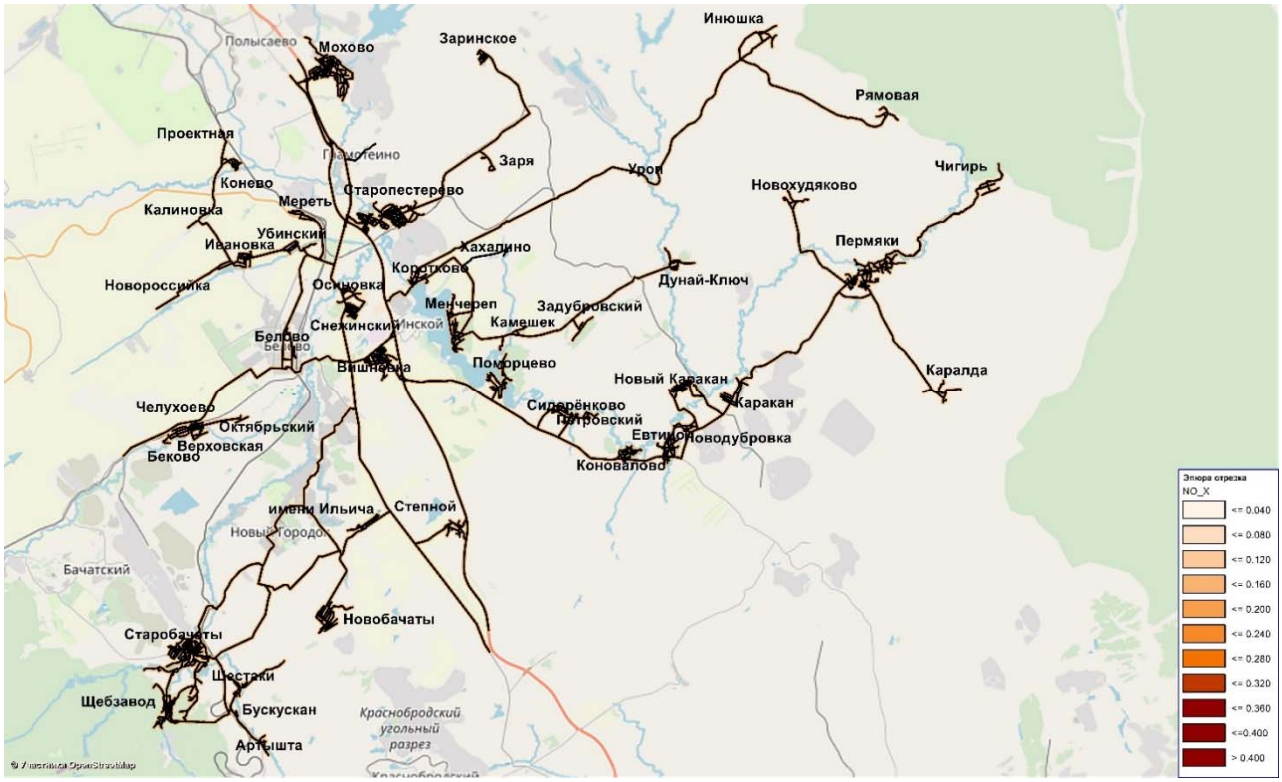


Рисунок 1.14 – Картограмма распределения выбросов вредных веществ (NOx) по улично-дорожной сети Беловского муниципального района в пиковый период времени

1.9. Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на территории Беловского муниципального района (существующая модель движения транспортных потоков)

Полученные значения на рисунках 1.12 – 1.19 показали следующие результаты: существующая организация дорожного движения на территории Беловского муниципального района не приводит к значительным нагрузкам на дорожную сеть и предельным выбросам вредных веществ в пиковый период. Загруженность улично-дорожной сети находится в пределах 20-28%.

Таким образом, была разработана транспортная макромодель Беловского муниципального района с необходимым уровнем качества, которая позволит провести разработку вариантов развития транспортной модели на прогнозные периоды, на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития.

Существующие участки улично-дорожной сети и улично-дорожная сеть в целом загружены не в полной мере на момент проведения обследования. Для более полной и детальной картины относительно рассматриваемых параметров, необходимо провести дополнительные замеры интенсивности транспортных потоков в весенне-летне-осенний период времени в связи с увеличением количества автомобилей (по причине улучшения погодных условий).

2. Разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов на территории Беловского муниципального района для пикового периода

Имитационное моделирование – это метод исследования, при котором изучаемая система заменяется моделью, с достаточной точностью, описывающей реальную систему, с которой проводятся эксперименты с целью получения информации об этой системе.

Цель имитационного моделирования состоит в воспроизведении поведения исследуемой системы на основе результатов анализа наиболее существенных взаимосвязей между ее элементами или другими словами – разработке симулятора (англ. simulation modeling) исследуемой предметной области для проведения различных экспериментов. Имитационное моделирование позволяет имитировать поведение системы во времени. Причем плюсом является то, что временем в модели можно управлять: замедлять в случае с быстропротекающими процессами и ускорять для моделирования систем с медленной изменчивостью. Можно имитировать поведение тех объектов, реальные эксперименты с которыми дороги, невозможны или опасны.

Микромоделирование – построение моделей транспортных и пешеходных потоков на уровне отдельных объектов, отдельно рассматриваемых транспортных средств и пешеходов.

Разработка базовых микромоделей включает в себя выполнение следующих этапов:

- построение улично-дорожной сети;
- введение параметров транспортных потоков (состав потока, интенсивность движения, параметры транспортных средств и т.д.);
- установление параметров регулирования дорожного движения;
- ввод параметров пешеходных потоков (интенсивность движения, скорость и т.д.);
- анализ полученных результатов моделирования.

2.1. Обоснование выбора транспортных узлов для осуществления моделирования

В качестве узла для осуществления микромоделирования было выбрано пересечение а/д «Белово-Инской» — а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск», являющейся частью транспортного «каркаса» исследуемой территории. Схема расположения выбранного перекрестка показаны на рисунках 2.1.

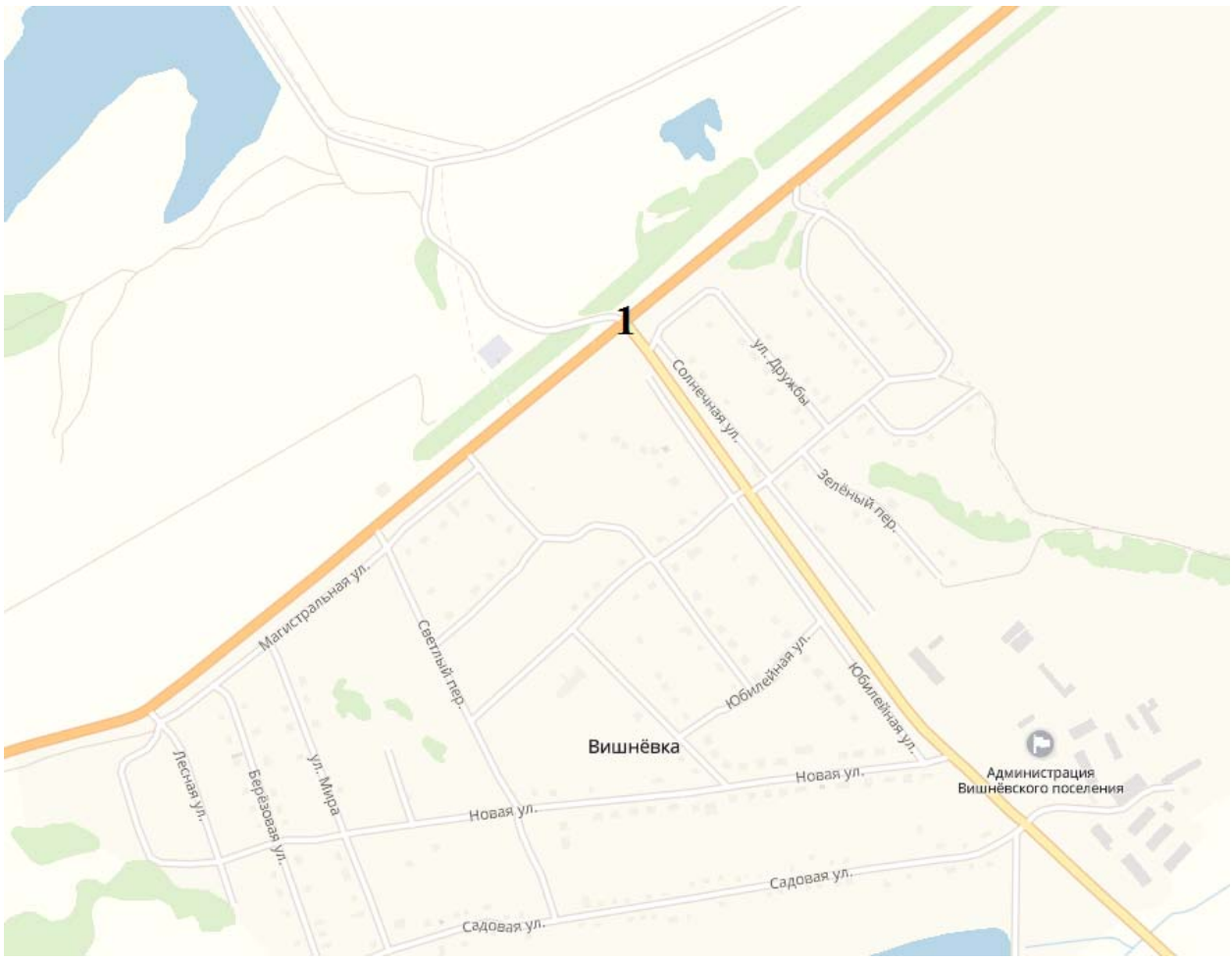


Рисунок 2.1 – Схема расположения моделируемого узла

Промежуток времени, выбранный для моделирования – утренний час «пик».

Модель 1: ***транспортный узел а/д «Белово-Инской» — а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск».***

Данное пересечение находится на территории Евтинского сельского поселения, с. Вишневка – административного центра Беловского муниципального района. Регулирование на выбранном перекрестке осуществляется при помощи дорожных знаков и разметки. В границах транспортного узла расположены остановочные пункты для посадки/высадки пассажиров общественным транспортом.

Выбор узла объясняется фактом осуществления наибольших (по числу) потоков движения транзитных и городских транспортных потоков. Также в непосредственной близости расположены г. Белово и пгт. Инской, являющиеся точками тяготения (в наибольшей степени – трудового тяготения). Конфигурация перекрестка – Х-образный.

2.2. Описание методов и инструментального комплекса моделирования

Модели ключевых транспортных узлов разрабатываются в среде программного комплекса Aimsun.

Aimsun имеет возможность имитации движения транспорта в населенных пунктах и вне населенных пунктов, базирующаяся на шаге времени и на поведении водителя. Наряду с индивидуальным транспортом может моделироваться внутригородской и пригородный,

железнодорожный и автобусный общественный пассажирский транспорт. Движение транспорта имитируется в различных условиях, с возможностью учета разделения полос движения индивидуального и общественного транспорта, регулирования с помощью светосигнальных установок и т.д. Относительно транспортно-технических параметров могут быть оценены различные варианты проектирования.

Aimsun Micro реализует принципы имитационного моделирования на микроуровне. Это значит, что в процессе имитации непрерывно моделируется движение каждого автомобиля, в пределах дорожной сети, с учетом заданных поведенческих моделей (в частности, моделей следования, смены полосы и т.д.). В системе существуют некоторые элементы (например, автомобили и детекторы), состояние которых изменяется непрерывно в течение периода имитации, разделяемого на короткие интервалы времени (шаги имитации). Система включает может включать элементы (например, светофоры и пункты въезда), состояние которых варьируется дискретно в определенные моменты времени периода имитации. Система обеспечивает высокую степень детализации модели движения транспорта, учитывает различия между типами участников движения, допускает широкий диапазон геометрических характеристик дороги. Помимо того, программа позволяет моделировать дорожно-транспортные происшествия, конфликтные маневры и прочее. Микроимитатор способен моделировать функции большинства образцов оборудования, используемого в реальных дорожно-транспортных системах: светофоров, детекторов движения, знаков с переменным содержанием, ограничителей въезда и т.д.

В качестве исходных данных для построения имитационной микромодели используются следующие данные:

– геометрия УДС;

– схема ОДД;

– состав транспортного потока;

– часовые пиковые интенсивности на участках УДС.

Основными показателями состояния транспортных потоков, полученными в результате имитационного моделирования:

– длина очереди перед перекрестком;

– время проезда перекрестка;

– картограмма пропускной способности перекрестка;

– средняя скорость на участках перекрестка.

С целью оценки эффективности работы транспортного узла, используются такие показатели как загруженность движения по полосам. На рисунке 2.2 ниже указаны диапазоны измерения этих показателей. Результатом имитационного моделирования являются картограммы этих показателей.

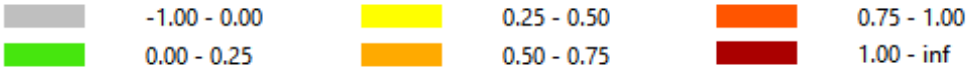


Рисунок 2.2 – Диапазоны измерения интенсивности направлений транспортного узла (доля, %)

Основной принцип функционирования микромоделей транспортных потоков на ключевых транспортных узлах – это описание показателей транспортных потоков на уровне отдельных автомобилей или небольших групп. Аналитическая микромодель

представляет собой одну или несколько математических зависимостей, полученных в результате анализа эмпирических данных на основе различных подходов теории транспортных потоков или на основе теории систем массового обслуживания. Такая модель жестко связывает входные параметры с результатами расчета.

При имитационном моделировании динамические процессы системы-оригинала подменяются процессами, имитируемыми алгоритмом модели, с соблюдением оригинальных соотношений длительностей, логических и временных последовательностей (как и в реальной системе). Имитационное моделирование на микроуровне позволяет максимально точно оценить результирующие показатели качества работы сети.

Равномерное перераспределение транспортных потоков основывается на использовании принципа Уордропа: время на поездку на всех используемых к данному моменту путях всегда будет не больше, чем время на поездку по путям неиспользуемым; каждый из участников потока независимо от остальных в каждый момент времени пытается выбрать наиболее оптимальную траекторию движения.

В Aimsun для расчета потоков используется метод Вулфа-Фрэнка в соответствии с принципом Уордропа. Метод основывается на алгоритме кратчайших путей и специальной реализации алгоритма линейной аппроксимации. При использовании функций задержки соединения, уникальность и конвергенция решения скомпрометированы. Для более широкого теоретического объяснения о назначении и алгоритмов, используемых для его решения, представлены как следующие механизмы:

– участник движения пытается передвигаться, таким образом, чтобы минимизировать путь движения;

– участники движения, едущие между заданным местом отправления и заданным пунктом назначения, скорее всего, выберут маршрут с самым коротким временем в пути;

– отсутствие подвижности, связанное с поездками, не является фиксированным, а зависит от использования транспортной системы;

– время в пути на каждом из путей, соединяющих пункт отправления и пункт назначения, зависит от общего транспортного потока, вызванного перегрузкой.

Рисунок 2.3 – Перераспределение транспортных потоков на основе расчета времени в пути в программном комплексе Aimsun при микромоделировании

Назначение многопользовательского трафика состоит из назначения маршрутов, при котором одновременно учитываются различные типы пользователей (участников). Каждый класс пользователей может воспринимать различные затраты времени на передвижение, но расчет основывается на общем объеме.

2.3. Расчет времени в пути, а также распределение средней скорости транспортного потока

В процессе моделирования выявляются проблемы, возникающие при проезде исследуемого участка, или делается вывод об их отсутствии.

В программной среде Aimsun была построена транспортная схема пересечения, состоящая из дорожных и соединительных отрезков с шириной, соответствующей исходным данным о геометрических характеристиках моделируемого объекта. Отрезки представляют собой проезжую часть дороги в разных направлениях с установленным количеством полос движения, которая задается как параметр соответствующих отрезков.

Визуализация моделируемого транспортного узла представлена на рисунках 2.4 – 2.5.

Рисунок 2.4 – Визуализация Модели 1

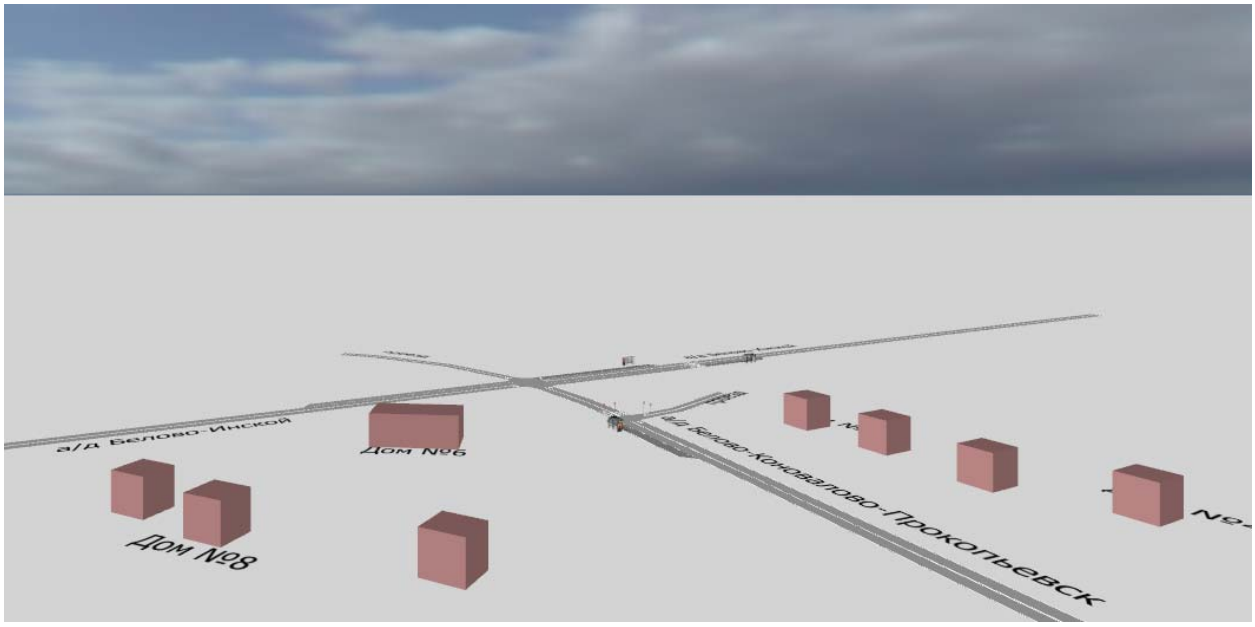


Рисунок 2.5 – 3D-визуализация Модели 1

Основой моделирования транспортных узлов является построение улично-дорожной сети в соответствии с ее существующим расположением. Для визуальной детализации используется графическая подоснова исследуемой территории с картографического источника – https://www.openstreetmap.org.

После процесса обработки графического материала следует внедрение матрицы интенсивности транспорта (рисунок 2.6), пример указан для легкового типа автомобилей. Для каждого вида транспортного средства предусмотрена своя матрица. В ходе внедрения задается количество транспортных средств по направлениям движения.

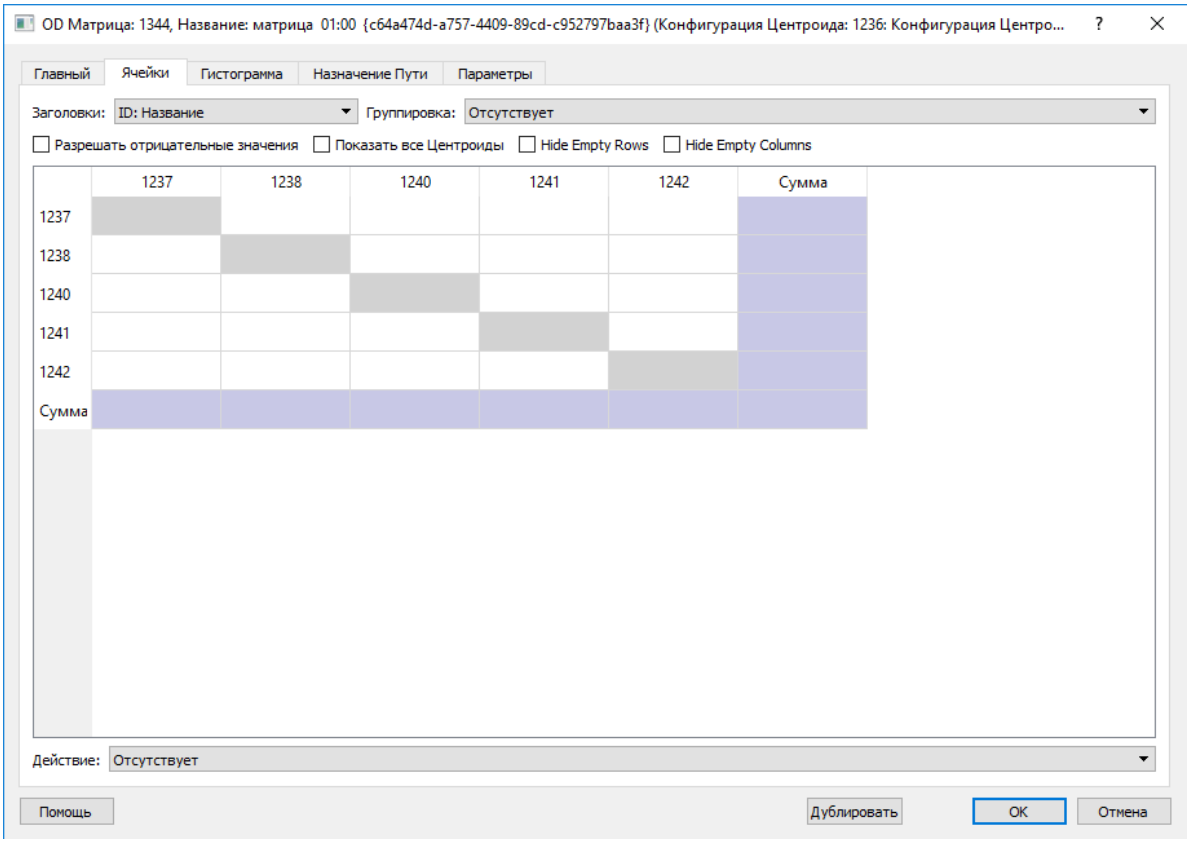


Рисунок 2.6 – Матрица интенсивности легковых транспортных потоков

Рассматриваемый транспортный узел регулируются пассивными (дорожная разметка, дорожные знаки) ТСОДД. При помощи специального инструментария создадим право приоритета при проезде нерегулируемого перекрестка (рисунки 2.7 – 2.9).

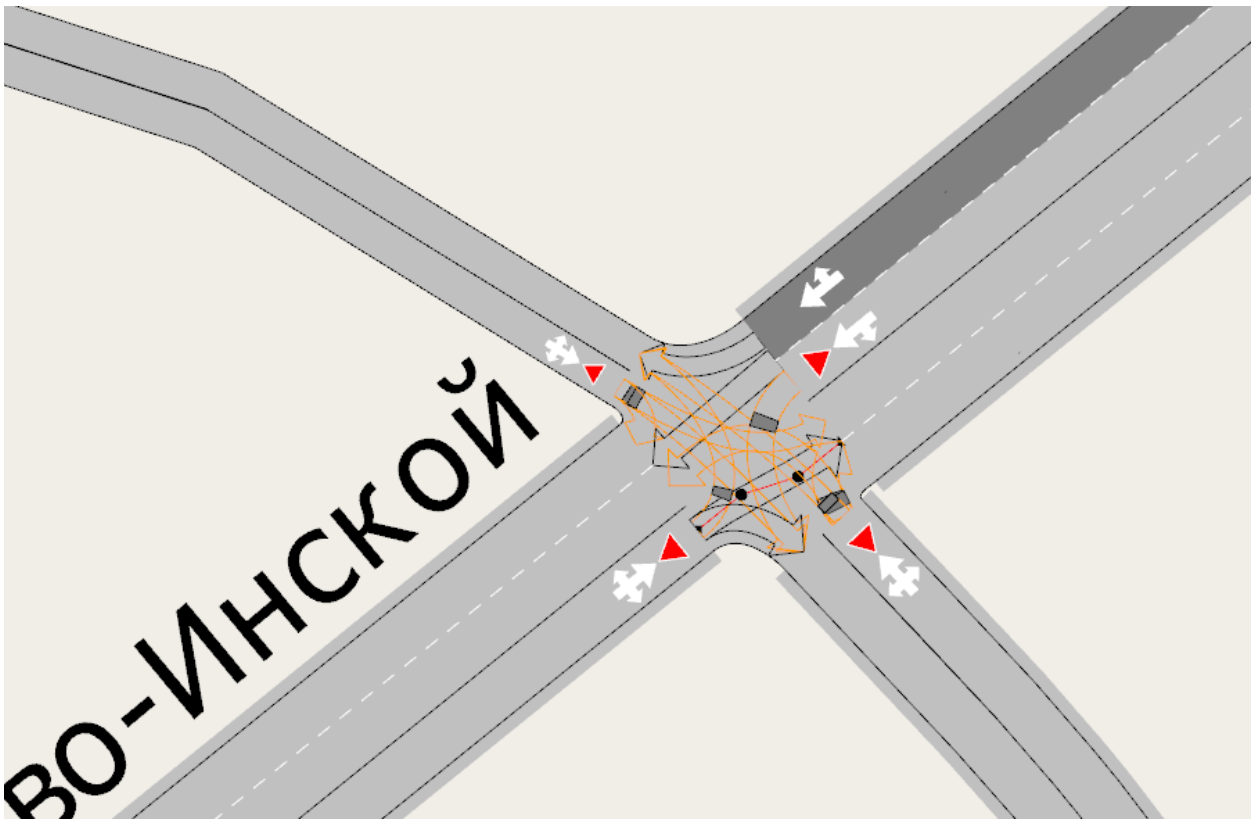


Рисунок 2.7 – Моделирование приоритета проезда

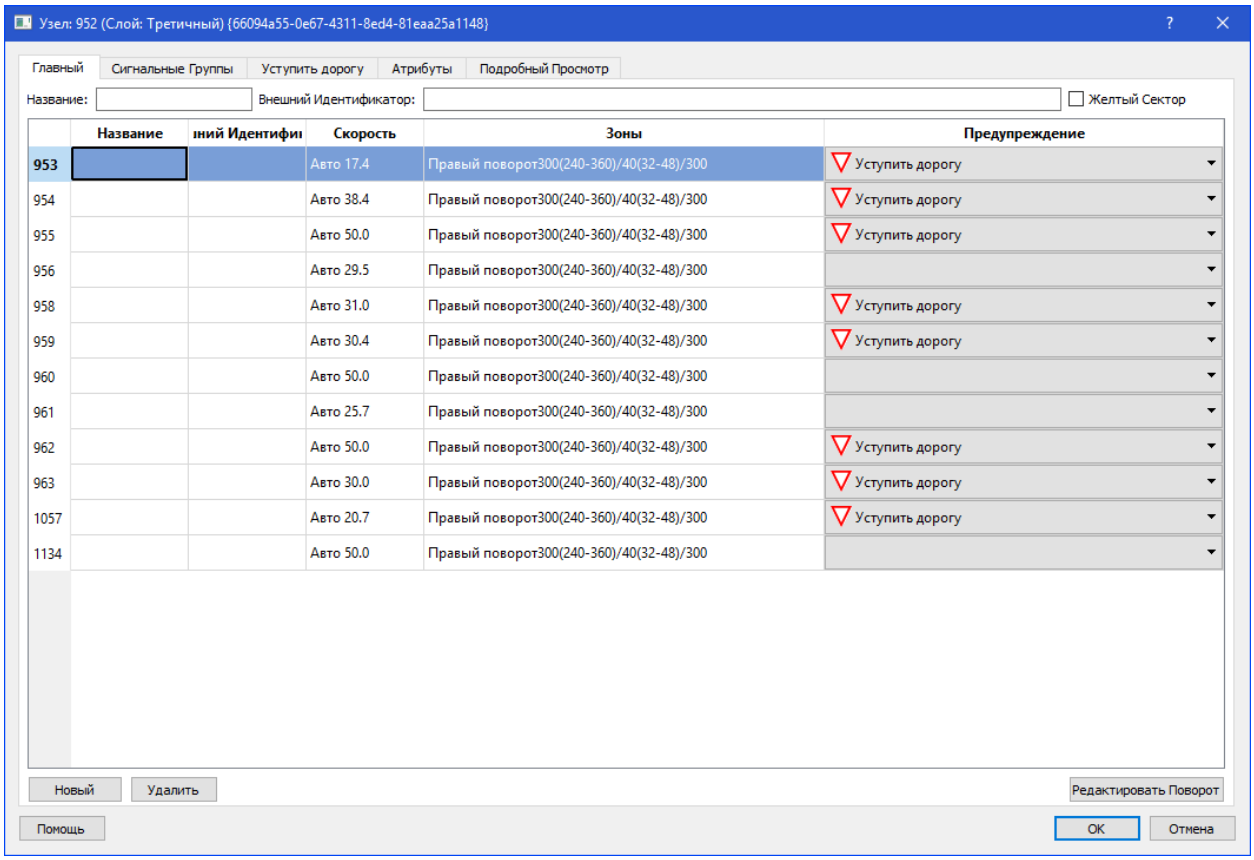


Рисунок 2.8 – Моделирование приоритета проезда

Добавление пешеходных потоков осуществляется по принципу, схожему с транспортными потоками. Различие состоит в добавлении точек входа/выхода для

пешеходов. Расположение входов/выходов зависит от моделируемой ситуации (рисунок 2.9).

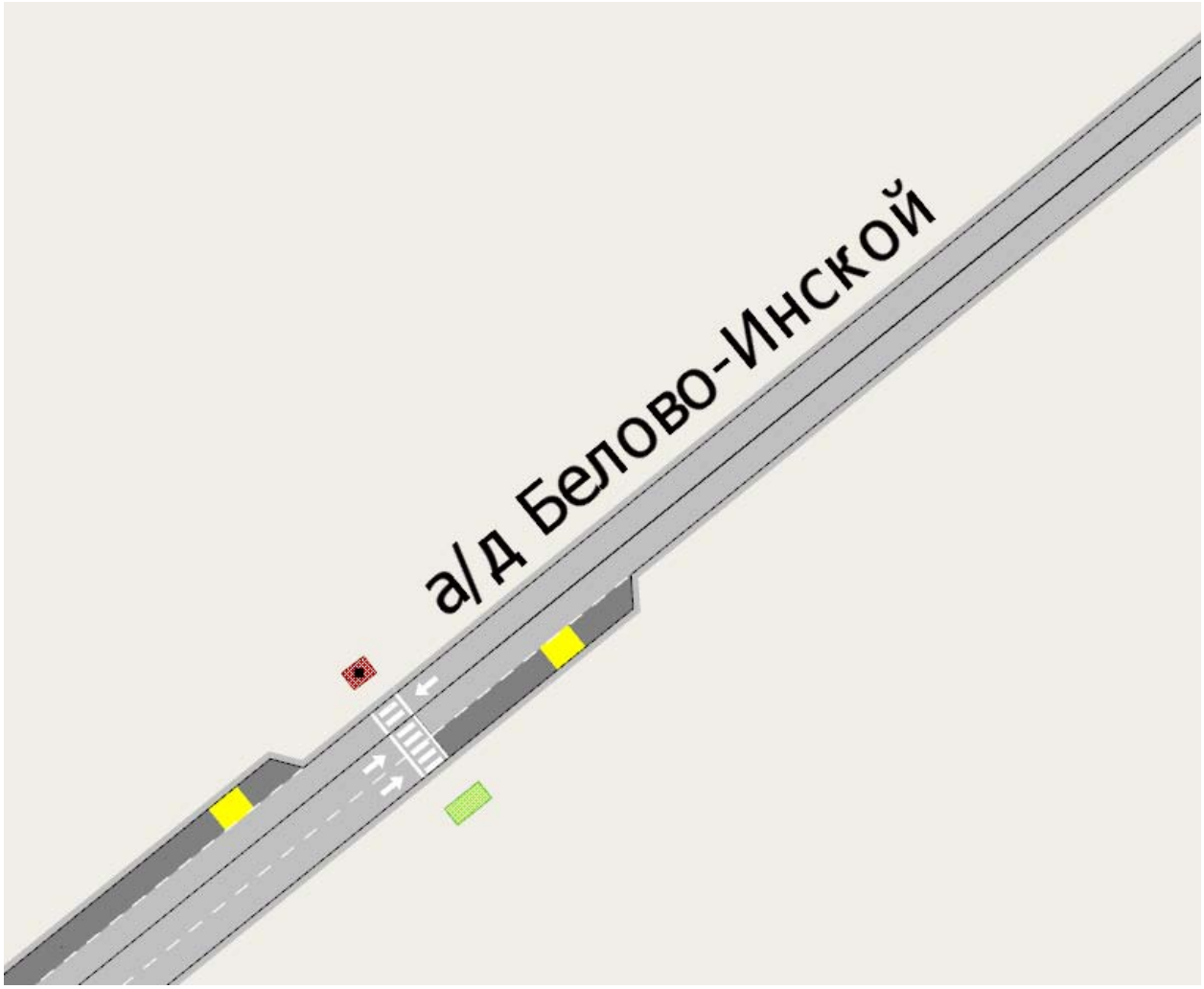


Рисунок 2.9 – Моделирование пешеходного движения

Зеленым прямоугольником обозначена точка входа, красным – точка выхода.

Картограммы интенсивности существующих транспортных потоков, с полученными моделями представлены на рисунке 2.10.

Рисунок 2.10 – Фрагмент моделирования существующей схемы ОДД с картограммой загруженности при существующей интенсивности движения

На рисунке 2.10 цифрами обозначена интенсивность движения транспортных потоков, цветом загруженность участков улично-дорожной сети в границах пересечения. Процент загруженности участка дорожной сети устанавливается из рисунка 2.2.

Основные характеристики транспортных потоков, полученные при помощи программного комплекса Aimsun, указаны в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Характеристики транспортных потоков

Показатели	Значения
Время в пути, с./км.	118,70
Время задержки, с./км.	24,44
Максимальный виртуальный затор, авт.	2,00
Время остановки, с./км.	0,86
Плотность, авт./км.	6,51
Средняя скорость, км./ч.	30,33
Средняя длина очереди затора, авт.	0,05
Входной поток, авт.	786,00
Общее пройденное расстояние, км.	55,20

2.4. Определение проблем и причин недостаточности пропускной способности в ключевых транспортных узлах

Модель 1: ***транспортный узел а/д «Белово-Инской» — а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск».***

Результаты моделирования выбранного транспортного узла на микроуровне показали следующие результаты.

Анализ дорожного движения на рассматриваемом узле в виде оценки расположения дорожных знаков (приоритетов проезда) и установленной интенсивности движения транспортных потоков показало незначительную нагрузку на участки улично-дорожной сети для внедрения каких-либо мероприятий в настоящее время.

Установлена загруженность на прогнозные периоды: участки автомобильной дороги «Белово-Инской» в пределах 40%, участки автомобильной дороги «Белово-Коновалово-Прокопьевск» в пределах 18%.

Согласно результатам моделирования, транспортная ситуация на выбранном перекрестке имеет хорошие показатели. Ситуаций образования «затора» не наблюдается. Существующая организация дорожного движения в рассматриваемом узле удовлетворяет транспортному спросу в настоящее время.

Среди недостатков в организации дорожного движения следует отнести обустройство остановочных павильонов «Вишневка поворот» по а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» не в соответствии нормативным документам по обустройству остановочных пунктов.

2.5. Определение оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах

Модель 1: ***транспортный узел а/д «Белово-Инской» — а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск».***

Анализ транспортной ситуации на рассматриваемом узле показал отсутствие каких-либо заторов или других помех, которые могут привести к значительному снижению пропускной способности. Для оценки возможности повышения пропускной способности и безопасности дорожного движения в узле на прогнозные периоды проведем моделирование с комплексом рассматриваемых вариантов мероприятий по ОДД.

Для интенсивности движения транспортных потоков на прогнозные периоды, из статистических данных уровня автомобилизации можно спрогнозировать рост численности автопарка на территории Беловского муниципального района. Коэффициента уровня роста автомобилизация в календарный год составляет 1,04. В таблицах 2.2 – 2.4 отображена информация о интенсивности движения транспортных потоков на прогнозные периоды.

Таблица 2.2 – Прогнозируемая интенсивность движения транспортных потоков на краткосрочный период

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0	0	0	0	0	0
большой автобус	2	0	0	0	0	2

продолжение таблицы 2.2

средний автобус	2	0	0	0	0	2
микроавтобус	7	7	0	0	0	2
легковой	307	105	58	34	39	311
грузовые < 2 т.	10	0	0	0	0	7
грузовые 2-6 т.	10	10	2	0	2	5
грузовые 6-12 т.	5	5	0	0	0	2
грузовые 12-20 т.	2	2	0	2	0	15
грузовые >20 т.	0	0	0	0	0	0
ИТОГО, факт.ед.:	346	129	61	36	41	348
ИТОГО по направлениям, факт.ед.:	474		97		389	

Таблица 2.3 – Прогнозируемая интенсивность движения транспортных потоков на среднесрочный период

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0	0	0	0	0	0
большой автобус	2	0	0	0	0	2
средний автобус	2	0	0	0	0	2
микроавтобус	9	9	0	0	0	2
легковой	374	128	71	41	47	378
грузовые < 2 т.	12	0	0	0	0	9
грузовые 2-6 т.	12	12	2	0	2	6
грузовые 6-12 т.	6	6	0	0	0	2
грузовые 12-20 т.	2	2	0	2	0	18
грузовые >20 т.	0	0	0	0	0	0
ИТОГО, факт.ед.:	420	157	73	44	50	421
ИТОГО по направлениям, факт.ед.:	577		117		471	

Таблица 2.4 – Прогнозируемая интенсивность движения транспортных потоков на долгосрочный период

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0	0	0	0	0	0
большой автобус	2	0	0	0	0	2
средний автобус	2	0	0	0	0	2
микроавтобус	11	11	0	0	0	2
легковой	455	156	86	50	57	460
грузовые < 2 т.	15	0	0	0	0	11
грузовые 2-6 т.	15	15	2	0	2	7
грузовые 6-12 т.	7	7	0	0	0	2
грузовые 12-20 т.	2	2	0	2	0	22
грузовые >20 т.	0	0	0	0	0	0
ИТОГО, факт.ед.:	510	191	89	52	60	510
ИТОГО по направлениям, факт.ед.:	701		141		569	

На основе прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков проведем моделирование узла для каждого периода, включая настоящее время.

К предлагаемых мероприятий на краткосрочный период относится обустройство остановочных пунктов в соответствии с нормативными документами. Данное мероприятие предусматривает перенос: пешеходного перехода по а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» и остановок «Вишневка поворот».

Кроме того, в ходе проведения натурного обследования пассажиропотока было установлено отсутствие обустроенного павильона, посадочной площадки, ТСОДД для остановки «Вишневка поворот» со стороны Солнечной улицы.

Вариант обустройства представлен рисунках 2.11 – 2.12.

Рисунок 2.11 – Предлагаемые мероприятия по ОДД в краткосрочный период (обустройство остановочных павильонов)

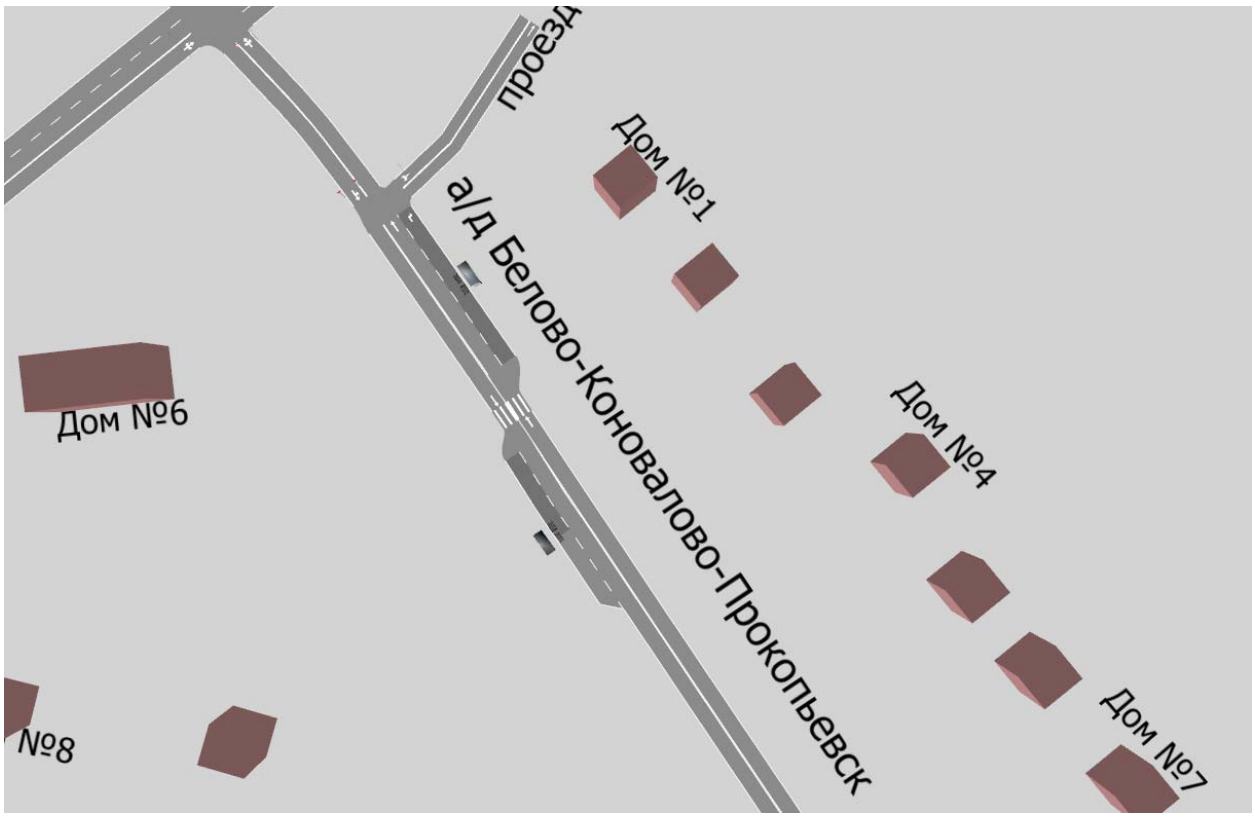


Рисунок 2.12 – Предлагаемые мероприятия по ОДД в краткосрочный период

С учетом предлагаемых мероприятий проведем имитационное моделирование, как для краткосрочного периода, так и для настоящего периода времени с целью получения более достоверной информации о реализации мероприятий.

Результаты моделирования отображены на рисунках 2.13 – 2.15 и в таблице 2.5.

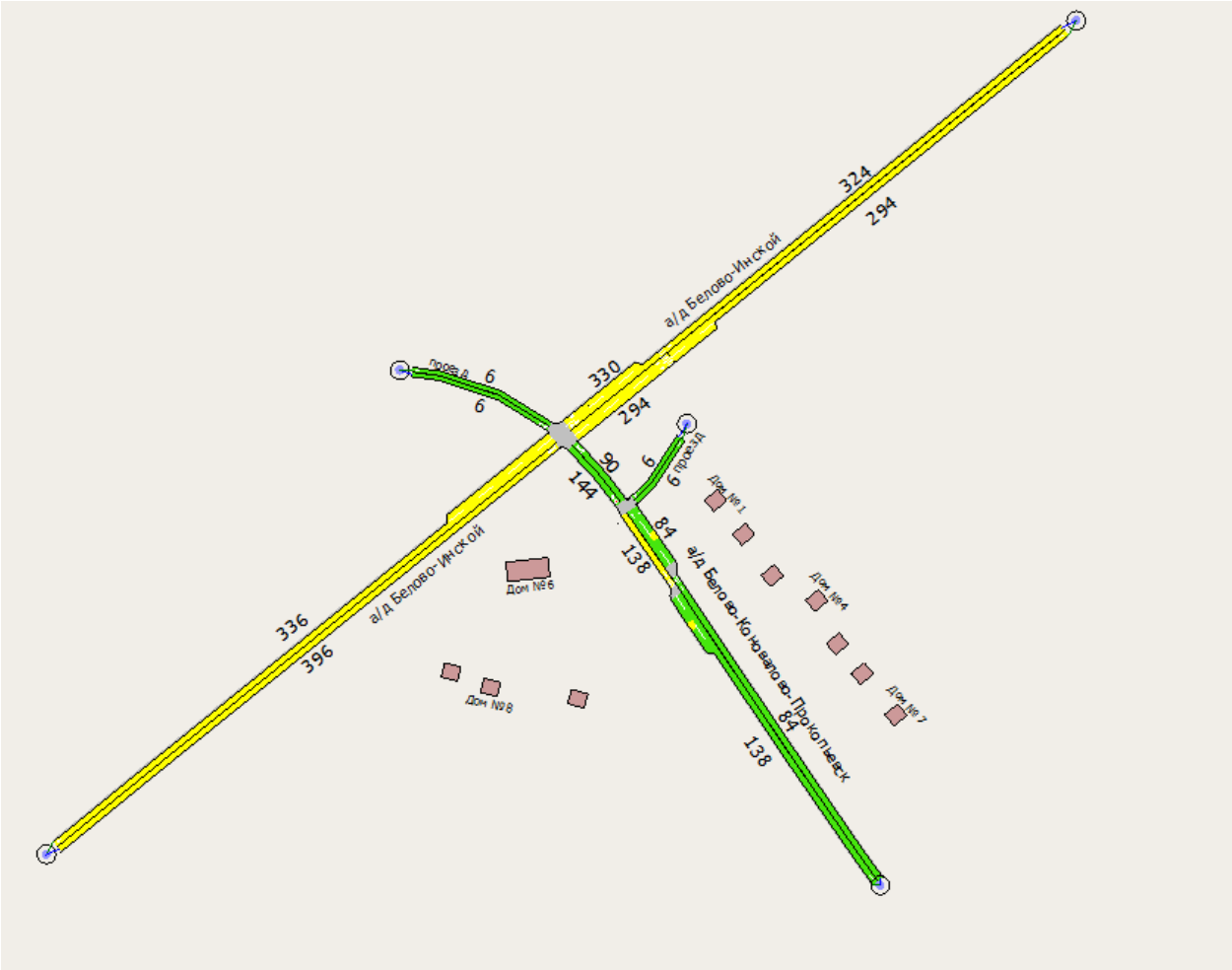


Рисунок 2.13 – Фрагмент моделирования предлагаемой схемы ОДД с картограммой загруженности при существующей интенсивности движения

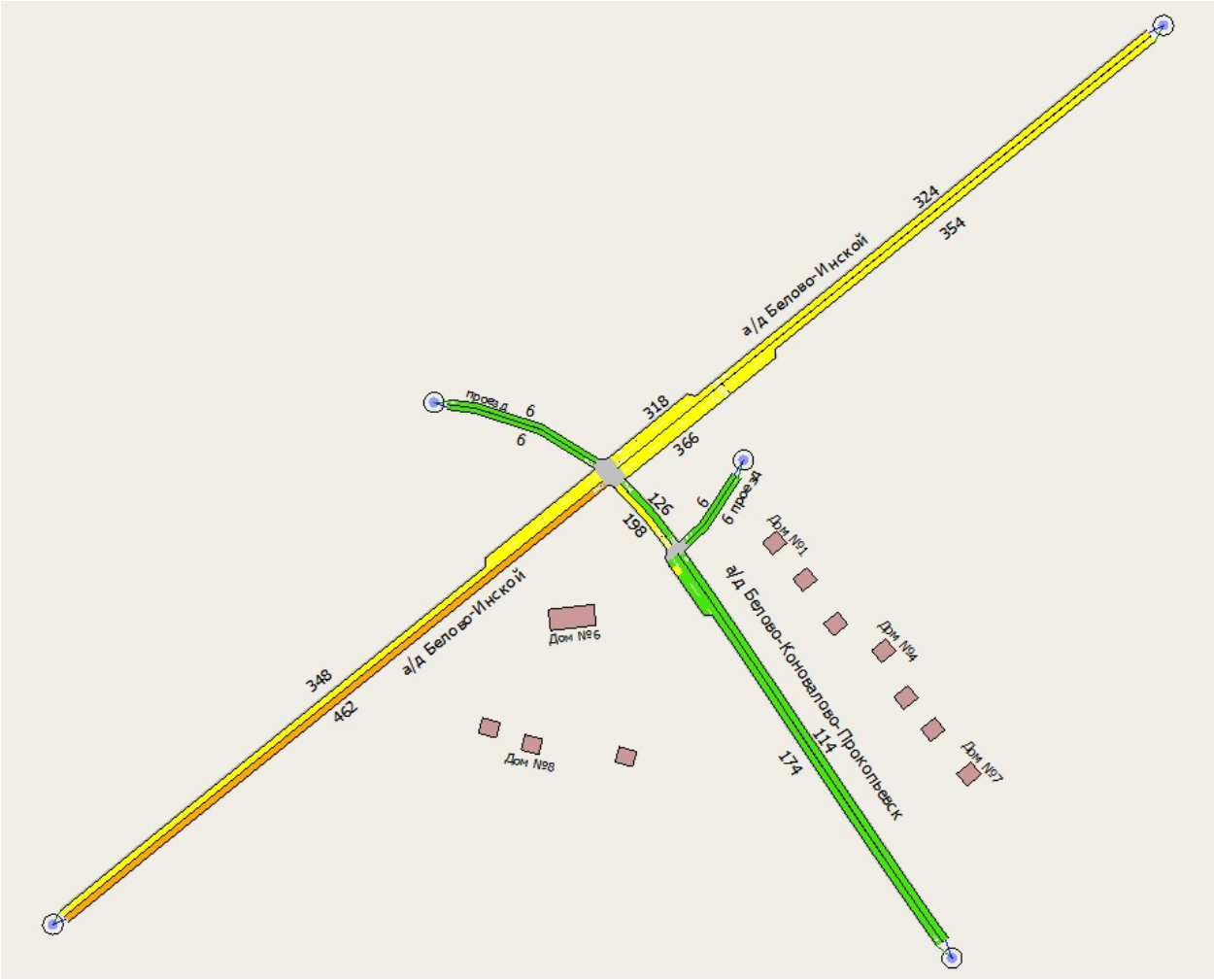


Рисунок 2.14 – Фрагмент моделирования схемы ОДД без внесения изменений с картограммой загруженности при интенсивности движения в краткосрочный период

Рисунок 2.15 – Фрагмент моделирования предлагаемой схемы ОДД с картограммой загруженности при интенсивности движения в краткосрочный период

Таблица 2.5 – Характеристика транспортных потоков

Показатели	Значения в настоящее время (существующая ОДД)	Значения в настоящее время (при внедрении мероприятий)	Значения в краткосрочный период (без внедрения мероприятий)	Значения в краткосрочный период (при внедрении мероприятий)
Время в пути, с./км.	118,70	118,58	130,48	132,65
Время задержки, с./км.	24,44	24,32	32,24	35,74
Максимальный виртуальный затор, авт.	2	2	2	3
Время остановки, с./км.	0,86	0,81	2,59	3,71
Плотность, авт./км.	6,51	6,42	8,06	9,03
Средняя скорость, км./ч.	30,33	30,36	29,88	27,14
Средняя длина очереди затора, авт.	0,05	0,04	0,43	0,64
Входной поток, авт.	786	786	963	999
Общее пройденное расстояние, км.	55,20	55,24	70,65	81,08

На основании оценки характеристик транспортных потоков, полученных при проведении имитационного моделирования (для настоящего и краткосрочного периодов времени (0-5 лет)), можно сделать вывод, что при внедрении мероприятий по обустройству остановочных павильонов и переносу пешеходного перехода на а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» не приведут к ухудшению значений основных показателей транспортных потоков. Обустройство остановочных пунктов по нормативным документам ОСТ 218.1.002-2003, ГОСТ Р 52766-2007 позволит обеспечить безопасную высадку пассажиров и комфортное ожидание маршрутов общественного транспорта.

В связи с ежегодным ростом численности автомобильного парка, для оптимизации пропускной способности рассматриваемого пересечения на среднесрочный период рассмотрена возможность организации светофорного регулирования для осуществления поочередного пропуска транспортных потоков во времени. Используя прогнозируемые значения интенсивности транспортных потоков, промоделируем исследуемый узел с предлагаемыми мероприятиями и без их внедрения. При этом за основу будет взята модель с обустроенными остановочными пунктами. Цикл светофорного регулирования подобран экспериментальным путем.

Предлагаемый цикл светофорного регулирования выглядит следующим образом:

$$\mathrm{T_ц} = (t_о + t_п) = (37 + 4) + (18 + 3) = \ 62 \text{ с.} \qquad (1)$$

где $\mathrm{T_ц}$ – цикл светофорного регулирования, с., $t_о$ – время основного такта, с., $t_п$ – промежуточный такт, с.

Схемы пофазного разъезда представлены на рисунках 2.16 – 2.17 ниже.

Рисунок 2.16 – Предлагаемая схема пофазного разъезда в транспортном узле (I фаза)

Рисунок 2.17 – Предлагаемая схема пофазного разъезда в транспортном узле (II фаза)

В первой фазе движение транспортных потоков осуществляется по а/д «Белово-Инской» во всех направлениях. Во второй фазе происходит движение транспортных потоков, движущихся по а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск», совместно с возможностью движения со стороны проезда по всем направлениям.

Диаграмма предлагаемого цикла светофорного регулирования представлена в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Диаграмма предлагаемого цикла светофорного регулирования

Вид потока	Наименование	34 с.	3 с.	3 с.	1 с.	15 с.	3 с.	3 с.
Транспорт (фаза 1)	а/д «Белово-Инской»							
Транспорт (фаза 2)	а/д «Белово-Коновалов-Прокопьевск»							

Результаты моделирования отображены на рисунках 2.18 и 2.19, а также в таблице 2.7.

Рисунок 2.18 – Фрагмент моделирования схемы ОДД без внесения изменений с картограммой загруженности при интенсивности движения в среднесрочный период

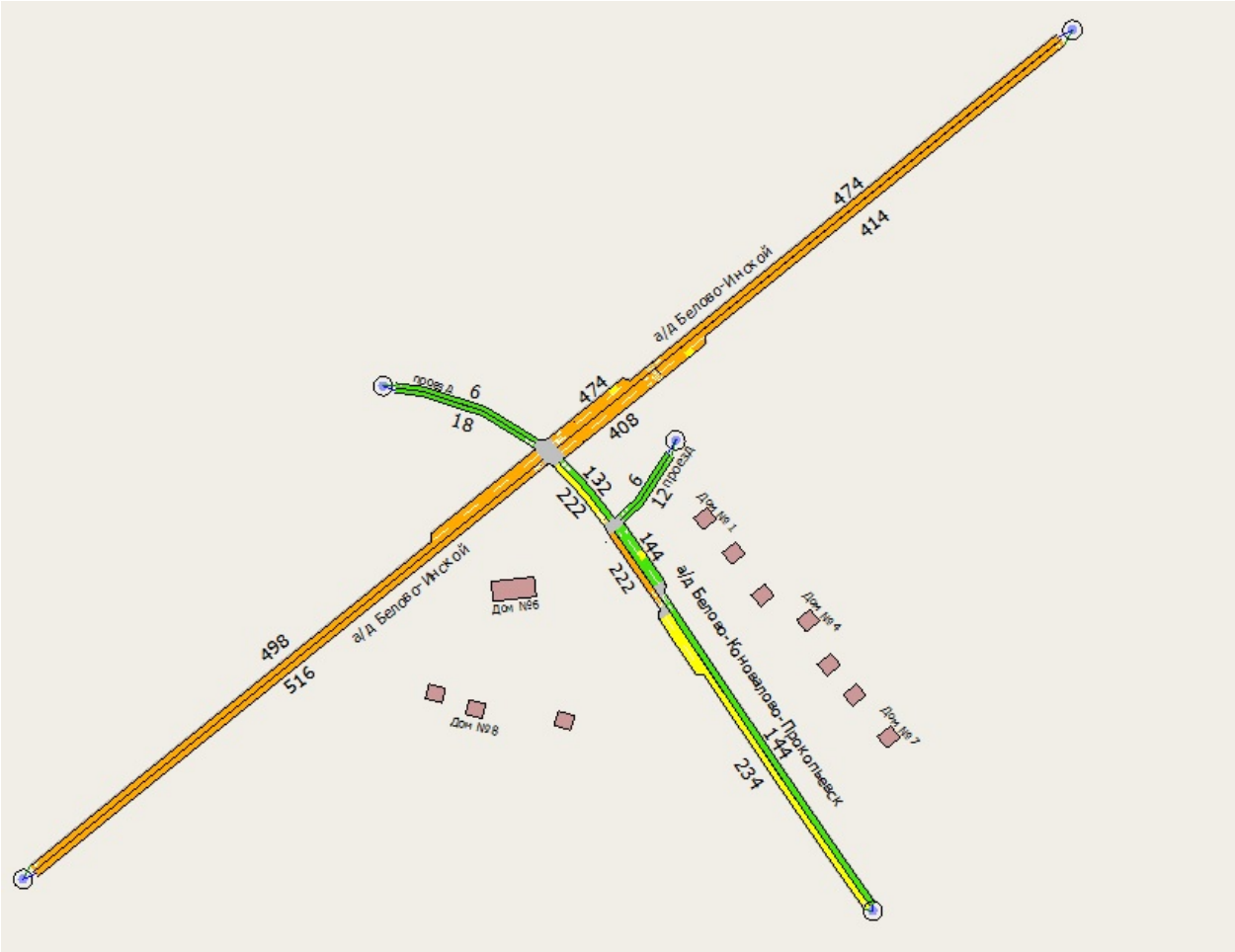


Рисунок 2.19 – Фрагмент моделирования предлагаемой схемы ОДД с картограммой загруженности при интенсивности движения в среднесрочный период

Таблица 2.7 – Характеристика транспортных потоков

Показатели	Значения в среднесрочный период (без внедрения мероприятий)	Значения в среднесрочный период (при внедрении мероприятий)
Время в пути, с./км.	129,74	144,84
Время задержки, с./км.	33,47	48,64
Максимальный виртуальный затор, авт.	3,00	3,00
Время остановки, с./км.	2,67	17,42
Плотность, авт./км.	9,96	11,09
Средняя скорость, км./ч.	27,75	24,86
Средняя длина очереди затора, авт.	0,38	4,02
Входной поток, авт.	1125	1125
Общее пройденное расстояние, км.	88,86	93,73

При введении светофорного регулирования наблюдается скопление некоторого количества транспортных средств, снижается средняя скорость движения из-за остановок и разгона. Плотность автомобилей на километр незначительна.

Организация движения на пересечениях без светофорного регулирования обеспечивает беспроблемный проезд автотранспорта. Время задержки автомобилей меньше аналогичных показателей на модели со светофорным регулированием.

Итогом рассмотренных моделей стало неактуальность внедрения светофорного регулирования для рассматриваемого транспортного узла. Светофорное регулирование уменьшит следующие показатели: время в пути возрастет на 11%, время задержки возрастет на 31%, время остановки возрастет на 84%. Также не выполняются условия введения светофорного регулирования (на основе ОДМ 218.6.003-2011 и ГОСТ Р 52289-2004).

Проведение моделирования в долгосрочный период не требуется, в связи с незначительным увеличением прогнозируемой интенсивность на долгосрочный период.

Заключение.

Подводя итоги микромоделирования выбранного транспортного узла, можно сделать следующие выводы. Данный перекресток не требует изменений в организации дорожного движения в связи с недостаточной интенсивностью транспортных и пешеходных потоков (введение светофорного регулирования). Также данный факт обуславливается соответствием существующих и прогнозируемых условий движения транспортному спросу.

Основным мероприятием является обустройство остановочных пунктов «Вишневка поворот» по а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» в соответствии с нормативными документами.

3. Разработка вариантов проектирования на расчетный период в увязке с документами территориального планирования, документации по планировке территорий, документами стратегического планирования, мероприятиями целевых программ и планов развития территории, включающих принципиальные предложения и решения по развитию улично-дорожной сети и основным мероприятиям ОДД

Анализ документации по развитию транспортной инфраструктуры на территории Беловского муниципального района показал отсутствие актуальных изменений улично-дорожной сети в виде строительства; прогнозируемый анализ демографических показателей населения характеризуется незначительным сокращением численности населения; развитие автомобильного парка района характеризуется увеличением количества единиц.

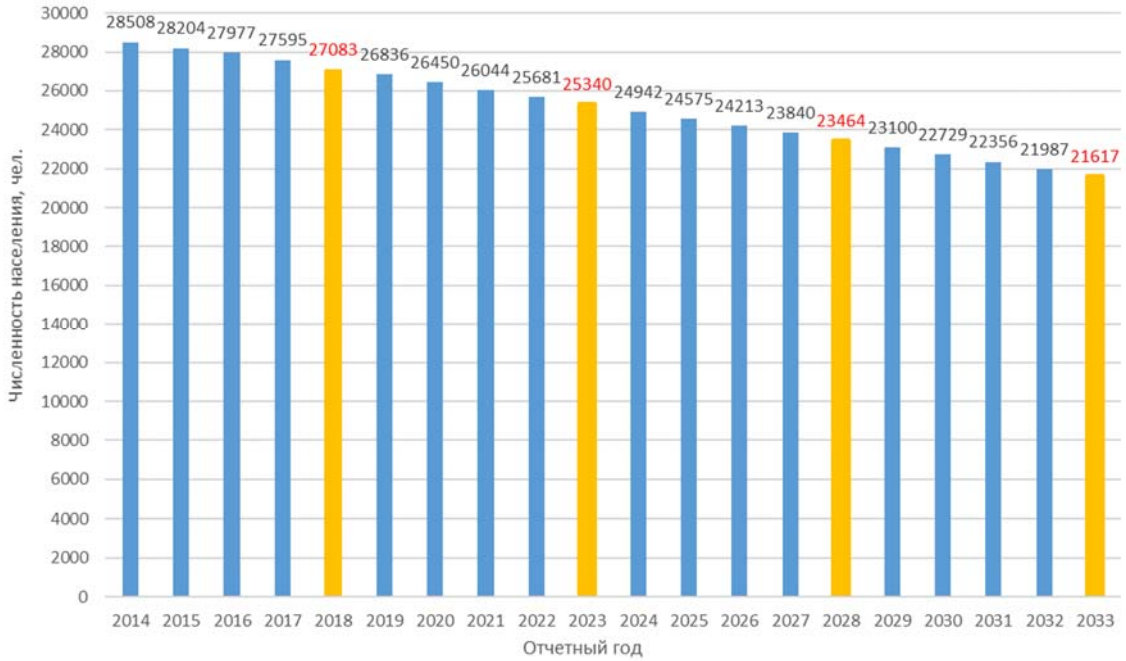


Рисунок 3.1 – Прогнозируемый уровень динамики численности населения

Таблица 3.1 – Прогнозирование данных транспортного спроса

	в настоящее время	период на (0-5 лет)	период на (6-10 лет)	период на (11-15 лет)
транспортный парк	12670	15247	17747	20263
уровень автомобилизации (на 1000 человек)	298	389	492	612

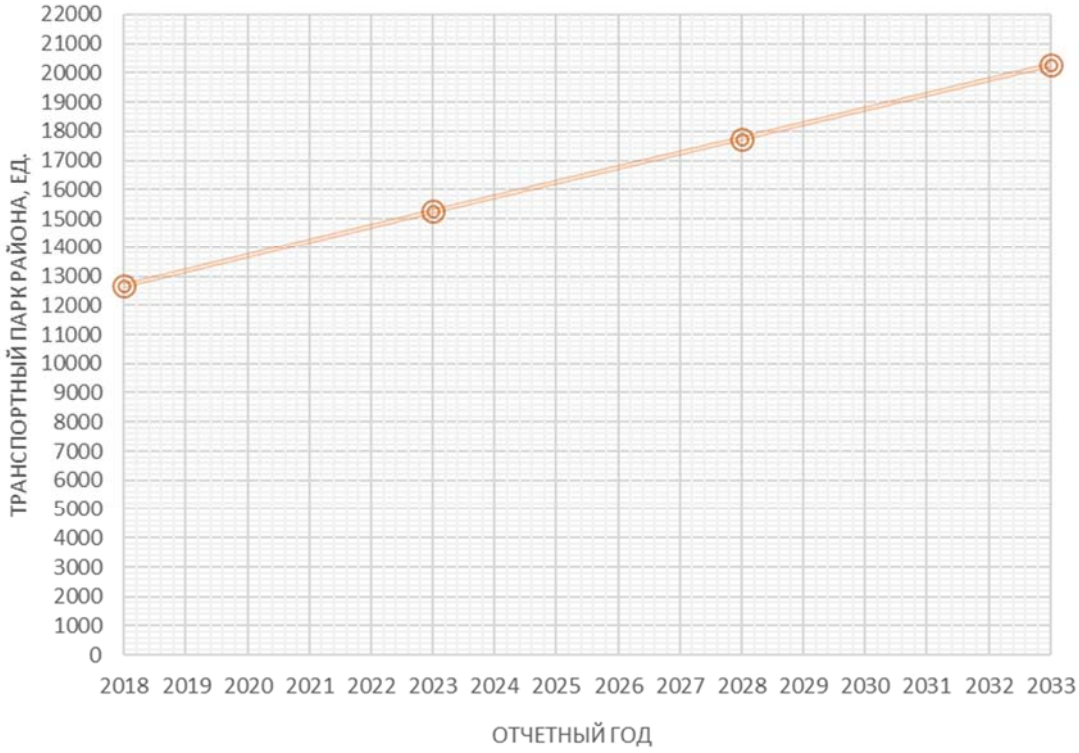


Рисунок 3.2 – Прогнозируемый уровень динамики транспортного парка Беловского муниципального района

На основании вышеуказанных утверждений, вариантов проектирования улично-дорожной сети в увязке с существующими территориальными документами не предлагается.

Разработка базовых макромоделей на прогнозные периоды, включает в себя мероприятия по повышению уровня безопасности и организации дорожного движения. Для учета перераспределения транспортного потока на прогнозные периоды следует учитывать мероприятия по содержанию объектов транспортной инфраструктуры. На перспективные периоды учитывается прогнозируемый уровень развития автомобилизации.

4. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основании результатов прогнозирования транспортного спроса и моделирования параметров дорожного движения (без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий)

На основании полученных данных о количестве транспортных средств и социально-демографической статистики на прогнозные периоды, разрабатывается транспортная модель исследуемой территории на прогнозные периоды (рисунки 4.1 – 4.3).

По развитию транспортной инфраструктуры Беловского муниципального района в краткосрочный период (0-5 лет) выделяют следующие основные мероприятия:

- ✓ ремонт автомобильных дорог местного значения;
- ✓ нанесение дорожной разметки на проезжую часть;
- ✓ поддержание технического состояния мостовых сооружений (при наличии);
- ✓ обустройство существующих УДС в соответствии с ПОДД;
- ✓ содержание технических средств организации дорожного движения.

Предлагаемые мероприятия в среднесрочный (6-10 лет) и долгосрочный (11-15 лет) период:

- ✓ повышение эффективности эксплуатации автомобильных дорог;
- ✓ ремонт и автомобильных дорог местного значения;
- ✓ обновление дорожной разметки на проезжей части;
- ✓ обустройство нерегулируемых пешеходных переходов;
- ✓ поддержание технического состояния мостовых сооружений (при наличии);
- ✓ содержание технических средств организации дорожного движения.
- ✓ обустройство существующих УДС в соответствии с ПОДД;
- ✓ актуализация аварийных участков улично-дорожной сети.

Подробный перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети Беловского муниципального района представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Мероприятия по развитию улично-дорожной сети Беловского муниципального района

Наименование улицы (участка улицы)	Тип покрытия	Мероприятия	Период реализации
Бековское сельское поселение			
ул. Береговая	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Мелиораторов	асфальтобетон	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Центральная	асфальтобетон	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Юбилейная	асфальтобетон	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Заречная	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Молодежная	асфальтобетон	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Октябрьская	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Набережная	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Новая	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Советская	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Четонова	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Школьная	асфальтобетон	ямочный ремонт	среднесрочный
Евтинское сельское поселение			
с. Вишневка			
ул. Садовая	щебень	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Новая	от дома №1 до №23а асфальто-щебеночное покрытие от дома №24 до №59 щебень	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Березовая	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Дружбы	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Заимка	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Звездочка	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Инская	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Лесная	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Магистральная	щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Мира	щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Молодежная	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Сибирская	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Снежная	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Солнечная	щебень	грейдирование	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Строителей	от дома № 1 до №8 щебень, от дома № 9 до №20 грунт, от дома №21 до №28 щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Школьная	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Юбилейная	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Ясная	грунт	грейдирование	среднесрочный
пер. Верхний	грунт	грейдирование	среднесрочный
пер. Зеленый	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Народный	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Светлый	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Сиреневый	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Степной	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Учительский	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Цветочный	щебень	грейдирование	долгосрочный
проезд Луговой	щебень	грейдирование	долгосрочный
с. Поморцево			
ул. Волкова	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Молодежная	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Новая	щебень	грейдирование	долгосрочный
ул. Центральная	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Чертинская	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Дачный	щебень	грейдирование	долгосрочный
пер. Мирный	щебень	грейдирование	среднесрочный
пер. Почтовый	асфальто-щебеночное покрытие	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
пер. Речной	щебень	грейдирование	долгосрочный
бульвар Морской	грунт	грейдирование	долгосрочный
с. Сидоренково			
ул. Заимка	грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Молодежная	асфальто-щебеночное покрытие	реконструкция проезжей части	краткосрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Набережная	от д.№1 до д.№19 – грунт, от д.№20 до д.№22 - щебень	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Н. Жуковой	от д.№1 до д.№8- щебень, от д.№9 до д.№20 - грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Парковая	от д.№1 до д.№6 – щебень, от д.№7 до д.№11 – асфальт	реконструкция проезжей части, грейдирование	краткосрочный
ул. Центральная	щебень,грунт	грейдирование	среднесрочный
п. Петровский			
ул. Мира	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Юности	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Петровская	щебень	грейдирование	среднесрочный
пер. Дорожный	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
п. Степной			
ул. Набережная	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Новая	щебень	грейдирование	среднесрочный
ул. Центральная	от д.№ 1 до д.№45 – асфальт, от д.№45 до д.№ 56 - грунт	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
с. Коновалово			
ул. Дорожная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Центральная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Колхозная	грунт	грейдирование	краткосрочный
ул. Молодёжная	горельник	грейдирование	краткосрочный
ул. Инская	грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Потовая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Светлая	грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Клубная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Береговая	грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Содружества	грунт	грейдирование	среднесрочный
ул. Российская	грунт	грейдирование	долгосрочный
пер. Почтовый	грунт	грейдирование	долгосрочный
с. Евтино			
ул. Советская	асфальт, горельник	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Центральная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Инская	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Озёрная	горельник	грейдирование	среднесрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Школьная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Почтовая	асфальт, горельник	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Полевая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Весенняя	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Новая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Набережная	горельник	грейдирование	среднесрочный
пер. Береговой	горельник	грейдирование	среднесрочный
пер. Школьный	горельник	грейдирование	долгосрочный
пер. Колхозный	горельник	грейдирование	долгосрочный
пер. Садовый	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
пер. Талдинский	горельник	грейдирование	долгосрочный
с. Каракан			
ул. Центральная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Колхозная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Торговая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Инская	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Еловочная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Степная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Новая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Молодёжная	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Луговая	горельник	грейдирование	среднесрочный
ул. Лесная	горельник	грейдирование	среднесрочный
пер. Садовый	горельник	грейдирование	среднесрочный
м-рн Черемшанка	горельник	грейдирование	среднесрочный
д. Новодубровка			
ул. Заречная	горельник	грейдирование	
ул. Лесная	горельник	грейдирование	среднесрочный
пер. Полевой	горельник	грейдирование	среднесрочный
пер. Лесной	горельник	грейдирование	среднесрочный
п. Новый Каракан			
ул. Содружества	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Караканская	горельник	грейдирование	долгосрочный
ул. Берёзовая	грунт	грейдирование	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

Новобачатское сельское поселение			
с. Новобачаты			
ул. Нагорная	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Заречная	асфальтированное	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Береговая	асфальтированное	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Советская	асфальтированное	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Дружбы	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Механизаторская	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Колбухова	асфальтированное	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Новая	асфальтированное	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Ульянова	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
пер. Подгорный	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Весенняя	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
Подъездная асфальтированная дорога к кладбищу	асфальтированное	ямочный ремонт	долгосрочный
Переулки-20 ед.	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
п. им. Ильича			
ул. Приозёрная	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
Менчерепское сельское поселение			
с. Менчереп			
ул. Центральная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Новая	асфальт	требуется капитальный ремонт	долгосрочный
Проезд ул. Мира-клуб	асфальт	требуется ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Мира	асфальт, частично щебень	требуется асфальтирование части улицы (между ул. Центральная и Целинная)	среднесрочный
ул. Молодежная	асфальт	требуется ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Березовая	горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
проезд Березовая-Набережная	щебень, горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
пер. Морской	горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
ул. Набережная	асфальт	требуется ямочный ремонт	долгосрочный
проезд Мира-Набережная	асфальт	требуется ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Целинная	щебень, горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
ул. Уропская	асфальт, частично горельник	ямочный ремонт, требуется асфальтирование части улицы	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Школьная	асфальт, частично щебень	ямочный ремонт, требуется асфальтирование части улицы	долгосрочный
проезд Центральная-Целинная	щебень	требуется асфальтирование	долгосрочный
д. Коротково			
ул. Набережная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Инская	щебень, горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
ул. Нагорная	горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
ул. Лесная	горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
д. Хахалино			
ул. Центральная	щебень, горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Нагорная	горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
п. Камешек			
ул. Нагорная	горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
пер. Лесной	горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
п. Задубровский			
ул. Молодежная	щебень	требуется асфальтирование	долгосрочный
ул. Пролетарская	щебень, горельник	требуется асфальтирование	долгосрочный
п. Дунай-Ключ			
ул. Новая	щебень	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Светлая	щебень, горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Лесная	горельник	требуется асфальтирование	среднесрочный
Моховское сельское поселение			
д. Ивановка			
ул. Береговая	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Юности	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Радужная	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Школьная	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Молодежная	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Полевая	гравий	грейдирование	среднесрочный
ул. Солнечная	грунт	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Гагарина	грунт	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Дружбы	грунт	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Озерная	грунт	требуется асфальтирование	среднесрочный

продолжение таблицы 4.1

д. Новороссийка			
ул. Первомайская	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
д. Калиновка			
ул. Воронежская	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
с. Конево			
ул. Школьная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Новая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Центральная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Журавкова	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Южная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Почтовая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
пер. Коневский	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
пер. Урской	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
пер. Луговой	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
п./ст. Проектная			
ул. Проектновская	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
п./ст. Мереть			
ул. Меретская	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
п. Убинский			
ул. Школьная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Парниковая	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Подсобная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Новая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Лучистая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
с. Мохово			
ул. Шоссейная	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Правонабережная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Стадионная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Гагарина	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Центральная	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
пер. Клубный	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Светлая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Новая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Комсомольская	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Радужная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Молодежная	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Степная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Весенняя	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Полевая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Школьная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Моховская	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Беловская	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Шахтовая	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Октябрьская	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
ул. Юбилейная	гравий	требуется асфальтирование	среднесрочный
Пермяковское сельское поселение			
с. Пермяки			
ул. Центральная, дом №1-дом№ 100	Асфальтобетон щебеночное	грейдирование, ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Котегова, дом №1-дом№ 10	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Нагорная, дом №1-дом№ 10	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Садовая, дом №1-дом№51	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Чапаева, дом №1-дом№ 17	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Весенняя, дом №1-дом№ 9	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Дружбы, дом №1-дом№6	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Заречная, дом №1-дом№ 87	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Крупская, дом №1-дом№ 23	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Радужная, дом №1-дом№ 8	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Больничная, дом №1-дом№ 42	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Лесная, дом №1-дом№ 27	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Советская, дом №1-дом№ 17	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Луговая, дом №1-дом№ 11	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Почтовая, дом №1-дом№ 9	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
пер. Почтовый, дом№1- дом№7	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Гагарина, дом №1-дом№ 14	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Инская, дом №1-дом34	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Целинная, дом №1-дом№ 14	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Пушкина, дом №1-дом32	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Степная, дом №1-дом№ 15	щебеночное	грейдирование	среднесрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Московская , дом №1-дом№8	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Молодежная, дом №1-дом№10	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Торговая, дом № 1- дом №12	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Школьная, д№1-дом №13	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
с. Новохудяково			
ул. Речная, дом №1-дом№ 13	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Октябрьская, дом №1-дом№ 33	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Кузнецкая, дом №1-дом№ 13	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Таежная, дом №1-дом№ 2	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Школьная, дом №1-дом№ 5	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Новая, дом №1-дом№9	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Луговая, дом №1-дом №10	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
пер. Школьный, дом№1- дом №8	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
д. Каралда			
ул. Мира, дом №1-дом№39	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Юбилейная, дом №1-дом№36	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Новая, дом №1-дом№33	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Учительская, дом №1-дом№7	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Солнечная, дом №1-дом№9	щебеночное	грейдирование	среднесрочный
ул. Пролетарская, дом №1-дом№19	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Лесная, дом №1-дом№9	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
ул. Заречная, до№1-дом№22	щебеночное	грейдирование	долгосрочный
Старобачатское сельское поселение			
п. Старобачаты			
Улицы:			
Ленина	асфальтовая	требуется ямочный ремонт	краткосрочный
Степная	асфальтовая	требуется ямочный ремонт	краткосрочный
Мира	асфальтовая	требуется капитальный ремонт	среднесрочный
Целинная	асфальтовая	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
Гаражная	асфальтовая	требуется ямочный ремонт	среднесрочный
Водопроводная	грунтовая	требуется отсыпка	среднесрочный
Центральная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Экскаваторная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Клубная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Горная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный

Мамонтовская	грунтовая	требуется отсыпка	среднесрочный
Совхозная	грунтовая	требуется отсыпка	среднесрочный
Весенняя	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Вокзальная	асфальтовая	требуется ямочный ремонт	среднесрочный
Рабочая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Боровская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Шахтерская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Свободная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
Пионерская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Шахты Шестаки	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Зареченская	щебеночная	грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Новозареченская	щебеночная	грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Нефтебазовская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Железнодорожная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Новосадовая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Томская	щебеночная	требуется капитальный ремонт	долгосрочный
Садовая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Кузбасская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Почтовая	асфальтовая	требуется ямочный ремонт	долгосрочный
Бачатская	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Телефонная	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Береговая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Набережная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Петропавловская	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Зеленые Лужки	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Никольская	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Кузнецкая	асфальтовая	требуется капитальный ремонт	долгосрочный
Линейная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Озерная	асфальтовая	капитальный ремонт	долгосрочный
Загорная	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Переулки:			
Степной	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Мира	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
3-ий Рабочий	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
4-ый Рабочий	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
5-ый Рабочий	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

Нефтебазовский	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Базарный	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Садовый	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Почтовый	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Телефонный	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Береговой	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Загорный	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Кузбасский	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
п. Щебзавод			
Улицы:			
Советская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Лесная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Станционная	асфальтовая	ямочный ремонт	краткосрочный
Трудовая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Заводская	асфальтовая	ямочный ремонт	долгосрочный
Зеленая	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Октябрьская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Восточная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Логовая	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Школьная	асфальтовая	ямочный ремонт	долгосрочный
Нагорная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Транспортная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
40 лет Победы	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Речная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Красноармейская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Переулки:			
Советский	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Школьный	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
с. Артышта			
Улицы:			
Гагарина	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Серегина	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Комсомольская	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Артыштинская	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

Переулки:			
Гагарина	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
п.ст. Бускускан			
Улицы:			
Комарова	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Тельмана	щебеночная	ямочный ремонт	долгосрочный
д. Шестаки			
Улицы:			
Полевая	грунтовая	требуется отсыпка	среднесрочный
Юности	грунтовая	требуется отсыпка	среднесрочный
Зои Космодемьянской	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Молодежная	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Переулки:			
Полевой	щебеночная	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
Молодежный	грунтовая	требуется отсыпка	долгосрочный
Старопестеревское сельское поселение			
с. Старопестерево			
ул. Школьная	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Верхняя	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Центральная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Инская	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Шахтовая	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Трудовая	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Логовая	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Свободная	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Молодежная	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Ямушева	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Горняцкая	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Весенняя	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Мира	асфальт	ямочный ремонт	среднесрочный
ул. Дружбы	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Партизанская	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Полевая	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Новая	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Юбилейная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

ул. Юности	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Октябрьская	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Шоссейная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Клубная	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Заречная	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Береговая	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Рябиновая	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Мостовая	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Озерная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Рабочая	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
объездная дорога вокруг села Старопестерево (с ул. Юбилейная на ул. Ямушева)	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
п. Заря			
ул. Шоссейная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Набережная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Новая	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Садовая	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
с. Заринское			
ул. Мира	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Юности	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Луговая	асфальт	ямочный ремонт	краткосрочный
ул. Есенина	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Озерная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Ленина	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Школьная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
п. Снежинский			
ул. Советская	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Майская	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Магистральная	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. 50 лет Победы	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Солнечная	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Березовая	асфальт, щебень	грейдирование, ямочный ремонт	долгосрочный
ул. Кленовая	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный
пер. Южный	асфальт	ямочный ремонт	долгосрочный

продолжение таблицы 4.1

д. Осиновка			
ул. Лесная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
д. Инюшка			
ул. Береговая	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Заречная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Кирова	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Набережная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Центральная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Школьная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
пер. Школьный	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
д. Уроп			
ул. Болотная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Водоканальная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Центральная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Заречная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
ул. Степная	щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	долгосрочный
д. Рямовая			
ул. Речная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Центральная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный
ул. Школьная	черный щебень	требуется грейдирование с подсыпкой	среднесрочный

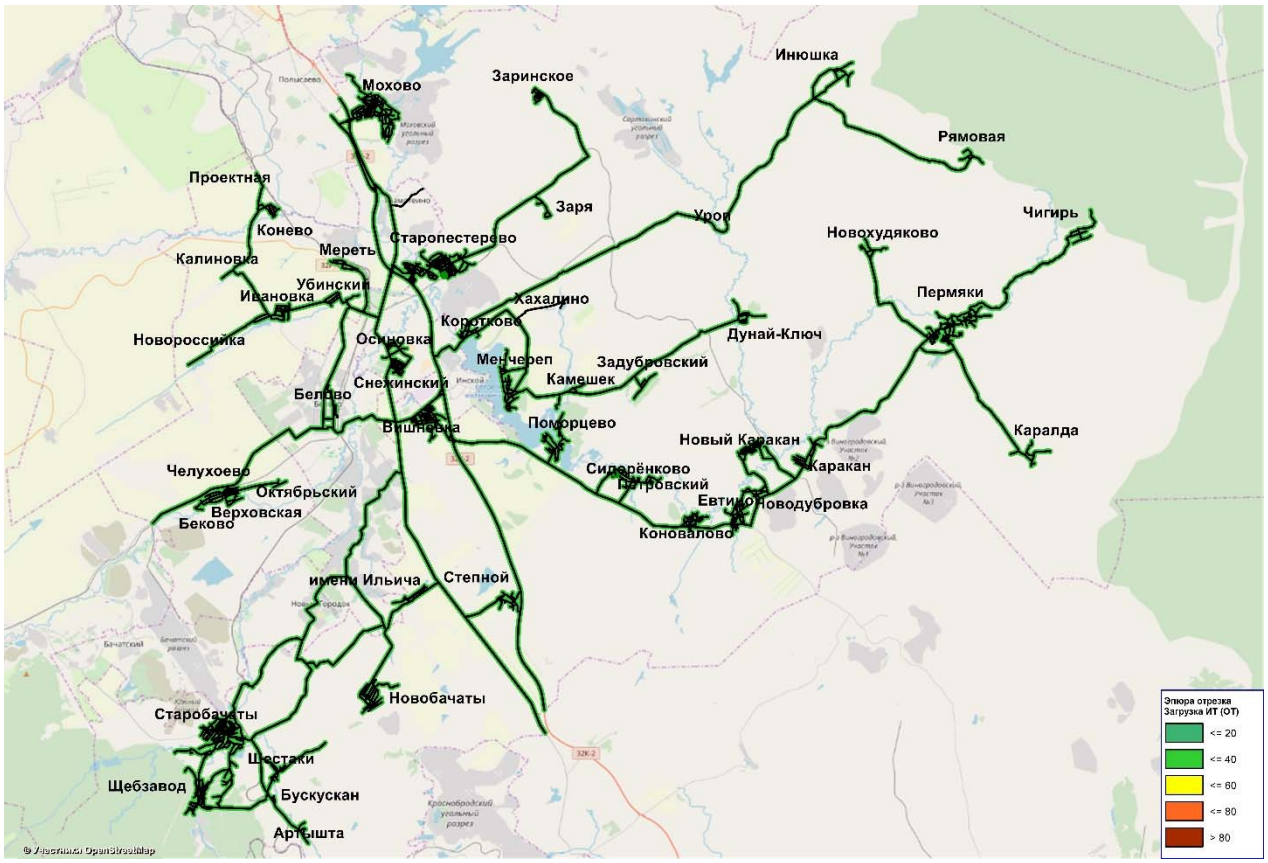


Рисунок 4.1 – Картограмма загрузки краткосрочной перспективы с внедрением предложенных мероприятий на территории Беловского муниципального района

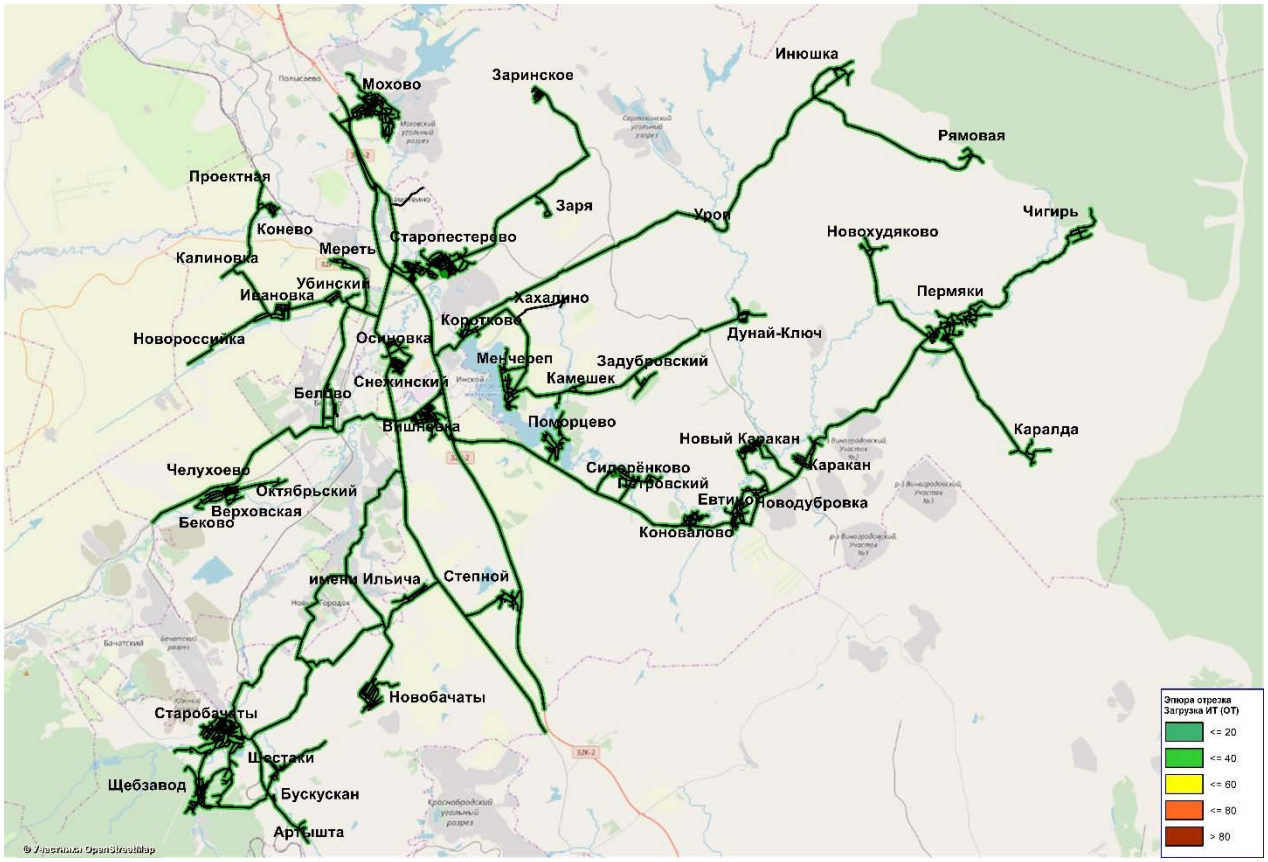


Рисунок 4.2 – Картограмма загрузки среднесрочной перспективы с внедрением предложенных мероприятий на территории Беловского муниципального района

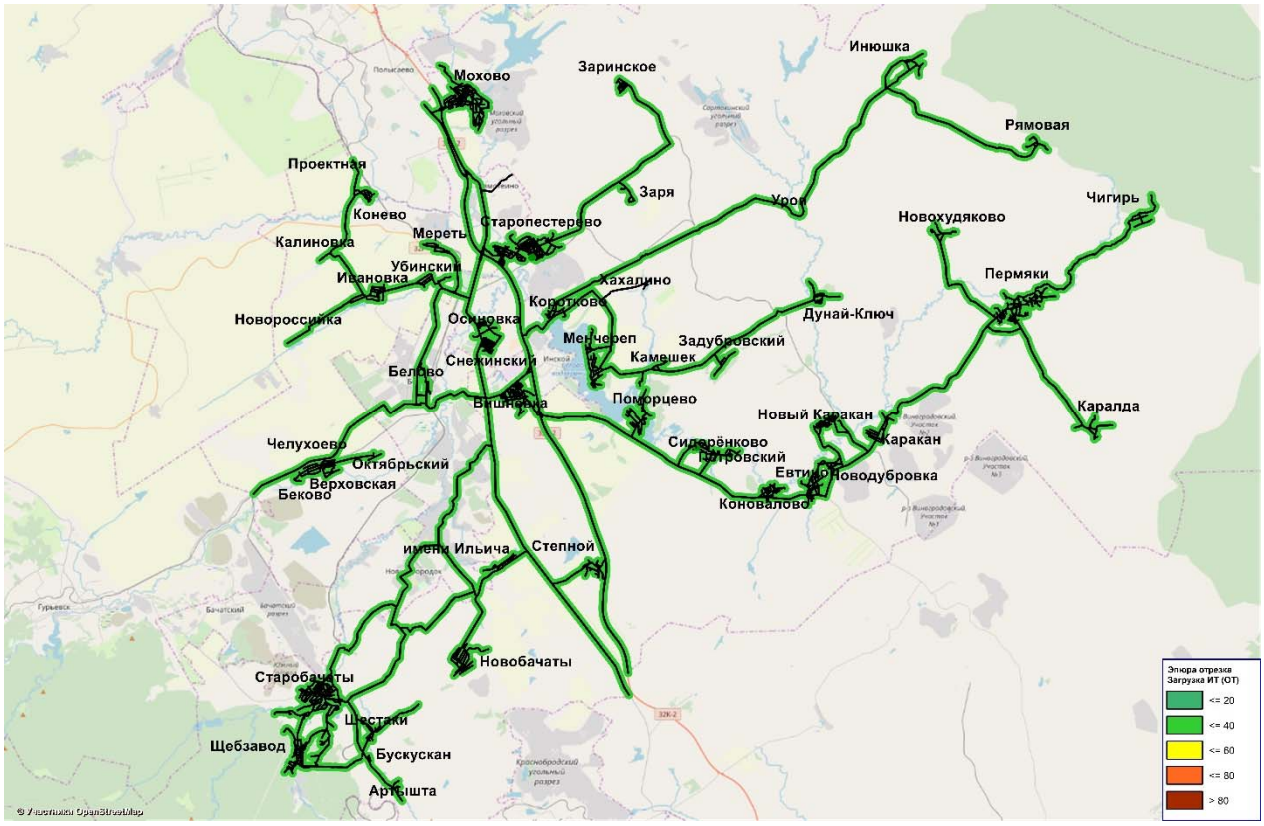


Рисунок 4.3 – Картограмма загрузки долгосрочной перспективы с внедрением предложенных мероприятий на территории Беловского муниципального района

Из картограмм перспективных периодов можно сделать вывод, что после предложенных мероприятий наблюдается положительный эффект в транспортной ситуации на территории Беловского муниципального района, образование заторов не наблюдается за счет более равномерного распределения и увеличения пропускной способности на участках УДС.

Таблица с приведенными данными о количестве пользователей на сети в пиковый период и среднее время на маршруте одного пользователя представлены в таблице 4.2.

Таблица 4.2 – Количество пользователей сети и их среднее время в пути

	индивидуальный транспорт		общественный транспорт	
	Пользователи, ед.	t, в пути (мин)	Пользователи, ед.	t, в пути (мин)
Текущая ситуация	3660	39	481	65
0-5 лет без мероприятий	3940	42	481	66
0-5 лет с мероприятиями	3940	41	532	66
6-10 без мероприятий	4276	45	522	68
6-10 лет с мероприятиями	4388	44	584	67
11-15 лет без мероприятий	4401	51	580	72
11-15 лет с мероприятиями	4567	49	602	71

В рамках этапа разработка транспортной модели Беловского муниципального района была сформирована транспорта модель, с коэффициентом корреляции равным 0,77. Были рассмотрены варианты развития транспортной инфраструктуры на перспективные периоды

на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития территории.

Кроме того, были получены значения среднего времени для реализации корреспонденций на периоды, в том числе перспективные по видам транспорта (индивидуальный и общественный).

5. Выбор оптимального варианта проектирования

Проведя сравнительный анализ возможных вариантов развития на основе: нормативных документов (генерального плана), уровня автомобилизации, экономики и социально-демографической статистики для прогнозных периодов, были разработаны два варианта развития для Беловского муниципального района: ***базовый*** и ***инновационный***.

- базовый вариант предполагает содержание действующей транспортной инфраструктуры на том же уровне что и в настоящее время, главным образом для обеспечения потребности населения при минимизации затрат и сроков их реализации. Базовый вариант предполагает ремонт дорог, поддержание дорог в состоянии, соответствующем нормативному, строительство пешеходных дорожек.

- инновационный вариант предполагает развитие транспортного комплекса и совершенствование ОДД, которое, наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового варианта, позволяет обеспечить транспортные условия для инфраструктуры, повышения качества жизни населения за счет больших затрат и инвестиций. Инновационный вариант развития предполагает ремонт и реконструкцию дорог с усовершенствованием типа покрытия проезжей части, благоустройство дорог, строительство велодорожек и др.

В настоящей момент времени для Беловского муниципального района при помощи анализа проведенного моделирования на макро и микроуровне подходящим является **инновационный вариант развития**. Помимо того: с учетом текущей ситуации в сфере ОДД, увеличением экономической активности и совершенствования проезжих частей улично-дорожной сети этот вариант является оптимальным.

Развитие транспортной инфраструктуры Беловского муниципального района с выбран вариантом будет рассмотрено в рамках Этап III «Разработка мероприятий на прогнозные периоды» в настоящей КСОДД.

Этап III. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории Беловского муниципального района на прогнозные периоды

1. Разработка мероприятий КСОДД

1.1. Разработка мероприятий по ОДД

1.1.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Развитие транспортной инфраструктуры в целях содействия экономическому росту за счет формирования дорожной сети, способной удовлетворить возрастающий спрос на перевозки автомобильным транспортом сопутствует обеспечению транспортной связности территорий. Для повышения транспортной связности улично-дорожной сети проектом предусмотрен ямочный ремонт, грейдирование и капитальный ремонт.

В частности, это позволяет обеспечить стабильную скорость движения в пути, снижение транспортной дискриминации населения, повышение мобильности и активности за счет обеспечения круглогодичного комфортного транспортного сообщения с населенными пунктами, а в том числе, для обеспечения транспортной доступности к объектам социальной защиты и местам приложения труда.

Для повышения пешеходной связности в населенных пунктах Беловского муниципального района планируется расширение сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения существующих участков. Данное предложение по расширение сети пешеходных дорожек возможно при реализации строительства и решит следующие задачи:

1. Повысит пешеходную доступность селитебной зоны для жителей прилежащих домов.
2. Повысит безопасность дорожного движения при совершении местных корреспонденций.

Отдельным пунктом в рамках мероприятий КСОДД на территории Евтинского сельского поселения, с. Вишневка запланировано создание инфраструктуры для велосипедного транспорта, что также существенно повлияет на повышение транспортной связности.

1.1.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги поселения;
- дороги муниципального района.

К первым относятся автомобильные дороги, расположенные в пределах населенных пунктов поселения, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования и частных автомобильных дорог.

Ко вторым относятся автомобильные пути, расположенные на территории муниципального района, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог

общего пользования, а также дорог общего пользования местного значения поселений и частных автодорог.

Категорирование городских дорог и улиц осуществляется на основании СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Согласно вышеуказанному документу, большинство улиц и дорог, находящихся в границах Беловского муниципального района, имеют категорию *«Улица в жилой застройке». Характеристика* данной категории выглядит следующим образом: *«Связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением*». Свод правил предписывает категорирование улиц и дорог на основе таких параметров, как: расчетная скорость движения, ширина полосы движения, число полос движения и т.д.

Анализ транспортной ситуации исследуемой территории, проведенный на Этапе II «Выбор оптимального варианта проектирования» настоящей КСОДД, показал отсутствие значительного роста интенсивности транспортных потоков, и социально-демографических показателей населения на прогнозные периоды. Документами территориального планирования исследуемой территории реконструктивно-планировочных мероприятий по изменению геометрических параметров проезжей части дорог и улиц не предусматривается (за исключением реконструкции некоторых участков улично-дорожной сети района в с. Сидоренково). Строительство дорожно-мостовых сооружений не планируется.

Рисунок 1.1 – Мероприятия по уширение проезжей части
по Молодежной ул. в с. Сидоренково

На основании вышеизложенных можно сделать вывод об отсутствии необходимости внесения изменений категорий дорог и улиц Беловского муниципального района.

1.1.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Распределение существующего движения транспортных потоков по сети дорог Беловского муниципального района отображено на Этапе II «Выбор оптимального варианта проектирования» настоящей КСОДД.

Движение основных транспортных потоков по территории сельских поселения Беловского муниципального района осуществляется по автомобильным дорогам местного, межмуниципального и областного значения. Новых предложений по распределению транспортных потоков в рамках КСОДД не предусмотрено.

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

Равномерность скорости движения каждого отдельного автомобиля и транспортного потока, в целом, сокращает внутренние помехи и является важным условием безопасности движения, а значит входит в задачу оптимизации скоростного режима.

Задачи регламентации скорости, с целью повышения безопасности движения, могут быть разделены на два направления. Первое, получившее в организации движения широкое практическое распространение, – это ограничение скорости в наиболее опасных для движения местах или для определенных типов транспортных средств; второе – регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей транспортных средств в потоке.

Анализ аварийности на территории Беловского муниципального района не выявил нарушений правил дорожного движения, связанных с превышением скоростного режима. Существующее ограничение скоростного режима является достаточным для обеспечения безопасности и регулирования движения.

В связи с вышесказанным, дополнительное обустройство территории населенных пунктов Беловского муниципального района ТСОДД, ограничивающих скорость движения транспортных потоков не требуется, за исключением дополнительного обустройства ТСОДД образовательных учреждений. Реализация мероприятий по снижению скоростного режима отображается в проектах организации дорожного движения (ПОДД).

1.1.5. Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, применению реверсивного движения

К преимуществам одностороннего движения следует отнести:

– возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления принципа выравнивания состава потоков на каждой из них (специализация полос);

– резкое улучшение условий координации светофорного регулирования между пересечениями;

– облегчение условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, так как нет встречного транспортного потока;

– повышение безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Анализ территории Беловского муниципального района, не выявил затруднений в движении транспортных средств.

В связи с данным утверждением, дополнительное обустройство улиц технологией одностороннего движения в настоящее время не требуется.

При условии возникновения ситуации изменения интенсивности транспортных потоков по направлениям, в зависимости от времени суток или дня недели, оказывается целесообразным введение технологии реверсивного (переменного) движения. Примером являются магистрали, ведущие в административные центры, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

На территории Беловского муниципального района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть не перегружена. Отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков из одной части отдельно взятого населенного пункта (района) в другой с неравномерной нагрузкой на стороны улицы и дорог в разные периоды суток. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий нет.

1.1.6. Мероприятия по введению светофорного регулирования

На территории населенных пунктов, входящих в Беловский муниципальный район, отсутствуют светофорные объекты, предназначенные для приоритетного проезда автотранспорта в транспортных узлах. Пропускная способность улиц (дорог) и интенсивность движения транспортных потоков не влечет за собой потребность в светофорном регулировании. Из вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий нет.

1.1.7. Мероприятия по введению элементов автоматизированной системы управления дорожным движением

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее АСУДД) – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространенное название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зеленой волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков с использованием светофорных объектов, что позволяется снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

Улично-дорожная сеть исследуемой территории не обладает высоким уровнем загрузки движения. Ситуаций автомобильных «заторов» не наблюдается. Моделирование на макро- и микроуровнях подтверждает вышеуказанные утверждения.

На основании отсутствия светофорных объектов, а также дальнейшего отсутствия необходимости в их внедрении, применение технологии АСУДД не требуется.

1.1.8. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения данных, периодичности их актуализации

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности,

уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

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

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог. Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков.

Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов организации дорожного движения, в том числе с использованием различных технических средств регулирования. Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурного обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров при создании мультимодальной макромодели. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга. Мероприятий по установке детекторов транспортных потоков не предусматривается.

При необходимости подсчета интенсивности и мониторинга транспортных потоков на прогнозные периоды, следует воспользоваться местами (точками) замеров интенсивности движения, выбранных при разработке КСОДД. Полученную информацию можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков (например, в течение одного года или пятилетнего периода).

1.2. Разработка мероприятий по организации движения грузового автомобильного транспорта

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

Факт наличия грузового транспорта в транспортном потоке вносит некоторые коррективы в движение автомобилей, а также имеет достаточное количество отрицательных сторон. При расчете приведенной интенсивности транспортных потоков один грузовой автомобиль, если говорить о машиноместе, занимает в очереди около 1,2 машиноместа и больше (в зависимости от грузоподъемности автомобиля). В следствии чего, средняя скорость транспортного потока снижается (вступают в силу динамические характеристики и габариты грузового автомобиля).

Также грузовой транспорт оказывает влияние на экологическую обстановку и фоновую обстановку, т.к. уровень вибрации, теплового излучения и отработавших газов, которые в процессе эксплуатации вырабатывает грузовик, на порядок выше тех же показателей у легкового автомобиля. Данные показатели, при воздействии на человека, вызывают некоторые изменения в организме (плохой сон, головные боли и т.д.), губительно влияющие на физическое здоровье.

В настоящий момент, движение грузовых автомобилей на территории населенных пунктов Беловского муниципального района разрешено практически по всей улично-дорожной сети, за исключением улиц в жилой застройке с установленными дорожными знаками 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» и 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено».

Однако следует необходимо исключить движение грузового транспорта с опасными и крупнотоннажными грузами по территории селитебных зон. Для этого необходимо прокладывать специальные маршруты движения, которые должны быть согласованы предприятиями, осуществляющими перевозку в органах местного самоуправления и Государственной автомобильной инспекции.

В связи с малым процентом грузовых автомобилей в транспортных потоках по улицам населенных пунктов сельских поселений, мероприятий по организации движения грузового транспорта не предлагается.

1.2.2. Ограничение доступа транспортных средств на отдельные территории

Среди мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

– ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

– ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

– временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными или строительными работами.

В ходе разработки КСОДД анализ параметров дорожного движения на улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в Беловский муниципальный район не выявил перегрузки улиц и дорог движением транспорта и задержек, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от отработавших газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках КСОДД мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

1.3. Разработка мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств, в части обеспечения приоритетных условий их движения

1.3.1. Мероприятия по изменению маршрутов общественного транспорта

Существующая маршрутная сеть общественного транспорта Беловского муниципального района охватывает практически всю исследуемую территорию, а также обладает достаточными показателями пассажиропотока и наполняемости на маршрутах движения автобусов. Анализ документов территориального планирования показал отсутствие вариантов строительства жилых районов, что могло бы послужить основанием для обновления или внесения изменений в существующую систему общественного пассажирского транспорта на территории района.

На основании вышеизложенных фактов, мероприятий по изменению и введению новых маршрутов общественного транспорта не предусмотрено.

На перспективные периоды реализации на основе общественного мнения, полученного при помощи социологического опроса стоит предусмотреть корректировку расписания движения автобусов.

1.3.2. Мероприятия по обустройству остановочных пунктов

В рамках настоящей КСОДД предлагается предусмотреть обслуживание существующей сети остановочных пунктов. Обслуживание включает в себя: зимнее содержание (снегоуборочные работы, повышение сцепление дорожного покрытия), обустройство (добавление остановочных павильонов, заездных карманов, посадочных площадок), общее содержание (ремонт покрытия посадочных площадок/карманов, подъездов к остановкам, покраска павильонов, поддержание чистоты), обслуживание ТСОДД (обновление дорожной разметки и знаков).

В ходе проведенных натурных обследований установлена остановочные пункты, требующие дополнительного обустройства. Для повышения безопасности и комфортности ожидания пассажирами маршрутов общественного транспорта обустройство остановочных пунктов с периодами реализации представлена в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Обустройство остановочных пунктов на территории Беловского муниципального района с разделением на периоды реализации

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Направление движения маршрута общественного транспорта	Мероприятия по обустройство
Краткосрочный период			
1.	Коротково1	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
2.	Коротково1	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
3.	Новобачаты поворот	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
4.	Новобачаты поворот	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
5.	Пестери	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
6.	Новохудяково поворот	в прямом направлении	нет автопавильона
7.	Вишневка поворот	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
8.	Вишневка деревня	в прямом направлении	нет автопавильона
Среднесрочный период			
1.	Новодубровка	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
2.	Поморцево поворот	в прямом направлении	нет автопавильона
3.	Сидоренково поворот	в прямом направлении	нет автопавильона
4.	Камешек	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
5.	Комплекс	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
6.	Комплекс	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
7.	Лесхоз	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
8.	Осиновка	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
9.	Конево	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
10.	Уроп	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
11.	Каракан2	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
12.	Каракан2	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
13.	Пермяки1	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
14.	Пермяки2	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
15.	Пермяки2	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
16.	Коротково	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
Долгосрочный период			
1.	Беково	по Центральной ул. в районе здания Центральная ул., 9	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон

продолжение таблицы 1.1

2.	Автобаза	в прямом направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)
3.	Автобаза	в обратном направлении	ТСОДД, посадочная площадка, автопавильон (при возможности)

Обустройство остановочных пунктов следует осуществлять в соответствии ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».

1.4. Разработка мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами, в том числе дети.

Для устранения помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, необходимо провести реализацию ряда мероприятий по оборудованию техническими средствами организации движения и обустройству улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в Беловский муниципальный район.

К данным мероприятиям относятся:

– нанесение/восстановление дорожной разметки. Дорожная разметка должна быть восстановлена, если в процессе эксплуатации износ по площади (для продольной разметки измеряется на участке протяженностью 50 м) составляет более 50% при выполнении ее краской и более 25% - термопластичными массами;

– установка предупреждающих знаков;

– обустройство пешеходных переходов и тротуаров;

– установка пешеходных ограждений напротив выходов из крупных объектов генерации пешеходного потока (зрелищных предприятий, крупных магазинов, учебных заведений и т.п.);

– повышение уровня зимнего содержания УДС;

– обустройство остановочных павильонов.

Основным аргументом размещения камер фиксации нарушений является необходимость мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение скоростного режима, что однозначно положительно скажется на безопасности дорожного движения. Несомненным плюсом также можно считать тенденцию направления средств, полученных при оплате штрафов, на содержание дорожного покрытия, что позволит сократить расходы на комплекс ремонтных работ.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал присутствие нарушений правил дорожного движения типа «превышение скоростного режима», однако доля данных нарушений от общего количества сравнительно мала для введения данного мероприятия.

Среди возможных мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций) может стать институционное преобразование в виде разработки программы «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения Беловского муниципального района» на прогнозные периоды.

1.5. Разработка мероприятий по формированию единого парковочного пространства, включая размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Основной объем парковочного пространства расположен на придомовых территориях (дворовых), где жители хранят свой автотранспорт. Существующее парковочное пространство в районе административных зданий, образовательных учреждений или вблизи точек тяготения полностью отвечает спросу и не имеет перенасыщения, в том числе с прогнозированием уровня автомобилизации на расчетные периоды. Таким образом, нововведений по формированию единого парковочного пространства не предлагается.

Также в рамках КСОДД предусматривается приведение существующих парковочных мест к нормативным показателям. Рекомендациями по возможному обустройству парковочных мест: следует выделять 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5 % специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2004 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.).

В связи с малым количеством (зачастую отсутствием) зарегистрированных случаев эвакуации задержанных транспортных средств, обустройство специализированной стоянки на территории Беловского муниципального района не требуется.

1.6. Разработка мероприятий по организации движения пешеходов

1.6.1. Формирование пешеходных и жилых зон

Пешеходная зона – это территория исключительно для пешеходного движения, где запрещено передвижение на автотранспортных средствах.

Жилая зона – территориальная зона в населенном пункте, используемая для размещения жилых строений, а также объектов социального и коммунально-бытового назначения. Жилые зоны необходимо предусматривать в целях создания для населения удобной, здоровой и безопасной среды проживания.

В жилых зонах размещаются жилые дома разных типов. Также допускается размещение таких объектов как:

- отдельно стоящие, встроенные или пристроенные объекты социального и культурно-бытового обслуживания населения;
- блокированные с приусадебными участками;
- гаражи и стоянки для легковых автомобилей;
- культовые объекты.

Формирование пешеходных и жилых зон имеет прямую зависимость от частоты пешеходных перемещений (в зависимости от зоны проживания); от наличия факторов,

благоприятных для комфортного и безопасного передвижения; от степени заинтересованности местных жителей в образовании новых пространств.

Настоящая ситуация по населенным пунктам Беловского муниципального района заключается в отсутствии пешеходных и жилых пространств.

Исходя из перечисленных фактов и утверждений, необходимость в предложении по формированию пешеходных и жилых зон не требуется.

1.6.2. Размещение и обустройство пешеходных переходов

Не малую роль в безопасности дорожного движения играют существующие пешеходные переходы. Согласно требованиям нормативных документов, пешеходные переходы должны быть оборудованы дорожными знаками 5.19.1 – 5.19.2 «Пешеходный переход и дорожной разметкой 1.14.1 «Зебра».

Необходимость предлагаемого обустройства проектных пешеходных переходов, на основе анализа результатов макро- и микромоделирования, а также проведенного транспортного обследования на территории сельских поселений Беловского муниципального района. В рамках КСОДД предусматривается обустройство новых пешеходных переходов, перечень которых отражен в таблице 1.2. Обустройство пешеходных переходов осуществляется по требованиям ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Общие требования». Согласно данному документу, пешеходные переходы должны быть оборудованы дорожной разметкой 1.14.1 бело-желтого цвета, а также дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 на световозвращающих щитах желто-зеленого цвета.

Таблица 1.2 – Перечень проектных пешеходных переходов

№ п\п	Наименование населенного пункта	Месторасположение	Период реализации
1	с. Вишневка	в районе остановки «Вишневка поворот»	краткосрочный
2	п. Старобачаты	пересечение Загорной ул. и Озерной ул. по Загорной ул.	краткосрочный
3	п. Старобачаты	по Загорному пер. в районе МКОУ Бачатской «оши» (Загорная ул., 1А)	краткосрочный
4	п. Старобачаты	в районе МБУДОД «Дом детского творчества» п. Старобачаты, ул. Томская, 9	краткосрочный
5	п. Старобачаты	в районе МБДОУ «Старобачатский детский сад общеразвивающего вида», пер. Мира, 11	краткосрочный
6	с. Новобачаты	в районе МБДОУ «Новобачатский детский сад комбинированного вида», «Нобачатский детский сад общеразвивающего вида», ул. Дружбы, 11	краткосрочный
7	с. Пермяки	в районе МБОУ «Пермяковская СОШ», дошкольная группа с. Пермяки, ул. Школьная, 4А	краткосрочный
8	с. Пермяки	в районе МБДОУ «Пермяковский детский сад», с. Пермяки, ул. Больничная, 38А	краткосрочный
9	с. Старопестерево	в районе МБДОУ «Старопестеревский детский сад», с. Старопестерево, ул. Центральная, 19А	краткосрочный
10	п. Дунай-Ключ	по Светлой ул. в районе остановки «Дунай-Ключ»	среднесрочный
11	д. Коротково	Лесная ул. в районе остановки «Коротково»	среднесрочный

продолжение таблицы 1.2

12	д. Новороссийка	Первомайская ул. в районе остановки «Новороссийка»	среднесрочный
13	с. Вишневка	пересечение Светлый пер. – Новая ул. по Светлому пер.	долгосрочный
14	с. Вишневка	пересечение Народный пер. – Светлый пер. по Народному пер.	долгосрочный
15	с. Вишневка	пересечение ул. Строителей-Молодежная ул. по Молодежной ул.	долгосрочный

Для повышения безопасности движения передвижения пешеходов на территории сельских поселений Беловского муниципального района в целом, требуется приведение существующих нерегулируемых пешеходных переходов в состояние, соответствующее требованиям нормативных документов (ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ 32944-2014, ГОСТ Р 52765-2007, ГОСТ Р 52290-2004, ГОСТ Р 52605-2006) с возможным разделением на прогнозные периоды.

1.6.3. Создание пешеходной инфраструктуры с обеспечением маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

– предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

– устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения.

Участком улично-дорожной сети, расположенной в районе образовательных учреждений следует считать участок дороги, обозначенный дорожными знаками «Дети», предупреждающие о возможном появлении детей на проезжей части.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

– заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

– создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

– устройство ограждений перильного типа;

– устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

– устройство технических средств для принудительного снижения скорости;

– установка знаков «Осторожно дети»;

– установка светофоров типа Т7.

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

– создание плана-схемы микрорайона образовательной организации;

– разработка и утверждение паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов; оформляется отдельным стендом; располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

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

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

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где часто дети пересекают проезжую часть не по пешеходному переходу.

Схема организации дорожного движения в непосредственной близости от образовательной организации должна содержать имеющиеся технические средства организации дорожного движения (светофоры, дорожные знаки, дорожную разметку, пешеходные ограждения и др.), маршруты движения детей, транспортных средств и расположение парковочных мест.

У каждого образовательного учреждения на территории Беловского муниципального района должна иметься: план-схема микрорайона образовательной организации, а также разработанный и утвержденный паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения, согласованные в органах местного самоуправления и Государственной автомобильной инспекции.

В рамках КСОДД мероприятий по данному пункту не предусматривается, т.к. на исследуемой территории в образовательных учреждениях уже существуют маршруты движения школьных автобусов, также имеется соответствующая документация для безопасного передвижения детей (паспорта маршрутов, схемы движения и т.д.).

1.6.4. Обустройство пешеходных переходов и тротуаров по новым стандартам

Согласно новым стандартам обустройства существующие пешеходные переходы в населенных пунктах должны быть оборудованы дорожными знаками 5.19.1 – 5.19.2 «Пешеходный переход» со световозвращающими элементами желто-зеленого цвета, дорожной разметкой 1.14.1 «Зебра» бело-желтого цвета, а также пешеходными

ограждениями вблизи образовательных учреждений (рисунок 1.2). На пешеходных переходах вблизи образовательных учреждений требуется устанавливать светофоры Т7, а также дорожные знаки 1.23 «Дети» и искусственные неровности с дорожными знаками 5.20 «Искусственная неровность».

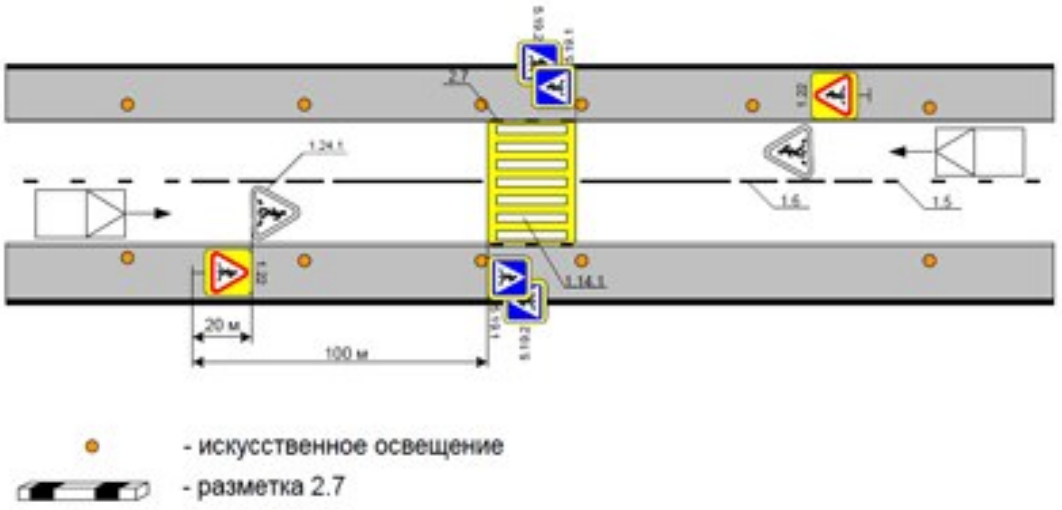


Рисунок 1.2 – Пример обустройства пешеходного перехода по новым стандартам

Перечень существующих пешеходных переходов, расположенных в непосредственной близости от образовательных учреждений, которые необходимо оборудовать светофорами Т7 представлен в таблице 1.3 с реализацией в краткосрочный период.

Таблица 1.3 – Мероприятия по обустройству пешеходных переходов

№ п/п	Место расположение	Дорожные знаки 5.19.1(2)	Пешеходные ограждения	Светофор Т7
1	МОУ «Бековская оош», с. Беково, ул. Центральная, 4	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	установка Т7
2	МАДОУ Бековский детский сад комбинированного вида «Планета детства», с. Беково, ул. Центральная, 2А	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	установка Т7
3	МОУ «Вишневская ООШ», с. Вишневка, ул. Школьная, 9	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
4	МОУ «Евтинская оош», с. Евтино, ул. Почтовая, 9	-	-	установка Т7
5	МОУ «Сидоренковская сош», с. Сидоренково, ул. Садовая, 1	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
6	МОУ «Караканская оош» д. Каракан, ул. Центральная, 47	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	-
7	МБОУ «Сидоренковская сош», дошкольная группа с. Сидоренково, ул. Молодежная, 7	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7

продолжение таблицы 1.3

8	МБОУ «Новокараканская средняя общеобразовательная школа» п. Новый Каракан, ул. Содружества, 54	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	установка Т7
9	МБДОУ «Новокараканский детский сад комбинированного вида», стр. подразделение д. Коновалово ул. Почтовая,1	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
10	МБДОУ «Новокараканский детский сад комбинированного вида», стр. подразделение п. с. Поморцево, ул. Молодежная,14	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
11	МОУ «Ивановская сош», д. Ивановка, пер. Советский, 1	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
12	МБОУ «Ивановская средняя общеобразовательная школа», структурное подразделение, с. Конево, ул. Школьная, 28	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
13	МБОУ «Ивановская средняя общеобразовательная школа», дошкольная группа, с. Ивановка, ул. Весенняя, 68	-	-	установка Т7
14	МОУ «Моховская сош», с. Мохово, ул. Молодежная, 20-а	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	-
15	МБДОУ Моховский детский сад комбинированного вида» С. Мохово, ул. Стадионная, 13Б-1	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
16	Детская школа искусств.с. Мохово, ул. Центральная, 15	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
17	МОУ «Старобачатская сош», п. Старобачаты, ул. Томская, 14Б	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
18	МОУ «Бачатская оош», дошкольная группа.п. Старобачаты, ул. Вокзальная, 24	-	требуется обустройство пешеходных ограждений	-
19	МОУ «Щебзаводская оош», п. Щебзавод, ул. Школьная, 16-А	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	-
20	МБДОУ «Щебзаводской детский сад общеразвивающего вида», п. Щебзавод, ул. Школьная, 2	-	-	установка Т7
21	МСКОУ «Бачатская специальная (коррекц.) школа-интернат VIII вида», п. Старобачаты, ул. Озерная, 46	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7

продолжение таблицы 1.3

22	МСКОУ «Бачатская специальная (коррекц.) школа-интернат VIII вида», п. Старобачаты, ул. Загорная, 1А	установка на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	установка Т7
23	МБУДОД «Дом детского творчества» п. Старобачаты, ул. Томская, 9	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
24	МБДОУ «Старобачатский детский сад общеразвивающего вида» п. Старобачаты, пер. Мира, 11	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
25	МБОУ «Каралдинская СОШ», дошкольная группа д. Каралда, ул. Мира, 14-а	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
26	МБДОУ «Новобачатский детский сад комбинированного вида», «Нобачатский детский сад общеразвивающего вида» с. Новобачаты, ул. Дружбы,11	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
27	МБОУ «Пермяковсвкая СОШ», дошкольная группа с.Пермяки, ул.Школьная, 4А	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
28	МБДОУ «Пермяковский детский сад», с.Пермяки, ул.Больничная, 38А	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
29	МОУ «Инюшинская сош» д. Инюшка, ул. Школьная, 38	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
30	МОУ «Старопестеревская сош», с. Старопестерево, ул. Школьная, 6	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	требуется обустройство пешеходных ограждений	установка Т7
31	МОУ «Старопестеревская сош», структурное подразделение, п. Снежинский, ул. Советская, 16	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
32	МОУ «Старопестеревская сош», структурное подразделение, с. Заринское, пер. Школьный, 7	требуется частичная замена знаков на желто-зеленном фоне	-	установка Т7
33	МБДОУ «Старопестеревский детский сад» с. Старопестерево, ул. Центральная, 19А	установка на желто-зеленном фоне	-	установка Т7

Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек осуществляется по ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В рамках настоящей комплексной схемы организации дорожного движения предусматривается устройство асфальтобетонной пешеходной дорожки (тротуара) в местах тяготения или в районе остановочных пунктов. Для обеспечения комфортного передвижения пешеходов следует оборудовать тротуары на следующих улицах, которые представлены в таблице 1.4 с участками предлагаемых тротуаров.

Таблица 1.4 – Перечень предлагаемых к оборудованию тротуаров

№ п/п	Участок обустройства	Общая протяженность тротуара, м.	Период реализации
с. Сидоренково			
1	ул. Молодежная (от Парковой ул. до а/д подъезд к Сидоренково) по четной стороне	1250	краткосрочный
д. Хахалино			
2	ул. Центральная (от дома №7 до дома №31) по нечетной стороне	630	краткосрочный
с. Вишневка			
3	Школьная ул. (от дома №7А до Народного пер.) со нечетной стороне	120	краткосрочный
п. Старобачаты			
4	пер. Мира (от Степной ул. до пер. Мира, 11)	330	краткосрочный
с. Пермяки			
5	Школьная ул. (от Центральной ул. до Больничной ул.) по четной стороне	500	краткосрочный
с. Новобачаты			
6	ул. Дружбы (от Советской ул. до ул. Ульянова) по нечетной стороне	830	краткосрочный
п. Дунай-Ключ			
7	Светлая ул. (от остановки «Дунай-Ключ» до дома №2) по четной стороне	120	среднесрочный
д. Новороссийка			
8	Первомайская ул. (от остановки «Новороссийка» до дома №2а) по нечетной стороне	880	среднесрочный
с. Поморцево			
9	Почтовый пер. (от остановки «Поморцево до Новой ул.) по стороне пересечения улиц	590	среднесрочный
с. Коновалово			
10	Почтовая ул. (от Береговой ул. до Светлой ул.) по нечетной стороне	210	среднесрочный
п. Старобачаты			
11	Озерная ул. (от Озерной ул., 46 до Загорной ул., 1А) по нечетной стороне	420	среднесрочный
д. Инюшка			
12	Школьная ул. по нечетной стороне	1200	среднесрочный

Предложенные мероприятия позволят решить следующие задачи:

- Повысить пешеходную доступность для жителей прилежащих домов.
- Увеличить транспортная доступность образовательных учреждений.
- Повысить безопасность дорожного движения при совершении местных корреспонденций.

Графическое отображение предлагаемых мероприятий по организации движения пешеходов представлено в Приложении Д.

1.6.5. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения не предусматриваются. Геометрические параметры проезжих частей автомобильных дорог и улиц, а также пешеходных дорожек на исследуемой территории не

позволяют осуществить данные мероприятия в соответствии с требованиями нормативных документов.

1.7. Организация велосипедного движения

Количество велосипедистов постоянно растет, велодвижение развивается, поэтому участки для передвижения на велосипеде медленно, но регулярно появляются в каждом населенном пункте Российской Федерации.

К тому же, велосипед – одна из эффективных мер по всестороннему развитию экологически чистых видов транспорта во всем мире и альтернативы автомобильному.

Среди основных принципов построения велосипедного движения стоит выделять:

1) Безопасность. Велосипедная инфраструктура должна обеспечивать необходимый уровень безопасности передвижения велосипедистов и пешеходов, а также движения автомобилей. Данный пункт подразумевает минимизацию количества точек пересечения велосипедистов с автотранспортом и пешеходами; обеспечение взаимного зрительного контакта между всеми участниками дорожного движения и т.д.

2) Целостность. Правило целостности означает, что велосипедная инфраструктура, совместно с улицами, подходящими для велодвижения, должна создавать интегральное целое и соединять все пункты отправления и назначения в городе.

3) Беспрепятственность. При проектировании маршрутов велодвижения важно учитывать предпочтения водителей велосипедов, т.е. создание наиболее кратчайших соединений, дающих возможность перемещения по городской территории с большей скоростью, чем автотранспорт.

4) Привлекательность. Система велосипедных маршрутов должна быть понятна для участников движения и соответствовать нуждам участников движения.

5) Удобство. Комфортное передвижение велосипедистов возможно только при использовании высоких стандартов проектирования, исполнения и эксплуатации. Велодорожка должна обеспечивать плавность проезда по маршруту, избегать больших продольных и поперечных уклонов, вибраций, ударов и т.д.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение и выделения, как отдельной инфраструктуры это: велосипедные дорожки и места велопарковок.

На территории Беловского муниципального района в с. Вишневка, Евтинского сельского поселения предусматривается обустройство велопешеходных дорожек. Велопешеходные дорожки — это внедрение специально оборудованных полос для велосипедного движения необходимо для безопасного передвижения велосипедных потоков без пересечения с пешеходными потоками на пешеходных дорожках или тротуарах.

Выбор обустройства велосипедной сети в с. Вишневка определен на основе программного сервиса Strava (данный сервис позволяет отслеживать передвижение велосипедистов при помощи мобильных устройств).

Покрытие велопешеходных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки). При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водоустойчивых материалов, например, каменных материалов низкой прочности, крупной гранитной высевки и др.

Для обеспечения безопасности дорожного движения пешеходные и велосипедные дорожки должны оборудоваться соответствующими дорожными знаками и разметкой в

соответствии с ГОСТ 52289-2004. Геометрические параметры проектирования велосипедных дорожек установлены ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Таблица 1.5 - Основные геометрические параметры велосипедной дорожки

Нормируемый параметр	**Минимальные значения**	
	при новом строительстве	**в стесненных условиях**
Расчетная скорость движения, км/ч	25	15
Ширина велопешеходной дорожки, м (при прогнозируемой интенсивности велосипедных и пешеходных потоков)	1,5-3,0	1,5-2,0

Перечень участков улиц с. Вишневка, предложенных для обустройства велосипедных маршрутов представлен в таблице 1.6.

Таблица 1.6 – Проектируемая велосипедная сеть

№ п/п	Месторасположение	Протяженность, км.	Место обустройства
1.	Новая ул.	0,690	от дома №2 до дома №26
2.	Светлый пер.	0,170	от дома №3 до дома №7
3.	Народный пер.	0,230	со стороны Школы от Светлого пер. до Школьной ул. (Школьная ул., 9)
4.	ул. Строителей	0,355	от Школьной ул. до Юбилейной ул. по нечетной стороне
5.	Юбилейная ул.	0,550	от ул. Строителей до Новой ул. (по стороне а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск»)
Итого:		1,995 км.	

Общая протяженность велосипедной инфраструктуры составляет 1,995 км. Обустройство велосипедной сети проводиться строительством участков. Участки обустройства отображены на рисунке 1.4.

Рисунок 1.3 – Пример обустройства велопешеходных дорожек

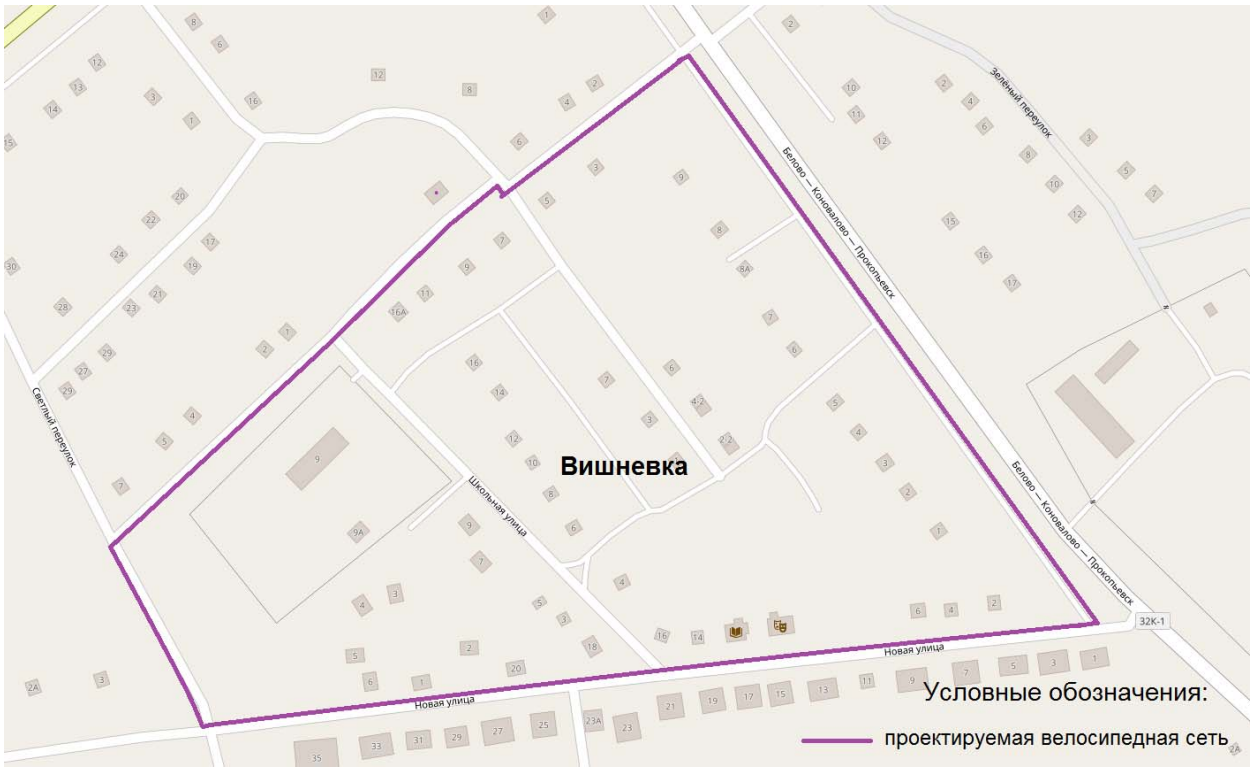


Рисунок 1.4 – Проектируемые велосипедные дорожки на территории с. Вишневка

Предлагаемым решением по организации велосипедной инфраструктуры станет обустройством велопарковок.

Велопарковка – место для длительной стоянки (более часа) или хранения велосипедов, оборудованное специальными конструкциями.

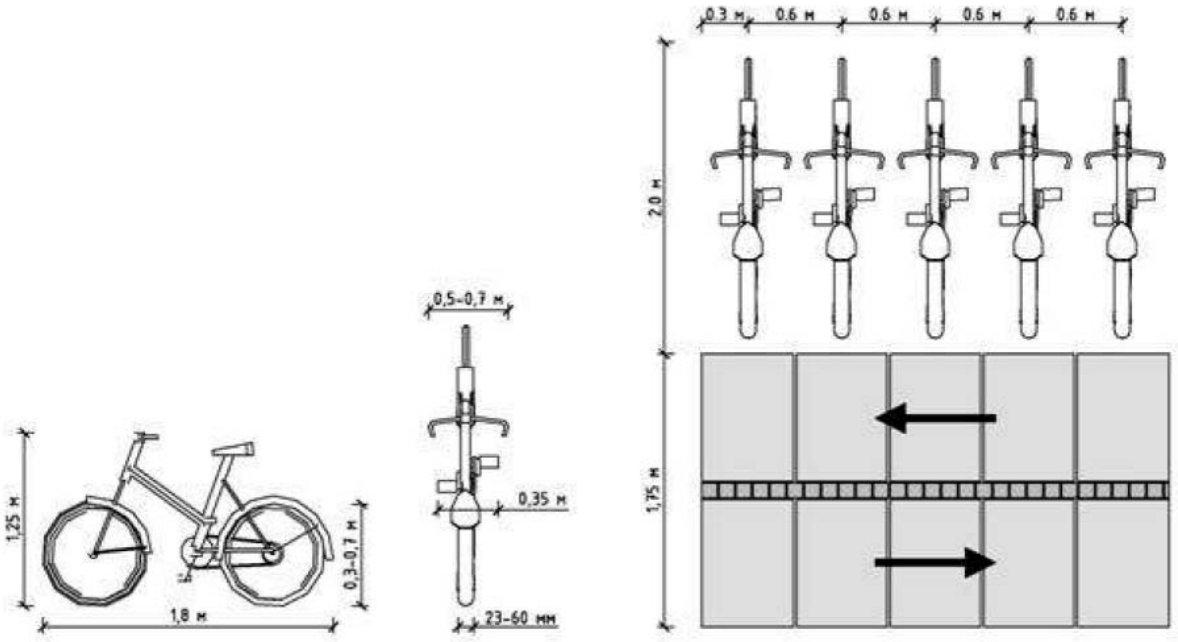


Рисунок 1.5 – Рекомендуемые размеры велопарковки

Рисунок 1.6 – Пример обустройства велопарковок

Обустройство велопарковок следует устраивать рядом с местами тяготения населения. В рамках КСОДД такими местами на территории с. Вишневка является: МБОУ «Вишневская основная образовательная школа» (Школьная ул., 9) и МФЦ (Новая ул., 8) с количеством мест на 10 ед (общее количество – 20 мест).

Период реализации данного типа мероприятий по созданию велосипедной сети отнесен в долгосрочный период.

1.8. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично-дорожную сеть. Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения. К дорожному информированию относится, все то, что доводится до сведения водителей, ярким примером на исследуемой территории являются знаки индивидуального проектирования (ЗИП).

Совершенствование существующей системы информационного обеспечения позволит легче ориентироваться на местности. Система информационного обеспечения в общем должна удовлетворять потребностям жителей и гостей населенных пунктов Беловского муниципального района. К улучшениям данной системы относится: установка в недостающих местах проезжих частей дорожных знаков, нанесение линий дорожной разметки и т.д.

В рамках КСОДД на территории Беловского муниципального района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается.

1.9. Установление линий разграничения балансовой принадлежности муниципальных и региональных (областных) дорог

Под понятием границы балансовой принадлежности понимают линию, разделяющую определенную сеть с учетом ее владельца. К балансовой принадлежности автомобильных дорог на территории Беловского муниципального района относятся дороги местного значения, региональные или межмуниципальные дороги, находящие в границах обслуживания. Таким образом, муниципальные дороги на балансе района обслуживаются установленным территориальным органом.

В постановлении, утвержденным коллегией администрации Кемеровской области, от 05 февраля 2008 г. №24 «О перечне автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Кемеровской области» установлен перечень автомобильных дорог на территории Беловского муниципального района, имеющих статус регионального или межмуниципального значения. Перечень дорог отображен в таблице 1.7.

Таблица 1.7 – Перечень региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, проходящих на территории Беловского муниципального района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги
1	32ОП РЗ К-1	Белово-Коновалово-Прокопьевск
2	32ОП РЗ К-2	Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск
3	32ОП РЗ К-3	Евтино-Каракан-Пермяки-Каралда-с обходом с. Пермяки
4	32ОП РЗ К-4	Инской-Уроп-Инюшка
5	32ОП РЗ К-5	Инской-Менчереп-Дунай-Ключ
6	32ОП РЗ К-6	Белово-Калиновка
7	32ОП РЗ К-7	Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск-Степной
8	32ОП РЗ К-8	Старопестерево-Заринское
9	32ОП РЗ К-9	Белово-Новобачаты
10	32ОП РЗ К-10	Белово-Коновалово-Прокопьевск-Сидоренково
11	32ОП РЗ К-11	Инюшка-Рямовая
12	32ОП РЗ К-12	Инской-Менчереп-Дунай-Ключ-Задубровский
13	32ОП РЗ К-14	Менчереп-Хахалино
14	32ОП РЗ К-15	Старопестерево-Заринское-Заря
15	32ОП РЗ К-16	Ивановка-Новороссийка
16	32ОП РЗ К-17	Пермяки-Новохудяково
17	32ОП РЗ К-18	подъезд к п. Снежинский
18	32ОП РЗ К-19	Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск-п. им. Ильича
19	32ОП РЗ К-20	Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск-Мохово
20	32ОП РЗ К-21	подъезд к д. Калиновка
21	32ОП РЗ К-23	подъезд к п.ст. Мереть
22	32ОП РЗ К-24	подъезд к с. Конево
23	32ОП РЗ К-30	Белово-Гурьевск-Салаир-Бековo

К дорогам местного значения относятся дороги и улицы, проходящие по территории населенных пунктов Беловского муниципального района. На основе Устава Беловского муниципального района, органы местного самоуправления осуществляют полномочия: дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В целях совершенствования деятельности по фиксации нарушений в области дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Кемеровской области создание и обеспечение функционирования системы автоматической фиксации было поручено государственному казенному учреждению Кемеровской области «Дирекция автомобильных дорог Кузбасса» на основании Распоряжения № 24-р от 01.02.2018 г. Губернатора Кемеровской области.

1.10. Мероприятия по обеспечению перевозки школьников с учетом маршрутов и обустройства площадок для посадки и высадки детей

При разработке маршрутов для перевозки обучающихся рекомендуется учитывать требования, согласно которым транспортному обслуживанию, подлежат обучающиеся сельских образовательных организаций, проживающие на расстоянии свыше 1 км от организации, а предельный пешеходный подход учащихся к месту сбора на остановке должен быть не более 500 м (п. 10.5 Свода правил СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений").

При подготовке к перевозкам учащихся должны быть определены рациональные места сбора, посадки и высадки обучающихся. Так пространство, отведенное под остановочные пункты для ожидающих автобус детей, должно иметь достаточные размеры для вмещения имеющегося количества школьников. При этом, остановка должна быть оборудована ТСОДД, ограничивающими движение учеников по проезжей части (например, пешеходное ограждение).

При организации регулярных перевозок детей, связанных с учебно-воспитательным процессом (например, в школу и обратно), необходимо согласование схем маршрутов и графиков движения автобусов с органами ГИБДД.

Обустройство подходов и организация дорожного движения вблизи образовательных учреждений осуществляется в проектах организации дорожного движения (ПОДД).

1.11. Мероприятия по обустройству и установке дорожных знаков в местах примыкания (пересечения) к региональным (областным) дорогам

Мероприятия по обустройству примыканий и пересечений: установка знаков приоритета (адресная привязка указана в ведомости по размещению дорожных знаков), установка сигнальных столбиков на неосвещенных участках дороги вне населенных

пунктов (адресная привязка указана в ведомости по размещению сигнальных столбиков) в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004.

Для повышения уровня информативности на областных дорогах применяют дорожные знаки индивидуального проектирования (ЗИП). Данные знаки служат указателями направления движения к населенным пунктам и другим объектам и устанавливают справа от проезжей части непосредственно перед перекрестком или съездом с дороги, при наличии полосы торможения – у начала ее отгона.

В местах примыкания к региональным (областным) дорогам следует устанавливать дорожные знаки – знаки приоритета. Знаки приоритета применяют для указания очередности проезда перекрестков, пересечений отдельных проезжих частей, а также узких участков дорог. Их устанавливают в начале участка дороги с преимущественным правом проезда нерегулируемых перекрестков. В населенных пунктах знак устанавливают перед каждым перекрестком на главной дороге. Знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливают перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление, а также перед перекрестками со сложной планировкой. В населенных пунктах знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливают перед перекрестком, а вне населенных пунктов - предварительно на расстоянии 150-300 м до перекрестка и перед перекрестком. Знак 2.4 "Уступите дорогу" применяют для указания того, что водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 8.13 - транспортным средствам, движущимся по главной дороге. Знак устанавливают непосредственно перед выездом на дорогу в начале кривой сопряжения, по которой знаками 2.1 или 2.3.1-2.3.7 предоставлено преимущественное право проезда данного перекрестка, а также перед выездами на автомагистраль. Знак 2.4 устанавливают предварительно с табличкой 8.1.1 на дорогах вне населенных пунктов, за исключением грунтовых дорог, на расстоянии 150-300 м до перекрестка, если перед перекрестком установлен знак 2.4, или с табличкой 8.1.2, если перед перекрестком установлен знак 2.5.

Обустройство и установка дорожных знаков в местах примыкания к областным дорогам может иметь Т-образное пересечение. На Т-образных перекрестках и разветвлениях дорог, если имеется опасность их проезда в прямом направлении устанавливают Знак 1.34.3 "Направление поворота". На Т-образных перекрестках знак устанавливают напротив дороги, не имеющей продолжения, на разветвлениях дорог - непосредственно за местом, где разветвляются проезжие части дорог.

Знаки 2.3.1 "Пересечение с второстепенной дорогой", 2.3.2-2.3.7 "Примыкание второстепенной дороги" устанавливают вне населенных пунктов перед всеми перекрестками на дорогах, обозначенных знаком 2.1. Знаки не устанавливают перед перекрестками со сложной планировкой и перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление. Знаки 2.3.4-2.3.7 должны быть установлены, если угол между осями главной и второстепенной дорог составляет менее 60°. Вне населенных пунктов знаки 2.3.1-2.3.7 устанавливают на расстоянии 150-300 м, в населенных пунктах - на расстоянии 50-100 м до перекрестка. При необходимости допускается устанавливать знаки 2.3.1-2.3.7 на ином расстоянии, указываемом в этом случае на табличке 8.1.1. Допускается не устанавливать знаки 2.1, 2.3.1-2.3.7 перед съездами пересечений дорог в разных уровнях, а также перед примыканиями к дороге с твердым покрытием дорог с грунтовым покрытием, перед примыканиями к дороге выездов с прилегающих территорий, если все перечисленные признаки примыкающих дорог могут однозначно распознаваться водителями транспортных средств, следующих по главной дороге в светлое и темное время суток.

Обустройство и установка дорожных знаков в местах примыкания к областным и муниципальным дорогам осуществляется в рамках проектов организации дорожного движения (ПОДД).

2. Разработка очередности внедрения мероприятий по ОДД

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД. Для упорядоченности внедрения предлагаемых мероприятий срок действия настоящей КСОДД разделим на 3 периода: краткосрочный (0-5 лет) среднесрочный (6-10 лет), долгосрочный (11-15 лет).

На краткосрочный период предлагаются первоочередные мероприятия, направленные на повышение безопасности и комфортности движения в транспортных узлах, выбранных для микромоделирования. Более обширные работы перенесены на среднесрочный/долгосрочный периоды. Для удобства восприятия информации о предлагаемых мероприятий по улучшению транспортной инфраструктуры распределены по отдельным таблицам (таблицы 2.1 – 2.5).

Показатели стоимости проведения работы предоставлены из «Доклада о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации», а также на основании Приказа Минстроя России №948/пр от 03.07.2017 г. «Об утверждении укрупненных сметных нормативов».

При этом перечень улично-дорожной сети с установленными мероприятиями по развитию, согласно выбранным периодам реализации, требует уточнения по каждому отдельному населенному пункту Беловского муниципального района, исходя из реальной ситуации финансирования для каждого календарного года. Перечень улично-дорожной сети Беловского муниципального района с мероприятиями по развитию указаны в таблице 4.1 Этапа 2 «Выбор оптимального варианта проектирования» пункт 4.

Таблица 2.1 – Мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Профилактика ДТП	проведение тренингов, семинаров, мониторинга; напоминание жителям об общих правилах безопасного поведения на дорогах; использование наглядных материалов на плакатах, в СМИ и т.д.	-	-
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Профилактика ДТП	проведение тренингов, семинаров, мониторинга; напоминание жителям об общих правилах безопасного поведения на дорогах; использование наглядных материалов на плакатах, в СМИ и т.д.	-	-
Выявление участков концентрации ДТП	актуализация данных на прогнозный период	-	-
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Профилактика ДТП	проведение тренингов, семинаров, мониторинга; напоминание жителям об общих правилах безопасного поведения на дорогах; использование наглядных материалов на плакатах, в СМИ и т.д.	-	-
Выявление участков концентрации ДТП	актуализация данных на прогнозный период	-	-
Итого:			**-**

Таблица 2.2 – Мероприятия по развитию УДС и ресурсного обеспечения

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Ремонт (ямочный ремонт, грейдирование с подсыпкой)	ежегодно уточняется при формировании бюджета	оценочная стоимость за 1 км. 1 полосы движения	7268,019
Капитальный ремонт	ежегодно уточняется при формировании бюджета		11254,013
Реконструкция	ежегодно уточняется при формировании бюджета		15248,696
Содержание (грейдирование)	ежегодно уточняется при формировании бюджета		254,586
Итого:			-
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Ремонт (ямочный ремонт, грейдирование с подсыпкой)	ежегодно уточняется при формировании бюджета	оценочная стоимость за 1 км. 1 полосы движения	7268,019
Капитальный ремонт	ежегодно уточняется при формировании бюджета		11254,013
Реконструкция	ежегодно уточняется при формировании бюджета		15248,696
Содержание (грейдирование)	ежегодно уточняется при формировании бюджета		254,586
Итого:			-
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Ремонт (ямочный ремонт, грейдирование с подсыпкой)	ежегодно уточняется при формировании бюджета	оценочная стоимость за 1 км. 1 полосы движения	7268,019
Капитальный ремонт	ежегодно уточняется при формировании бюджета		11254,013
Реконструкция	ежегодно уточняется при формировании бюджета		15248,696
Содержание (грейдирование)	ежегодно уточняется при формировании бюджета		254,586
Итого:			-

Таблица 2.3 – Мероприятия по совершенствованию условий движения автомобильного транспорта

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Содержание ТСОДД	на всей УДС	-	600
Итого:			**600**
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Содержание ТСОДД	на всей УДС	-	800
Итого:			**800**
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Содержание ТСОДД	на всей УДС		1000
Итого:			**1000**

Таблица 2.4 – Мероприятия по совершенствованию условий движения пешеходного и велосипедного движения

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Содержание тротуаров	на всей УДС	-	1000
Обустройство тротуаров	с. Сидоренково: ул. Молодежная (от Парковой ул. до а/д подъезд к Сидоренково) по четной стороне	1250 м.	7750
	д. Хахалино: ул. Центральная (от дома №7 до дома №31) по нечетной стороне	630 м.	3780
	с. Вишневка: Школьная ул. (от дома №7А до Народного пер.) со нечетной стороне	120 м.	740
	п. Старобачаты: пер. Мира (от Степной ул. до пер. Мира, 11)	330 м.	1958
	с. Пермяки: Школьная ул. (от Центральной ул. до Больничной ул.) по четной стороне	500 м.	3050
	с. Новобачаты: ул. Дружбы (от Советской ул. до ул. Ульянова) по нечетной стороне	830 м.	5060
Устройство новых наземных пешеходных переходов (установка дорожных знаков и нанесение разметки)	на всей УДС района	9 ед.	207
Замена ТСОДД 5.19.1(2) «Пешеходный переход»	на всей УДС района	52 ед.	550
Обустройство пешеходных переходов светофорами Т.7	на всей УДС района	22 ед.	1760
Обустройство пешеходных ограждений	на всей УДС района	8 ед.	600
Итого:			**26455**
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Содержание тротуаров	на всей УДС	-	700
Устройство новых наземных пешеходных переходов (установка дорожных знаков и нанесение разметки)	на всей УДС района	3 ед.	75

продолжение таблицы 2.4

Обустройство тротуаров	д. Новороссийка: Первомайская ул. (от остановки «Новороссийка» до дома №2а) по нечетной стороне	880 м.	5632
	п. Дунай-Ключ: Светлая ул. (от остановки «Дунай-Ключ» до дома №2) по четной стороне	120 м.	720
	с. Поморцево: Почтовый пер. (от остановки «Поморцево до Новой ул.) по стороне пересечения улиц	590 м.	3776
	с. Коновалово: Почтовая ул. (от Береговой ул. до Светлой ул.) по нечетной стороне	210 м.	1344
	п. Старобачаты: Озерная ул. (от Озерной ул., 46 до Загорной ул., 1А) по нечетной стороне	420 м.	2578
	д. Инюшка: Школьная ул. по нечетной стороне	1200 м.	7680
Итого:			**22505**
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Содержание тротуаров	на всей УДС	-	2000
Устройство новых наземных пешеходных переходов (установка дорожных знаков и нанесение разметки)	на всей УДС района	3 ед.	75
Обустройство велосипедной сети	Новая ул., Светлый пер., Народный пер., ул. Строителей, Юбилейная ул.	100 м^2	190,31
Обустройство парковочных мест для велосипедистов	Школьная ул., 9, Новая ул., 8	20 мест	25
Итого:			**14100**

Таблица 2.5 – Мероприятия по оптимизации системы пассажирских перевозок

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Обслуживание существующих остановочных пунктов	на всей УДС	-	500
Обустройство существующих остановочных пунктов	Коротково1, Коротково1, Новобачаты поворот, Новобачаты поворот, Пестери, Новохудяково поворот, Вишневка поворот, Вишневка деревня	8 ед.	960,2
Итого:			**1460,2**
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Обслуживание существующих остановочных пунктов	на всей УДС	-	500
Обустройство существующих остановочных пунктов	Новодубровка, Поморцево поворот, Сидоренково поворот, Камешек, Комплекс, Комплекс, Лесхоз, Осиновка, Конево, Уроп, Каракан2, Каракан2, Пермяки1, Пермяки2, Пермяки2, Коротково	16 ед.	1960,8
Итого:			**2460,8**
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Обслуживание и обустройство существующих остановочных пунктов	на всей УДС	-	500
Обустройство существующих остановочных пунктов	Беково, Автобаза, Автобаза	3 ед.	420,2
Итого:			**920,2**

Таблица 2.6 – Мероприятия по оптимизации парковочного пространства

Наименование мероприятия	Участок улично-дорожной сети/детальная информация о мероприятии	Показатель	Оценочная стоимость, тыс. руб.
Мероприятия на краткосрочный период (до 2023 г.)			
Содержание существующего парковочного пространства	на всей УДС района	**-**	300
Итого:			**300**
Мероприятия на среднесрочный период (до 2028 г.)			
Содержание существующего парковочного пространства	на всей УДС района	-	400
Итого:			**400**
Мероприятия на долгосрочный период (до 2033 г.)			
Содержание существующего парковочного пространства	на всей УДС района	-	500
Итого:			**500**

3. Оценка эффективности мероприятий КСОДД Беловского муниципального района (с использованием транспортной модели) и требуемых объемов финансирования

Основные виды мероприятий по безопасности дорожного движения делятся на 4 группы:

1. Улучшение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог.

К данной группе относятся мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационных характеристик дорожных сооружений (например, повышение пропускной способности дороги, ремонт дефектов дорожной одежды и т.д.).

2. Совершенствование организации дорожного движения.

Во вторую группу входят мероприятия, которые можно разбить на две группы: мероприятия по улучшению обстановки пути (установка знаков, разметки и т.д.) и мероприятия по совершенствованию управления дорожным движением (организация светофорного регулирования, введение АСУДД и т.д.).

3. Повышение конструктивной безопасности транспортных средств.

Планирование и реализация мероприятий этой группы осуществляется заводами автомобильной промышленности, в соответствии с нормативными документами.

4. Повышение психофизиологических качеств водителей.

Планирование и реализация мероприятий этой группы осуществляется, под эгидой органов ГИБДД, специализированными организациями (автошколы, медицинские учреждения).

При разработке комплексной схемы организации дорожного движения внимание уделяется первой и второй группам мероприятий. Эффекты от внедрения предлагаемых мер по безопасности дорожного движения, в рамках настоящей КСОДД, представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Основные виды эффектов при осуществлении мероприятий по повышению БДД (+ наличие эффекта; - отсутствие эффекта)

№ п/п	Наименование мероприятий	Виды эффектов				
		Снижение ДТП	Сокращение потерь времени		Увеличение скорости потока	Снижение экологических потерь
			водителей/ пассажиров	пешеходов		
1	Повышение ровности и шероховатости покрытия	+	+	+	+	+
2	Обустройство пешеходных переходов	+	-	+	-	-
3	Установка камер автоматической фиксации нарушений ПДД	+	-	-	-	-
4	Развитие сети велосипедных дорожек	+	+	+	+	+
5	Обустройство парковочного пространства	+	+	-	+	-

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по следующим основным критериям:

1) оценка фактически достигнутых (ожидаемых) результатов Программы по степени достижения целевых показателей (индикаторов) определяется по формуле 1:

$$E_{ni} = \frac{T_{fi}}{T_{pi}} \cdot 100\% \quad (1)$$

E_{ni} - оценка степени достижения запланированных значений целевых показателей (индикаторов) Программы;

T_{fi} - фактические значения целевых показателей (индикаторов) Программы;

T_{pi} - плановые значения целевых показателей (индикаторов) Программы.

Фактические значения целевых показателей (индикаторов) Программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых показателей (индикаторов) Программы.

2) оценка уровня финансирования мероприятия Программы за отчетный период определяется по формуле 2:

$$F_{ni} = \frac{F_{fi}}{F_{pi}} \cdot 100\% \quad (2)$$

F_{ni} - оценка уровня финансирования мероприятия Программы;

F_{fi} - фактический уровень финансирования мероприятия Программы;

F_{pi} - объем финансирования мероприятия Программы, предусмотренный Программой.

3) оценка степени выполнения мероприятий Программы определяется по формуле 3:

$$\mathrm{M}_{ni} = \frac{\mathrm{M}_{fi}}{M_{pi}} \cdot 100\% \quad (3)$$

M_{ni} – степень выполнения мероприятий Программы;

M_{fi} – количество мероприятий Программы, фактически реализованных за отчетный период;

M_{pi} – количество мероприятий Программы, запланированных на отчетный период.

4. Разработка программы взаимоувязанных мероприятий КСОДД Беловского муниципального района

Разработка Программы взаимосвязанных мероприятий в рамках КСОДД является завершающим этапом проектирования Комплексной схемы на территории Беловского муниципального района Кемеровской области.

ПАСПОРТ
программы взаимоувязанных мероприятий в рамках КСОДД

Цель и задачи Программы	Целями программы являются: - увеличение пропускной способности УДС Беловского района; - предупреждение ситуаций «затора» с учетом изменения транспортных потребностей жителей Беловского муниципального района; - обеспечение безопасности дорожного движения со снижением количества ДТП. К задачам Программы относятся: - повышение общего уровня безопасности дорожного движения; - развитие качественного состояния улично-дорожной сети; - совершенствование условий пешеходного движения.
Целевые индикаторы и показатели Программы	- протяженность развития качественного состояния улично-дорожной сети с увеличением твердого покрытия (в том числе совершенствование дорожного покрытия); - снижение транспортного риска и профилактика дорожно-транспортного травматизма (в том числе детского); - содержание автомобильных дорог; - светофорные объекты (Т7); - остановочные пункты; - парковочное пространство; - пешеходные переходы; - велосипедные дорожки.
Сроки и этапы реализации Программы	2019 – 2033 годы, в том числе: - краткосрочный период; - среднесрочный период; - долгосрочный период.
Объемы и источники финансирования Программы	общий объем финансирования Программы определяется из местного бюджета
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы	- снижением количества ДТП с пострадавшими и погибшими; - повышение уровня безопасности и организации дорожного движения.

Основными видами мероприятий в рамках КСОДД являются *организационные мероприятия*, подразумевающие комплекс инженерных мероприятий по организации движения, которые могут быть выполнены на существующей УДС без ее капитального переустройства или строительства новых улиц и дорог, а также дорожных сооружений.

При планировании и прогнозировании ресурсного обеспечения Программы учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая

значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из выбранного сценария развития транспортной инфраструктуры.

Результатами выбранных ключевых целевых показателей в рамках разработки КСОДД стали:

- ✓ снижение уровня аварийности и транспортного риска;
- ✓ увеличение количества обустроенных пешеходных переходов;
- ✓ развитие велосипедного движения;
- ✓ содержание парковочных мест;
- ✓ повышение качества дорожного покрытия.

С целью мониторинга и выявления изменений в комплексе предлагаемых мероприятий необходимо проводить актуализацию в рамках КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет с определением объемов работ и финансирования, учитывая текущие нормативы и расценки. Основная часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатываются в краткосрочный период для проблемных транспортных узлов и участков, участков с повышенной аварийностью. В данных местах на следующие периоды реализации необходимо проводить анализ аварийности, с целью включения мест на другие периоды реализации. Для дальнейших периодов реализации следует выявлять аварийные места или участки на УДС и организовывать мероприятия по ОДД и БДД.

Для обеспечения устойчивого и поэтапного комплекса программ для повышения безопасности дорожного движения на территории Беловского муниципального района разрабатывается паспорт программы.

Заключение

Для успешного развития Беловского муниципального района требуется совершенствование транспортной инфраструктуры. Предлагаемый комплекс мероприятий, изложенный в КСОДД направлен: на повышение безопасности дорожного движения, интенсивности транспортных потоков и пропускной способности улично-дорожной сети, снижение конфликтных ситуации и ДТП с участием пешеходов, улучшение условий дорожного движения для транспортных средств и пешеходов.

В состав предлагаемых мероприятий по эффективности организации дорожного движения на периоды реализации (краткосрочный, среднесрочный, долгосрочный) вошли:

- ✓ предложения по содержанию мест ожидания для пассажиров;
- ✓ уделено внимание движению пешеходных потоков с обустройством наземных пешеходных переходов;
- ✓ содержание автомобильных дорог общего пользования на территории Беловского муниципального района;
- ✓ содержание парковочного пространства;
- ✓ мероприятия по развитию сети велосипедных дорожек;
- ✓ предложения по организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений.

Кроме предложенных мероприятий на периоды реализации, не стоит забывать про социальные приоритеты жителей в транспортной инфраструктуре. В целях своевременного выявления проблемных участков улично-дорожной сети рекомендуется ежегодно проводить социальные опросы среди разных возрастных категорий. Ведь именно жители формируют работу транспортной инфраструктуры на территории сельских поселения и района соответственно, передвигаясь на рабочее место, учебу или в учреждения здравоохранения и т.п.

Список использованных источников

1. База данных показателей муниципальных образований (http://www.gks.ru).
2. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах». – Утверждена Протоколом совещания при Техническом управлении Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР от 9 апреля 1968 г.
3. ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. – Принят Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2015 года № 1206 – ст.
4. ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования. – Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 г. N 553-ст.
5. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 13 декабря 2011 г. № 1175 – ст.
6. ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120 – ст.
7. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121 – ст.
8. ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270 – ст.
9. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. №109 – ст.
10. ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока. – Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2016 г. № 997 – ст.
11. Генеральный план муниципального образования Бековское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2015 г.
12. Генеральный план муниципального образования Евтинское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.
13. Генеральный план муниципального образования Моховское сельское поселение, д. Ивановка, Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.

14. Генеральный план муниципального образования Менчерепское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.

15. Генеральный план муниципального образования Новобачатское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.

16. Генеральный план муниципального образования Пермяковское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.

17. Генеральный план муниципального образования Старобачатское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2017 г.

18. Генеральный план муниципального образования Старопестеревское сельское поселение Беловского муниципального района Кемеровской области. – г. Барнаул, 2011 г.

19. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. «Организация дорожного движения». – 5-е изд., перераб, и доп. – М.: Транспорт, 2001 – 247 с.

20. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения. Одобрено Научно-технический совет открытого акционерного общества «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», протокол от 25.04.2017 г. №2, Секцией "Государственная политика в области автомобильного и городского пассажирского транспорта" Научно-технического совета Министерства транспорта Российской Федерации, протокол от 09.12.2016 г. №54. Москва 2017 г.

21. ОДМ 218.2.020-2012 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог. – Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 17.02.2012 г. № 49 – р.

22. ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах – Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 27.02.2013 №236 – р.

23. ОДМ 218.4.005-2010 Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. – Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 12.01.2011 г. № 13 – р.

24. ОДМ 218.6.015-2015 Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. – Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 12.05.2015 г. № 853 – р.

25. ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования. – Утвержден распоряжением Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации от 23.05.2003 N ИС-460-р.

26. Официальный сайт Беловского муниципального района – (http://belovorn.ru/).

27. Официальный сайт ГУОБДД МВД России. – (http://stat.gibdd.ru/).

28. Официальный сайт Бековского сельского поселения – (http://bekovo-adm.ru/).

29. Официальный сайт Евтинского сельского поселения – (http://evtinosp.ru/).

30. Официальный сайт Новобачатского сельского поселения – (http://nbachati.ru/).

31. Официальный сайт Менчерепского сельского поселения – (http://mencherep.ru/).

32. Официальный сайт Моховского сельского поселения – (http://мохово.рф/).

33. Официальный сайт Пермяковского сельского поселения – (http://пермяковское.рф/).

34. Официальный сайт Старобачатского сельского поселения – (http://staroba4at.ru/).

35. Официальный сайт Старопестеревского сельского поселения – (http://старопестери.рф/).

36. Приказ Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. N 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения" – Зарегистрировано в Минюсте России 17.06.2015 г. № 37685.

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

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

39. Схема территориального планирования Беловского муниципального района. Положение о территориальном планировании. – г. Барнаул, 2009 г.

40. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. – Утвержден приказом Министерства регионального развития Российской Федерации (Минрегион России) от 30 июня 2012 г. № 266.

41. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – Утвержден приказом Министерства регионального развития Российской Федерации (Минрегион России) от 28 декабря 2010 г. № 820.

42. СП 136.13330.2012 Свод правил. Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения. – Утвержден приказом Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству (Госстрой) от 25 декабря 2012 г. № 112/ГС.

43. СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. – Утвержден приказом Министерства строительство и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 ноября 2016 г. N 798/пр. и введен в действие с 15 мая 2017 г.

44. Устав муниципального образования «Беловский муниципальный район (принят советом народных депутатовот 28.09.2015 г №222). с. Вишневка, 2015 г.

45. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 № 443-ФЗ.

46. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». – ФЗ № 196 от 10.12.1995 г.

47. Швецов В. И. «Математическое моделирование транспортных потоков». – В. И. Швецов, канд. физ.-мат. наук, Институт системного анализа РАН, Москва. 2003 г. – 52 с.

48. Якимов М. Р. «Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография» / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.

49. Ярошенко Т. П. Методика оценки эффективности реализации долгосрочных и ведомственных целевых программ [Электронный ресурс] / Т. П. Ярошенко// Управление экономическими системами. – 2011. – №3. – Режим доступа: http://www.uecs.ru/uecs-34-342011/item/705-2011-10-20-07-30-00.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Перечень автомобильных дорог общего пользования Беловского муниципального района

Таблица 1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования на территории Беловского муниципального района

№п/п	Название улицы	Тип покрытия	Протяженность, м.	Ширина, м.
Бековское СП				
с. Челухоево				
1	ул. Четонова, д. 1 – 92	асфальт	3750	5
2	ул. Советская (1 участок) – ул. Четонова, 1 – мост д. Верховская – ул. Молодежная	асфальт	650	5
3	ул. Советская (2 участок) – мост с. Челухоево (1 участок) – ул. Новая – д. 19	асфальт	850	5
4	ул. Новая – мост с. Челухоево (2 участок) – ул. Новая – д. 26	асфальт	3100	5
5	ул. Набережная, д. 1Б – 45	асфальт	1000	5
6	ул. Школьная, д. 1 – 35	асфальт	750	5
Итого:			**10100**	-
с. Бековo				
1	ул. Молодежная, д. 1 – 11	асфальт	900	5
2	ул. Мелиораторов, д. 1 – 30	асфальт	1850	5
3	ул. Юбилейная, д. 1 – 27	асфальт	900	5
4	ул. Береговая, д. 1 – 47А	асфальт	1300	5
5	ул. Центральная, д. 1 – 123	асфальт	4750	5
Итого:			**9700**	-
д. Верховская				
1	ул. Молодежная (1 участок) – мост д. Верховская – ул. Молодежная – д. 15	асфальт	800	5
2	ул. Заречная, д. 1 – 77	асфальт	1300	5
Итого:			**2100**	-
п. Октябрьский				
1	ул. Октябрьская, д. 1 – 43	асфальт	3100	5
Итого:			**3100**	-
Итого по поселению:			**25000**	-
Евтинское СП				
с. Коновалово				
1	ул. Дорожная	щебень	275	5
2	ул. Центральная	асфальт	800	6
3	ул. Колхозная	грунт	175	5
4	ул. Молодёжная	асфальт	750	6
5	ул. Инская	щебень	1200	5
6	ул. Потовая	горельник	250	6
7	ул. Светлая	горельник	370	5

продолжение таблицы 1

8	ул. Клубная	горельник	275	6
9	ул. Береговая	грунт	400	6
10	ул. Содружества	щебень	200	5
11	ул. Российская	щебень	200	5
12	пер. Почтовый	грунт	150	5
Итого:			**5220**	-
с. Евтино				
1	ул. Советская	асфальт	1375	6
2	ул. Центральная	щебень	1500	6
3	ул. Инская	горельник	1000	6
4	ул. Озёрная	горельник	500	5
5	ул. Школьная	асфальт	750	6
6	ул. Почтовая	асфальт/щебень	800	6
7	ул. Полевая	щебень	370	6
8	ул. Весенняя	щебень	300	5
9	ул. Новая	щебень	400	5
10	ул. Набережная	горельник	150	5
11	пер. Береговой	щебень	450	5
12	пер. Школьный	щебень	250	5
13	пер. Колхозный	горельник	300	5
14	пер. Садовый	асфальт	200	6
15	пер. Талдинский	щебень	300	5
Итого:			**8645**	-
с. Каракан				
1	ул. Центральная	асфальт	2025	6
2	ул. Колхозная	щебень	375	5
3	ул. Торговая	щебень	675	5
4	ул. Инская	горельник	800	5
5	ул. Еловочная	щебень	1625	6
6	ул. Степная	щебень	250	5
7	ул. Новая	щебень	800	6
8	ул. Молодёжная	щебень	625	5
9	ул. Луговая	щебень	900	5
10	ул. Лесная	щебень	750	5

продолжение таблицы 1

11	пер. Садовый	щебень	250	5
12	м-рн Черемшанка	щебень	200	5
Итого:			**9275**	-
д. Новодубровка				
1	ул. Заречная	щебень	1200	6
2	ул. Лесная	грунт	500	5
3	пер. Полевой	грунт	1000	5
4	пер. Лесной	грунт	370	5
Итого:			**3070**	-
п. Новый Каракан				
1	ул. Содружества	асфальт	1300	6
2	ул. Караканская	щебень	370	5
3	ул. Берёзовая	асфальт	370	5
Итого:			**2040**	-
с. Вишневка				
1	ул. Берёзовая	щебень	1100	5
2	ул. Дружбы	щебень	400	5
3	ул. Заимка	асфальт	1000	5
4	ул. Звёздочка	щебень/грунт	1300	5
5	ул. Инская	щебень	700	5
6	ул. Лесная	щебень	600	5
7	ул. Магистральная	щебень	1400	5
8	ул. Мира	щебень	800	6
9	ул. Молодёжная	щебень	800	6
10	ул. Новая	асфальт/щебень	1200	5
11	ул. Садовая	щебень	1200	5
12	ул. Сибирская	щебень	1000	6
13	ул. Снежная	щебень	500	5
14	ул. Солнечная	щебень	900	5
15	ул. Строителей	щебень	1200	5
16	ул. Школьная	асфальт	500	5
17	ул. Юбилейная	щебень	700	5
18	ул. Ясная	грунт	400	5
19	пер. Верхний	грунт	800	5

продолжение таблицы 1

20	пер. Зелёный	щебень	800	5
21	пер. Народный	щебень	800	5
22	пер. Радужный	грунт	800	5
23	пер. Светлый	щебень	800	5
24	пер. Сиреневый	щебень	800	5
25	пер. Степной	щебень	200	5
26	пер. Учительский	щебень	150	5
27	пер. Цветочный	щебень	800	5
28	Проезд Луговой	щебень	400	5
Итого:			**22050**	-
с. Поморцево				
1	ул. Волкова	асфальт	1000	5
2	ул. Молодёжная	асфальт	400	5
3	ул. Новая	щебень	1000	6
4	ул. Центральная	асфальт	2100	6
5	ул. Чертинская	щебень	1000	5
6	пер. Дачный	щебень	500	5
7	пер. Мирный	щебень	500	5
8	пер. Почтовый	асфальт	800	5
9	пер. Речной	щебень	400	5
10	бул. Морской	грунт	300	5
Итого:			**8000**	-
с. Сидоренково				
1	ул. Заимка	щебень	2100	5
2	ул. Молодёжная	асфальт	1200	5
3	ул. Набережная	щебень	1000	5
4	ул. Н. Жуковой	щебень	1000	5
5	ул. Парковая	щебень	600	5
6	ул. Центральная	щебень	2300	6
Итого:			**8200**	-
п. Петровский				
1	ул. Мира	щебень	400	5
2	ул. Петровская	щебень	1500	5
3	ул. Юности	щебень	400	5
4	пер. Дорожный	асфальт	200	5
Итого:			**2500**	-

продолжение таблицы 1

п. Степной				
1	ул. Набережная	щебень	1000	5
2	ул. Новая	щебень	600	5
3	ул. Центральная	асфальт/грунт	1300	6
Итого:			**2900**	-
Итого по поселению:			**71900**	-
Менчерепское СП				
с. Менчереп				
1	ул. Центральная (1 участок)	асфальт	598	6
2	ул. Центральная (2 участок)	асфальт	207	4
3	ул. Набережная (1 участок)	асфальт	2500	6
4	ул. Набережная (2 участок)	щебень	887	4
5	ул. Набережная (3 участок)	щебень	494	4
6	ул. Березовая	щебень	517	4
7	ул. Новая	асфальт	678	5
8	ул. Молодежная	асфальт	213	5
9	ул. Мира (1 участок)	асфальт	1122	6
10	ул. Мира (2 участок)	щебень	278	4
11	ул. Целинная	асфальт	1000	4,5
12	ул. Школьная	асфальт	375	4
13	ул. Уропская (1 участок)	асфальт	774	4
14	ул. Уропская (2 участок)	щебень	256	4
15	пер. Морской	щебень	210	4
16	Проезд Мира – Клуб - Центральная	асфальт	180	5
17	-/-/-	щебень	220	4
18	Проезд Мира - Набережная	асфальт	327	5
19	Проезд Набережная - Березовая	щебень	200	4
Итого:			**11036**	-
д. Коротково				
1	ул. Лесная (1, 2 участок)	щебень	183, 594	4
2	ул. Лесная (3 участок)	асфальт	995	6
3	ул. Лесная (4 участок)	щебень	173	4
4	ул. Инская	щебень	1722	4
5	ул. Нагорная	щебень	1517	4
6	ул. Набережная	асфальт	1070	6

продолжение таблицы 1

Итого:			**6254**	-
п. Дунай-Ключ				
1	ул. Светлая	щебень	1700	4
2	ул. Новая (1 участок)	асфальт	544	5
3	ул. Новая (2, 3 участок)	щебень	512	4
Итого:			**2756**	-
п. Задубровский				
1	ул. Молодежная	щебень	500	5
2	ул. Пролетарская	щебень	1950	5
Итого:			**2450**	-
п. Камешек				
1	ул. Нагорная	щебень	900	4
2	пер. Лесной	щебень	327	4
Итого:			**1227**	-
д. Хахалино				
1	ул. Центральная	щебень	850	5
2	ул. Нагорная	грунт	400	4
Итого:			**1250**	-
Итого по поселению:			**24973**	-
Моховское СП				
д. Ивановка				
1	ул. Весенняя	асфальт	1100 (федеральная)	-
2	-	гравий	1470	-
3	ул. Береговая	гравий	700	-
4	ул. Юности	гравий	630	-
5	ул. Радужная	гравий	280	-
6	ул. Школьная	гравий	500	-
7	пер. Советский	асфальт	150	-
8	-	гравий	570	-
9	ул. Молодежная	гравий	830	-
10	ул. Полевая	гравий	520	-
11	ул. Солнечная	грунт	280	-
12	ул. Гагарина	грунт	310	-
14	ул. Дружбы	грунт	310	-

продолжение таблицы 1

15	ул. Озерная	грунт	310	-
Итого:			**7960**	-
д. Новороссийка				
1	ул. Первомайская	асфальт	1760	-
Итого:			**1760**	-
д. Калиновка				
1	ул. Воронежская	асфальт	660 (федеральная)	-
2	-	асфальт	860	-
Итого:			**1520**	-
с. Конево				
1	ул. Школьная	гравий	1280	-
2	ул. Новая	гравий	150	-
3	-	гравий	340 (2 полосы)	-
4	ул. Центральная	гравий	800	-
5	ул. Журавкова	гравий	790	-
6	ул. Южная	гравий	540	-
7	ул. Почтовая	гравий	590	-
8	пер. Коневский	гравий	440	-
9	пер. Урской	гравий	200	-
10	пер. Луговой	гравий	100	-
Итого:			**5230**	-
п./ст. Проектная				
1	ул. Проектновская	гравий	1100	-
Итого:			**1100**	-
п./ст. Мереть				
1	ул. Меретская	гравий	700	-
Итого:			**700**	-
п. Убинский				
1	ул. Школьная	гравий	970	-
2	-	асфальт	300	-
3	ул. Парниковая	асфальт	630	-
4	ул. Подсобная	гравий	470	-
5	ул. Новая	гравий	150	-
6	ул. Лучистая	гравий	1060	-

продолжение таблицы 1

Итого:			**3580**	-
с. Мохово				
1	ул. Шоссейная	асфальт	1340	-
2	-	гравий	680	-
3	-	гравий	1070	-
4	ул. Правонабережная	гравий	2170	-
5	ул. Стадионная	гравий	1330	-
6	ул. Гагарина	гравий	1040	-
7	ул. Центральная	асфальт	740	-
8	-	гравий	690	-
9	пер. Клубный	асфальт	210	-
10	-	гравий	570	-
11	ул. Светлая	гравий	490	-
12	ул. Новая	гравий	1310	-
13	ул. Комсомольская	асфальт	420	-
14	-	гравий	1100	-
15	ул. Радужная	гравий	800	-
16	ул. Молодежная	асфальт	570	-
17	ул. Степная	гравий	540	-
18	ул. Весенняя	гравий	440	-
19	ул. Полевая	гравий	990	-
20	ул. Школьная	гравий	890	-
21	ул. Моховская	гравий	490	-
22	ул. Беловская	гравий	1900	-
23	ул. Шахтовая	гравий	1290	-
24	ул. Октябрьская	гравий	630	-
25	ул. Юбилейная	гравий	790	-
Итого:			**22490**	-
Итого по поселению:			**44430**	-
Новобачатское СП				
1	ул. Нагорная	щебень	1000	-
2	ул. Заречная	асфальт	900	-
3	ул. Береговая	асфальт	1400	-

продолжение таблицы 1

4	ул. Советская	асфальт	1400	-
5	ул. Дружбы	щебень	800	-
6	ул. Механизаторская	щебень	900	-
7	ул. Колбухова	асфальт	1400	-
8	ул. Новая	асфальт	1100	-
9	ул. Ульянова	щебень	800	-
10	пер. Подгорный (1 участок)	щебень	800	-
11	пер. Подгорный (2 участок)	щебень	360	-
12	дорога к кладбищу	асфальт	400	-
13	ул. Весенняя	щебень	900	-
14	переулки (20 шт.)	щебень	2000	-
15	ул. Приозерная	щебень	4200	-
Итого:			**18360**	-
Итого по поселению:			**18360**	
Пермяковское СП				
с. Пермяки				
1	ул. Центральная, дом № 1-дом № 100 (1 участок)	асфальт	1000	8
2	ул. Центральная, дом № 1-дом № 100 (2 участок)	щебень	3000	8
3	ул. Котегова, дом № 1-дом № 10	щебень	300	5
4	ул. Нагорная, дом № 1-дом № 10	щебень	400	
5	ул. Садовая, дом № 1-дом №51	щебень	2000	
6	ул. Чапаева, дом № 1-дом № 17	щебень	300	
7	ул. Весенняя, дом № 1-дом № 9	щебень	200	
8	ул. Дружбы, дом № 1-дом №6	щебень	200	
9	ул. Заречная, дом № 1-дом № 87	щебень	3000	
10	ул. Крупская, дом № 1-дом № 23	щебень	1000	
11	ул. Радужная, дом № 1-дом № 8	щебень	200	
12	ул. Больничная, дом № 1-дом № 42	щебень	1000	
13	ул. Лесная, дом № 1-дом № 27	щебень	800	
14	ул. Советская, дом № 1-дом № 17	щебень	300	
15	ул. Луговая, дом № 1-дом № 11	щебень	400	
16	ул. Почтовая, дом № 1-дом № 9	щебень	250	
17	пер. Почтовый, дом № 1-дом №7	щебень	100	
18	ул. Гагарина, дом № 1-дом № 14	щебень	300	

продолжение таблицы 1

19	ул. Инская, дом № 1-дом № 34	щебень	800	
20	ул. Целинная, дом № 1-дом № 14	щебень	300	
21	ул. Пушкина, дом № 1-дом № 32	щебень	400	
22	ул. Степная, дом № 1-дом № 15	щебень	300	
23	ул. Московская , дом № 1-дом № 8	щебень	200	
24	ул. Молодежная, дом № 1-дом №1 0	щебень	400	
25	ул. Торговая, дом № 1-дом № 12	щебень	400	
26	Ул. Школьная, дом № 1-дом № 13	щебень	300	
Итого:			**17850**	-
с. Новохудяково				
1	ул. Речная, дом № 1-дом № 13	щебень	500	5
2	ул. Октябрьская, дом № 1-дом№ 33	щебень	1500	
3	ул. Кузнецкая, дом № 1-дом№ 13	щебень	150	
4	ул. Таежная, дом № 1-дом№ 2	щебень	100	
5	ул. Школьная, дом № 1-дом№ 5	щебень	100	
6	ул. Новая, дом № 1-дом№ 9	щебень	100	
7	ул. Луговая, дом № 1-дом № 10	щебень	100	
8	пер. Школьный, дом № 1- дом №8	щебень	100	
Итого:			**2650**	-
д. Каларда				
1	ул. Мира, дом №1-дом№39	щебень	2000	5
2	ул. Юбилейная, дом № 1-дом № 36	щебень	1500	
3	ул. Новая, дом № 1-дом № 33	щебень	800	
4	ул. Учительская, дом № 1-дом № 7	щебень	500	
5	ул. Солнечная, дом №1-дом № 9	щебень	100	
6	ул. Пролетарская, дом №1-дом № 19	щебень	500	
7	ул. Лесная, дом №1-дом № 9	щебень	400	
8	ул. Заречная, дом №1-дом № 22	щебень	700	
Итого:			**6500**	-
Итого по поселению:			**27000**	-
Старопестеревское СП				
с. Старопестерево				
1	ул. Школьная	асфальт	1876	8
2	ул. Верхняя	асфальт	995	8

продолжение таблицы 1

3	ул. Центральная	асфальт	3282	6
4	ул. Инская	асфальт	1216	6
5	ул. Шахтовая	асфальт, щебень	1654	6
6	ул. Трудовая	асфальт	748	6
7	ул. Логовая	асфальт	1488	4
8	ул. Свободная	асфальт	629	6
9	ул. Молодежная	асфальт	870	6
10	ул. Ямушева	асфальт	3065	6
11	ул. Горняцкая	асфальт	1734	6
12	ул. Весенняя	асфальт	725	6
13	ул. Мира	асфальт	202	6
14	ул. Дружбы	асфальт, щебень	300	6
15	ул. Партизанская	-	3673	6
16	ул. Полевая	асфальт	522	6
17	ул. Новая	асфальт	1642	6
18	ул. Юбилейная	щебень	1534	6
19	ул. Юности	щебень	421	4
20	ул. Октябрьская	щебень	647	6
21	ул. Шоссейная	щебень	1148	6
22	ул. Клубная	асфальт	1942	6
23	ул. Заречная	асфальт, щебень	2033	6
24	ул. Береговая	щебень	587	4
25	ул. Рябиновая	черный щебень	631	6
26	ул. Мостовая	щебень	1288	6
27	ул. Озерная	щебень	1192	4
28	ул. Рабочая	асфальт	811	6
29	объездная дорога вокруг села Старопестерево (с ул. Юбилейная на ул. Ямушева)	щебень	2920	6
Итого:			**39775**	-
п. Заря				
1	ул. Шоссейная	щебень	1531	6
2	ул. Набережная	черный щебень	907	6
3	ул. Новая	щебень	427	4
4	ул. Садовая	щебень	575	4
Итого:			**3440**	-
с. Заринское				
1	ул. Мира	асфальт	1003	6

продолжение таблицы 1

2	ул. Юности	асфальт	723	
3	ул. Луговая	асфальт	787	6
4	ул. Есенина	асфальт	802	
5	ул. Озерная	щебень	514	
6	ул. Ленина	щебень	826	
7	ул. Школьная	щебень	412	
Итого:			**5067**	-
п. Снежинский				
1	ул. Советская	асфальт	1100	6
2	ул. Майская	асфальт, щебень	1012	
3	ул. Магистральная	асфальт, щебень	1650	
4	ул. 50 лет Победы	асфальт, щебень	732	
5	ул. Солнечная	асфальт, щебень	1285	
6	ул. Березовая	асфальт, щебень	1498	
7	ул. Кленовая	асфальт	1026	
8	пер. Южный	асфальт	354	
Итого:			**8657**	-
д. Осиновка				
1	ул. Лесная	щебень	3286	4
Итого:			**3286**	-
д. Инюшка				
1	ул. Береговая	черный щебень	800	4
2	ул. Заречная	черный щебень	520	4
3	ул. Кирова	щебень	1570	6
4	ул. Набережная	черный щебень	500	6
5	ул. Центральная	щебень	1900	6
6	ул. Школьная	щебень	2950	6
7	пер. Школьный	щебень	150	6
Итого:			**8390**	-
д. Уроп				
1	ул. Болотная	щебень	1350	6
2	ул. Водоканальная	щебень	3850	
3	ул. Центральная	щебень	780	
4	ул. Заречная	щебень	1150	
5	ул. Степная	щебень	2130	
Итого:			**9260**	-

продолжение таблицы 1

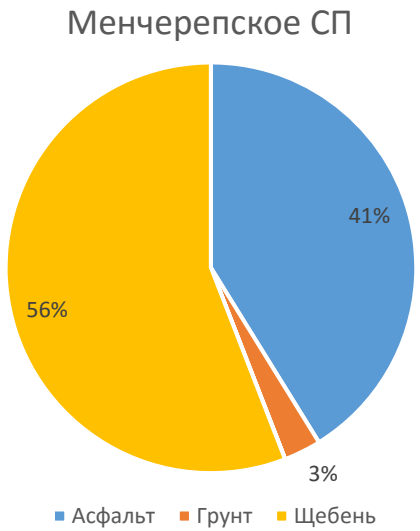
д. Рямовая				
1	ул. Речная	черный щебень	2750	6
2	ул. Центральная	черный щебень	1000	
3	ул. Школьная	черный щебень	700	
Итого:			**4450**	-
Итого по поселению:			**82325**	-
Старобачатское СП				
п. Старобачаты				
1	ул. Бачатская	щебень	460	5
2	ул. Береговая	щебень	750	5
3	ул. Боровская	щебень	2000	6
4	ул. Весенняя	щебень	2100	6
5	ул. Водопроводная	щебень	210	5
6	ул. Вокзальная	асфальт	1500	6
7	ул. Гаражная	щебень	560	6
8	ул. Горная	щебень	170	5
9	ул. Железнодорожная	щебень	1050	6
10	ул. Загорная	щебень	600	6
11	ул. Зареченская	щебень	2250	6
12	ул. Зеленые лужки	щебень	840	6
13	ул. Клубная	щебень	180	5
14	ул. Кузбасская	щебень	700	5
15	ул. Кузнецкая	асфальт	900	6
16	ул. Ленина	асфальт	460	6
17	ул. Линейная	щебень	1700	6
18	ул. Мамонтовская	грунт	650	5
19	ул. Мира	щебень	560	6
20	ул. Набережная	щебень	350	5
21	ул. Нефтебазовская	щебень	2200	6
22	ул. Никольская	щебень	1000	5
23	ул. Новозареченская	щебень	2240	5
24	ул. Новосадовая	щебень	1420	5
25	ул. Озерная	асфальт	770	6
26	ул. Петропавловская	щебень-земля	2400	5
27	ул. Пионерская	щебень	500	5

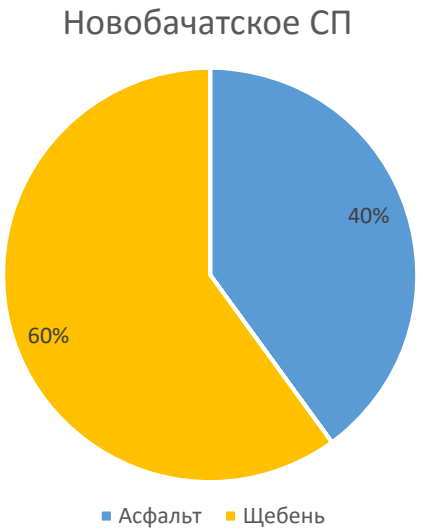
продолжение таблицы 1

28	ул. Почтовая	асфальт	220	5
29	ул. Рабочая	щебень	880	5
30	ул. Радовая	щебень	770.	5
31	ул. Свободная	щебень	1015	5
32	ул. Совхозная	земля	520	5
33	ул. Степная	асфальт	950	6
34	ул. Телефонная	асфальт	1130	6
35	ул. Томская	щебень	880	6
36	ул. Целинная	асфальт	940	6
37	ул. Центральная	щебень	240	6
38	ул. Шахтерская	асфальт	740	6
39	ул. Шахта шестки	асфальт	500	6
40	ул. Экскаваторная	щебень	440	6
41	пер. 3-ий Рабочий	щебень	600	6
42	пер. 4- ий Рабочий	щебень	530	6
43	пер. 5- ий Рабочий	щебень	500	6
44	пер. Базарный	щебень	450	6
45	пер. Береговой	щебень	350	5
46	пер. Загорный	щебень	140	4
47	пер. Кузбасский	щебень	350	4
48	пер. Мира	асфальт	530	4
49	пер. Нефтебазовский	щебень	400	4
50	пер. Почтовый	щебень	560	5
51	пер. Садовый	щебень	460	5
52	пер. Степной	щебень	560	6
53	пер. Телефонный	щебень	140	5
Итого:			**42545**	-
п. Щебзавод				
1	ул. 40 лет Победы	щебень	640	5
2	ул. Восточная	щебень	1050	5
3	ул. Заводская	щебень	1200	5
4	ул. Зеленая	щебень	720	5
5	ул. Красноармейская	щебень	650	5
6	ул. Лесная	щебень	280	5
7	ул. Логовая	щебень	300	5
8	ул. Нагорная	щебень	350	5
9	ул. Октябрьская	щебень	300	5

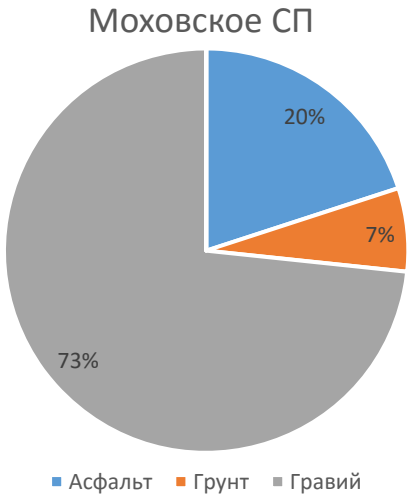
продолжение таблицы 1

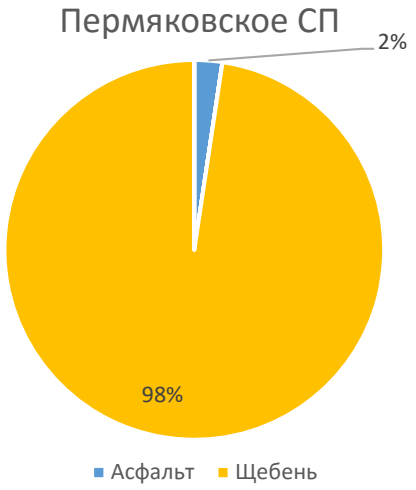
10	ул. Речная	щебень	800	5
11	ул. Советская	щебень	1400	5
12	ул. Советский	щебень	250	5
13	ул. Станционная	щебень	2050	7
14	ул. Транспортная	щебень	250	6
15	ул. Трудовая	щебень	450	6
16	ул. Школьная	асфальт	720	7
Итого:			**11410**	-
с. Артышта				
1	ул. Артыштинская	щебень	530	7
2	ул. Гагарина	щебень	2100	6
3	ул. Комсомольская	щебень	450	6
4	ул. Серегина	щебень	900	5
5	пер. Гагарина	щебень	490	5
Итого:			**4470**	-
п./ст. Бускускан				
1	ул. Комарова	щебень	360	5
2	ул. Тельмана	щебень	1650	5
Итого:			**2010**	-
д. Шестаки				
1	ул. З. Космодемьянской	щебень	560	5
2	ул. Молодежная	щебень	850	5
3	ул. Полевая	щебень	560	5
4	ул. Юности	щебень	550	5
5	пер. Молодежный	щебень	520	5
6	пер. Полевой	щебень	160	6
Итого:			**3200**	-
Итого по поселению:			**63635**	-
Общая протяженность дорог Беловского муниципального района:			**357623**	-



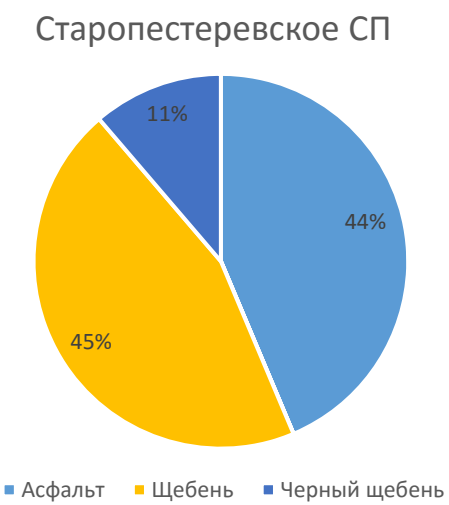


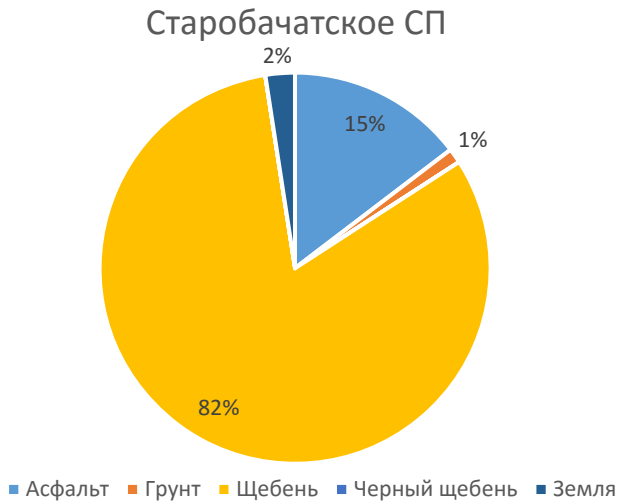
Рисунки 1,2 – Диаграммы распределения дорог по типам покрытия на территории Менчерепского и Новобачатского сельских поселений



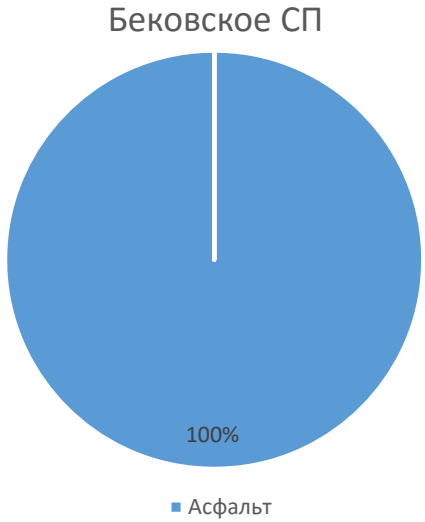


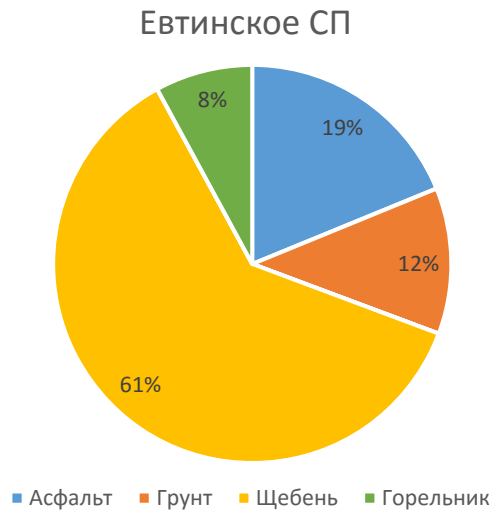
Рисунки 3,4 – Диаграммы распределения дорог по типам покрытия на территории Моховского и Пермяковского сельских поселений





Рисунки 5,6 – Диаграммы распределения дорог по типам покрытия на территории Старопестеревского и Старобачатского сельских поселений



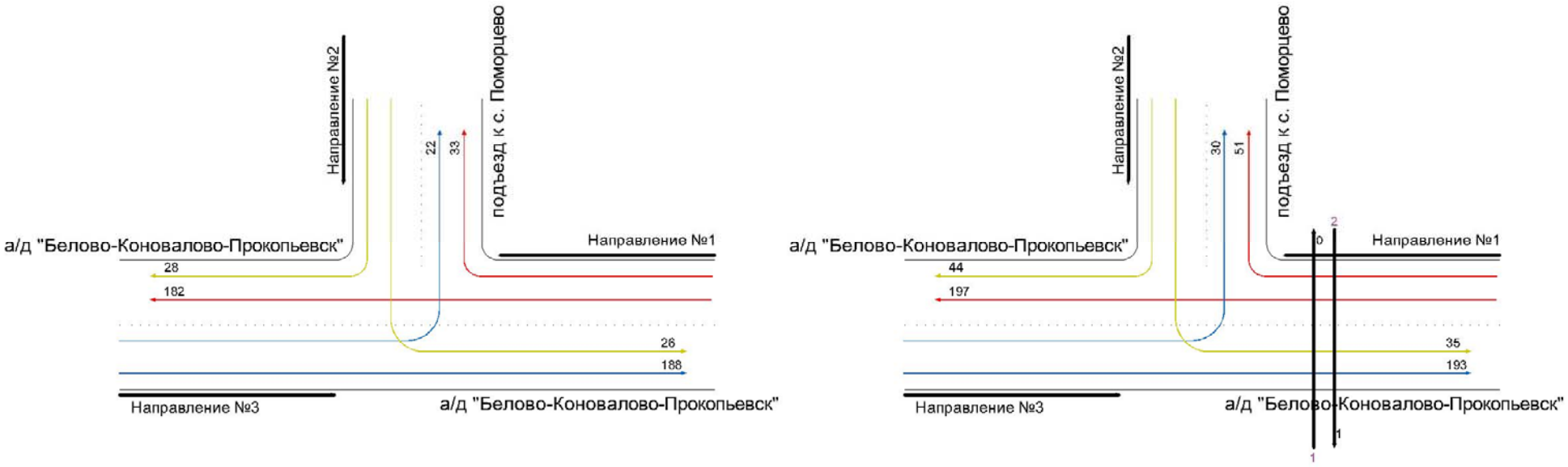


Рисунки 7,8 – Диаграммы распределения дорог по типам покрытия на территории Бековского и Евтинского сельских поселений

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Натурное обследование интенсивности движения и состава транспортного потока в пиковые периоды

а/д Белово-Коновалово-Прокопьевск» - подъезд к Поморцево, с. Поморцево



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков
в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	-	-	-	-
средний автобус	6	2	2	2	-	2
микроавтобус	1	-	-	-	2	2
легковой	103	25	20	20	15	127
грузовые < 2 т.	4	2	1	2	2	2
грузовые 2-6 т.	4	-	-	-	2	2
грузовые 6-12 т.	10	-	-	-	-	8
грузовые 12-20 т.	6	-	-	-	-	6
грузовые >20 т.	6	-	-	-	-	8
ИТОГО, факт.ед.:	142	29	23	24	21	157
ИТОГО, прив.ед.:	182	33	26	28	22	188
	215		54		210	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	-	-	-	-
средний автобус	5	3	1	1	-	2
микроавтобус	1	-	-	1	3	2
легковой	121	41	31	38	20	142
грузовые < 2 т.	3	2	1	2	3	2
грузовые 2-6 т.	2	-	-	-	2	3
грузовые 6-12 т.	9	-	-	-	-	6
грузовые 12-20 т.	7	-	-	-	-	5
грузовые >20 т.	7	-	-	-	-	6
ИТОГО, факт.ед.:	157	46	33	42	28	168
ИТОГО, прив.ед.:	197	51	35	44	30	193
	248		79		223	

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	1.41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	4.23	6.90	8.70	8.33	0.00	1.27
микроавтобус	0.70	0.00	0.00	0.00	9.52	1.27
легковой	72.54	86.21	86.96	83.33	71.43	80.89
грузовые < 2 т.	2.82	6.90	4.35	8.33	9.52	1.27
грузовые 2-6 т.	2.82	0.00	0.00	0.00	9.52	1.27
грузовые 6-12 т.	7.04	0.00	0.00	0.00	0.00	5.10
грузовые 12-20 т.	4.23	0.00	0.00	0.00	0.00	3.82
грузовые >20 т.	4.23	0.00	0.00	0.00	0.00	5.10

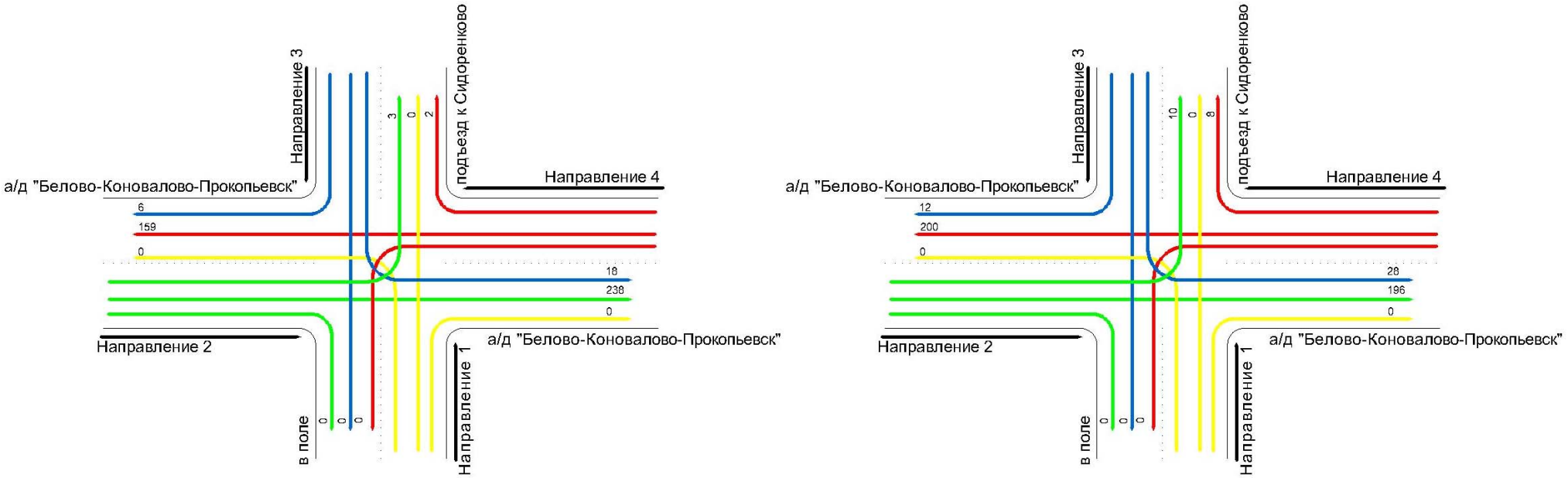
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	1.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	3.18	6.52	3.03	2.38	0.00	1.19
микроавтобус	0.64	0.00	0.00	2.38	10.71	1.19
легковой	77.07	89.13	93.94	90.48	71.43	84.52
грузовые < 2 т.	1.91	4.35	3.03	4.76	10.71	1.19
грузовые 2-6 т.	1.27	0.00	0.00	0.00	7.14	1.79
грузовые 6-12 т.	5.73	0.00	0.00	0.00	0.00	3.57
грузовые 12-20 т.	4.46	0.00	0.00	0.00	0.00	2.98
грузовые >20 т.	4.46	0.00	0.00	0.00	0.00	3.57

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3	
	1	2	3	4	5	6
Кол-во пешеходов (утро), чел.	0	0	-	-	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	0	1	-	-	-	-

а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - подъезд к Сидоренково, с. Сидоренково



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	8	-
средний автобус	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	4	-
микроавтобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4	-
легковой	-	-	-	3	117	-	18	-	6	-	72	2
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	5	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	4	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	8	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	0	0	3	174	0	18	0	6	0	113	2
ИТОГО, прив.ед.:	0	0	0	3	238	0	18	0	6	0	159	2
	0			241			24			161		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	10	-
средний автобус	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	3	-
микроавтобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-
легковой	-	-	-	10	105	-	28	-	12	-	99	8
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	6	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	6	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	10	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	0	0	10	149	0	28	0	12	0	145	8
ИТОГО, прив.ед.:	0	0	0	10	196	0	28	0	12	0	200	8
	0			206			40			208		

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.08	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	0.00
легковой	0.00	0.00	0.00	100.00	67.24	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	63.72	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.42	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	4.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.08	0.00

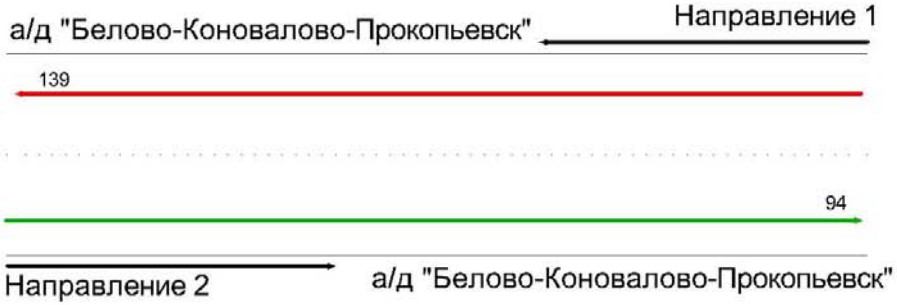
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

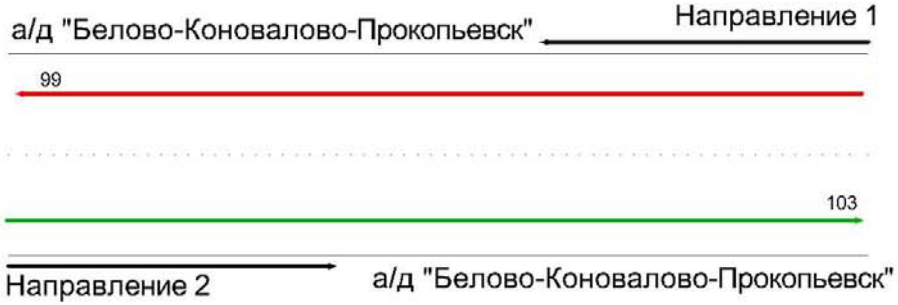
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	4.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.90	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.07	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.07	0.00
легковой	0.00	0.00	0.00	100.00	70.47	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	68.28	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.14	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	2.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.76	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.76	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.14	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	6.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.90	0.00

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3		Направление 4	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Кол-во пешеходов (утро), чел.	-	-	0	0	-	-	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	-	-	0	0	-	-	-	-

а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - Садовая ул., с. Вишневка





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1	Направление №2
	прямо	прямо
трамвай	-	-
большой автобус	-	-
средний автобус	3	3
микроавтобус	2	-
легковой	105	70
грузовые < 2 т.	6	4
грузовые 2-6 т.	-	8
грузовые 6-12 т.	10	-
грузовые 12-20 т.	-	-
грузовые >20 т.	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	126	85
ИТОГО, прив.ед.:	139	94

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1	Направление №2
	прямо	прямо
трамвай	-	-
большой автобус	-	-
средний автобус	4	2
микроавтобус	-	-
легковой	80	83
грузовые < 2 т.	2	4
грузовые 2-6 т.	-	-
грузовые 6-12 т.	4	6
грузовые 12-20 т.	-	-
грузовые >20 т.	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	90	95
ИТОГО, прив.ед.:	99	103

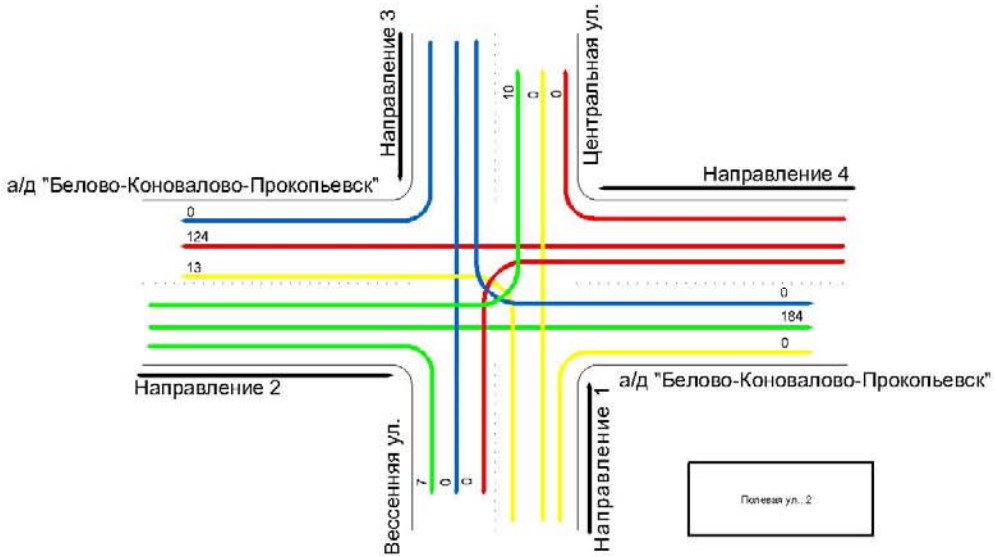
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

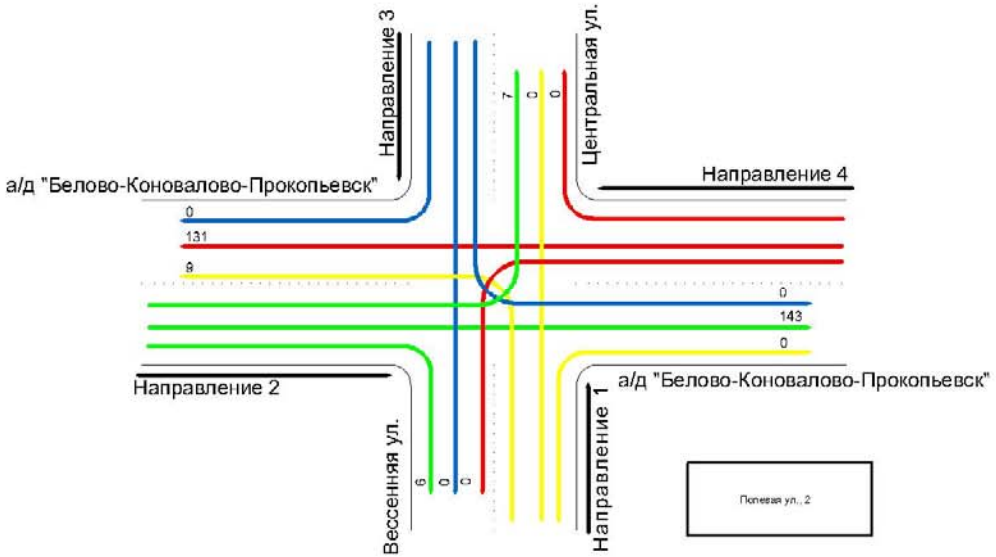
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1	Направление №2
	прямо	прямо
трамвай	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00
средний автобус	2.38	3.53
микроавтобус	1.59	0.00
легковой	83.33	82.35
грузовые < 2 т.	4.76	4.71
грузовые 2-6 т.	0.00	9.41
грузовые 6-12 т.	7.94	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1	Направление №2
	прямо	прямо
трамвай	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00
средний автобус	4.44	2.11
микроавтобус	0.00	0.00
легковой	88.89	87.37
грузовые < 2 т.	2.22	4.21
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	4.44	6.32
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00

а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - Центральная ул., с. Евтино





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	7	-
средний автобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
легковой	-	-	-	6	123	7	-	-	-	-	72	-
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	7	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	3	2	-	-	-	-	-	2	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	2	-
грузовые 12-20 т.	6	-	-	-	4	-	-	-	-	-	2	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	6	0	0	9	150	7	0	0	0	0	97	0
ИТОГО, прив.ед.:	13	0	0	10	184	7	0	0	0	0	124	0
	13			201			0			124		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
большой автобус	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	5	-
средний автобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6	-
микроавтобус	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-
легковой	-	-	-	4	101	6	2	1	2	-	80	-
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 12-20 т.	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	4	0	0	6	119	6	2	1	2	0	105	0
ИТОГО, прив.ед.:	9	0	0	7	143	6	2	1	2	0	131	0
	9			156			5			131		

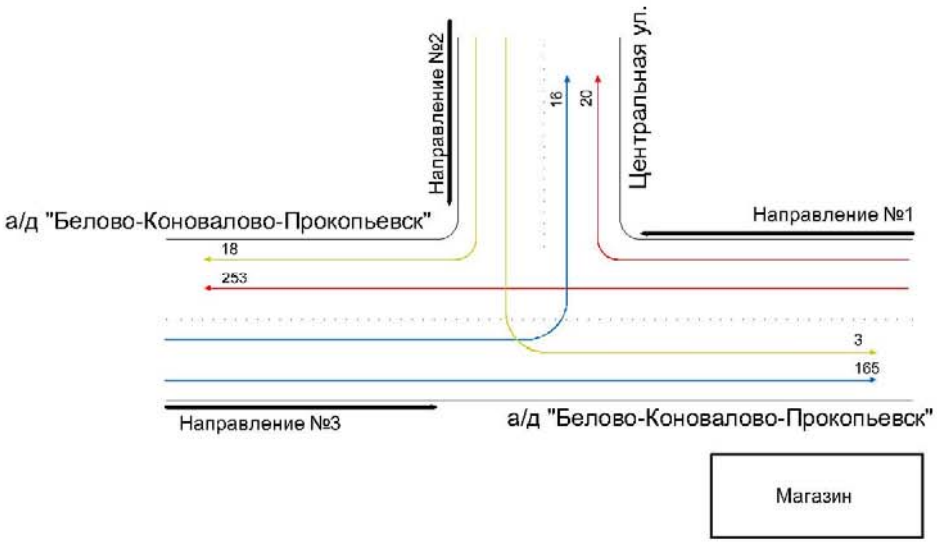
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

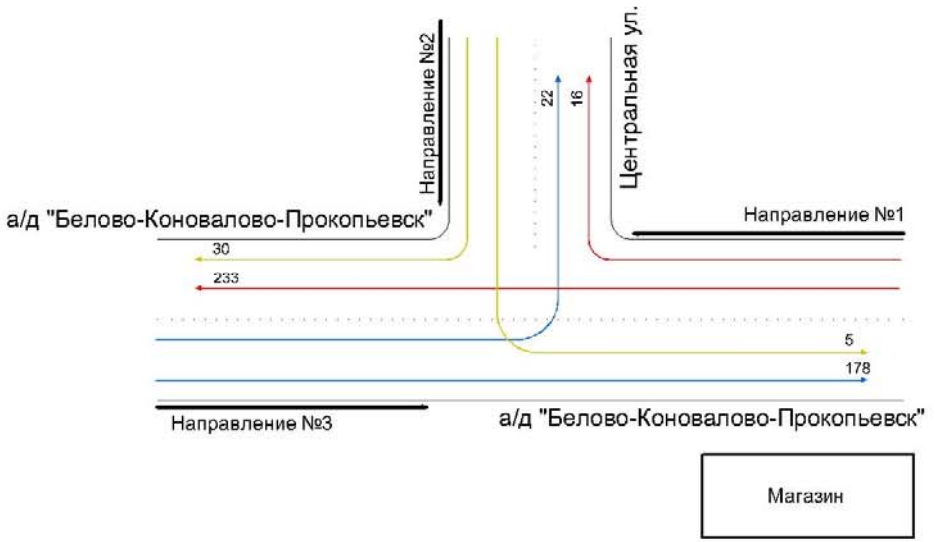
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	6.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.22	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.12	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.03	0.00
легковой	0.00	0.00	0.00	66.67	82.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	74.23	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	2.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.22	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	33.33	1.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.06	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	2.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.06	0.00
грузовые 12-20 т.	100.00	0.00	0.00	0.00	2.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.06	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	6.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.76	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.71	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.84	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.90	0.00
легковой	0.00	0.00	0.00	66.67	84.87	100.00	100.00	100.00	100.00	0.00	76.19	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.81	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	33.33	0.84	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.86	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.86	0.00
грузовые 12-20 т.	100.00	0.00	0.00	0.00	1.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.90	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

а/д «Белово-Коновалово-Прокопьевск» - ул. Центральная, с. Коновалово





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков
в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	10	-	-	-	-	6
средний автобус	6	-	-	-	-	2
микроавтобус	6	-	-	-	-	2
легковой	123	20	3	18	16	72
грузовые < 2 т.	10	-	-	-	-	4
грузовые 2-6 т.	6	-	-	-	-	4
грузовые 6-12 т.	5	-	-	-	-	6
грузовые 12-20 т.	10	-	-	-	-	4
грузовые >20 т.	10	-	-	-	-	14
ИТОГО, факт.ед.:	186	20	3	18	16	114
ИТОГО, прив.ед.:	253	20	3	18	16	165
	273		21		181	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	8	-	-	-	-	5
средний автобус	4	-	-	-	-	4
микроавтобус	4	-	-	-	-	4
легковой	102	16	5	30	22	88
грузовые < 2 т.	10	-	-	-	-	3
грузовые 2-6 т.	8	-	-	-	-	3
грузовые 6-12 т.	6	-	-	-	-	7
грузовые 12-20 т.	12	-	-	-	-	5
грузовые >20 т.	12	-	-	-	-	11
ИТОГО, факт.ед.:	166	16	5	30	22	130
ИТОГО, прив.ед.:	233	16	5	30	22	178
	249		35		200	

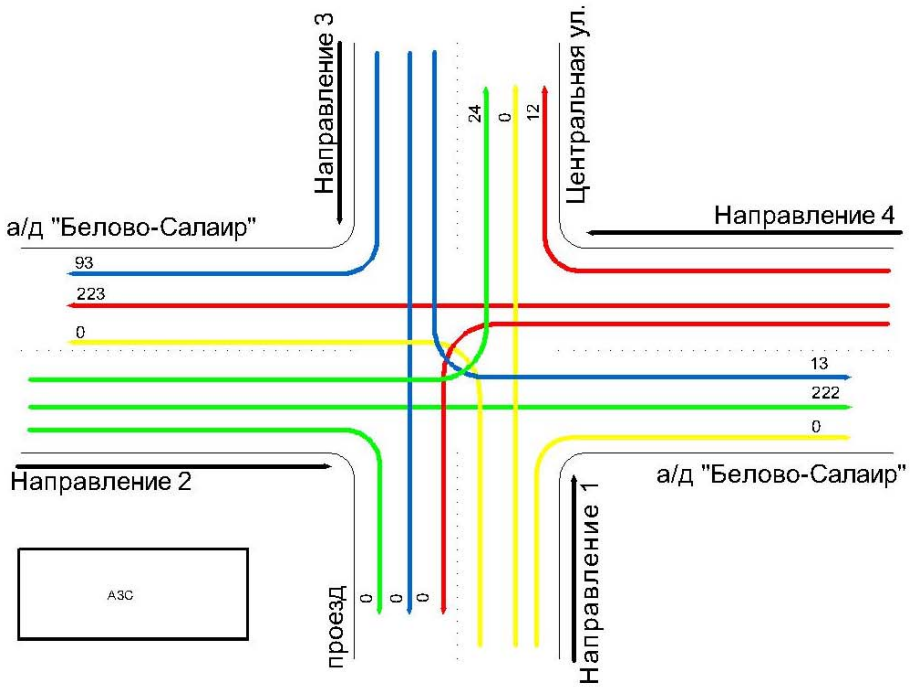
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

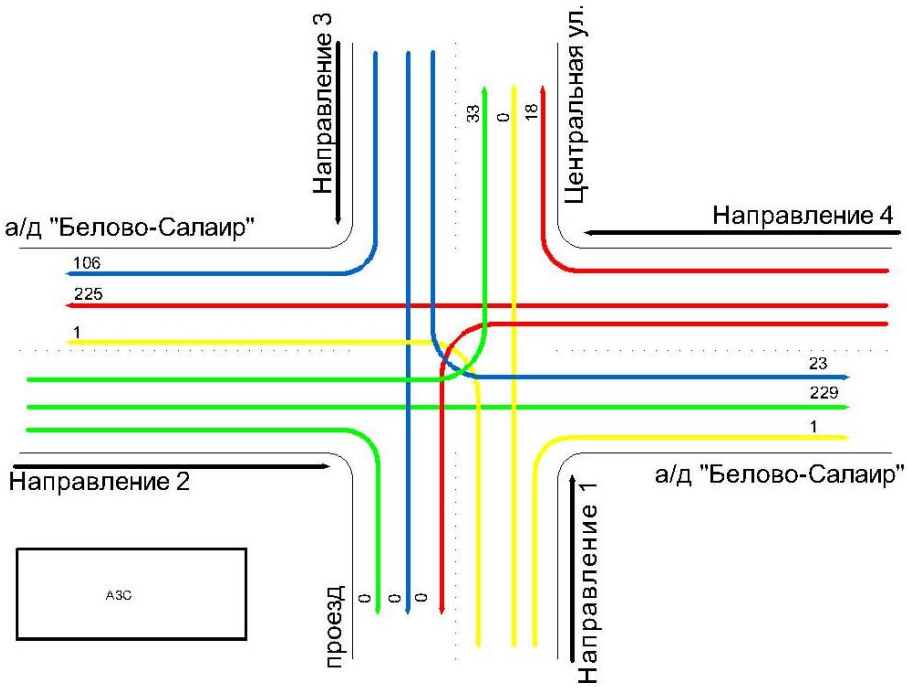
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	5.38	0.00	0.00	0.00	0.00	5.26
средний автобус	3.23	0.00	0.00	0.00	0.00	1.75
микроавтобус	3.23	0.00	0.00	0.00	0.00	1.75
легковой	66.13	100.00	100.00	100.00	100.00	63.16
грузовые < 2 т.	5.38	0.00	0.00	0.00	0.00	3.51
грузовые 2-6 т.	3.23	0.00	0.00	0.00	0.00	3.51
грузовые 6-12 т.	2.69	0.00	0.00	0.00	0.00	5.26
грузовые 12-20 т.	5.38	0.00	0.00	0.00	0.00	3.51
грузовые >20 т.	5.38	0.00	0.00	0.00	0.00	12.28

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85
средний автобус	2.41	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08
микроавтобус	2.41	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08
легковой	61.45	100.00	100.00	100.00	100.00	67.69
грузовые < 2 т.	6.02	0.00	0.00	0.00	0.00	2.31
грузовые 2-6 т.	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	2.31
грузовые 6-12 т.	3.61	0.00	0.00	0.00	0.00	5.38
грузовые 12-20 т.	7.23	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85
грузовые >20 т.	7.23	0.00	0.00	0.00	0.00	8.46

а/д «Белово-Салаир» - подъезд к Бекову, с. Беково





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	5	-	-	-	4	-	3	-
средний автобус	-	-	-	-	2	-	-	-	3	-	3	-
микроавтобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-
легковой	-	-	-	24	152	-	13	-	66	-	172	12
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	14	-	-	-	6	-	10	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	5	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	0	0	24	190	0	13	0	79	0	200	12
ИТОГО, прив.ед.:	0	0	0	24	222	0	13	0	93	0	223	12
	0			246			106			235		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	8	-	-	-	5	-	2	-
средний автобус	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2	-
микроавтобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
легковой	1	-	1	33	171	-	23	-	82	-	184	18
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	7	-	-	-	5	-	8	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	1	0	1	33	200	0	23	0	93	0	206	18
ИТОГО, прив.ед.:	1	0	1	33	229	0	23	0	106	0	225	18
	2			262			129			243		

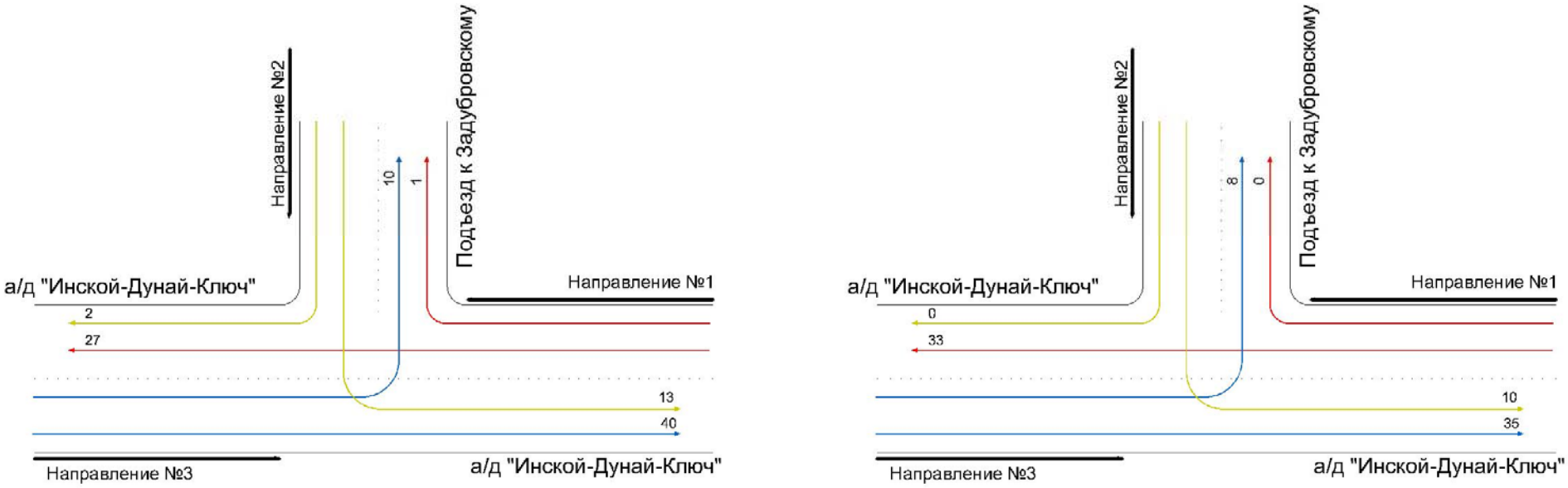
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.63	0.00	0.00	0.00	5.06	0.00	1.50	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	0.00	0.00	3.80	0.00	1.50	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00
легковой	0.00	0.00	0.00	100.00	80.00	0.00	100.00	0.00	83.54	0.00	86.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	7.37	0.00	0.00	0.00	7.59	0.00	5.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.50	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.50	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.50	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	4.00	0.00	0.00	0.00	5.38	0.00	0.97	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	1.08	0.00	0.97	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	0.00	100.00	100.00	85.50	0.00	100.00	0.00	88.17	0.00	89.32	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.50	0.00	0.00	0.00	5.38	0.00	3.88	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.91	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

а/д «Инской-Дунай-Ключ» - подъезд к Задубровскому, п. Задубровский



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	3	-	-	-	-	4
средний автобус	-	-	3	-	2	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	1
легковой	10	1	4	2	1	15
грузовые < 2 т.	-	-	1	-	3	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	-	-	-	-	3
грузовые 12-20 т.	2	-	-	-	-	3
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	17	1	8	2	6	26
ИТОГО, прив.ед.:	27	1	13	2	10	40
	28		15		50	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	-	-	-	4
средний автобус	2	-	2	-	2	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	2
легковой	8	-	4	-	-	11
грузовые < 2 т.	2	-	1	-	2	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	3	-	-	-	-	3
грузовые 12-20 т.	3	-	-	-	-	2
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	20	0	7	0	4	22
ИТОГО, прив.ед.:	33	0	10	0	8	35
	33		10		43	

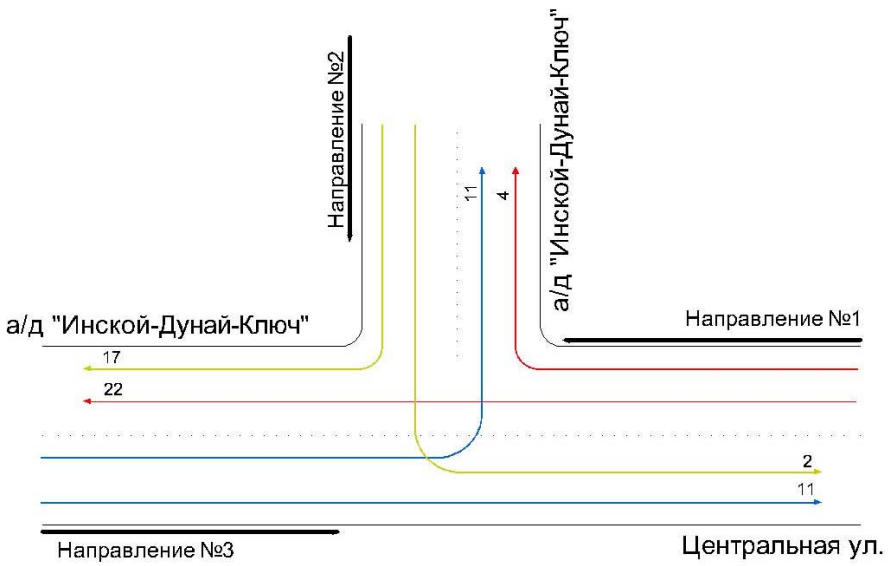
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

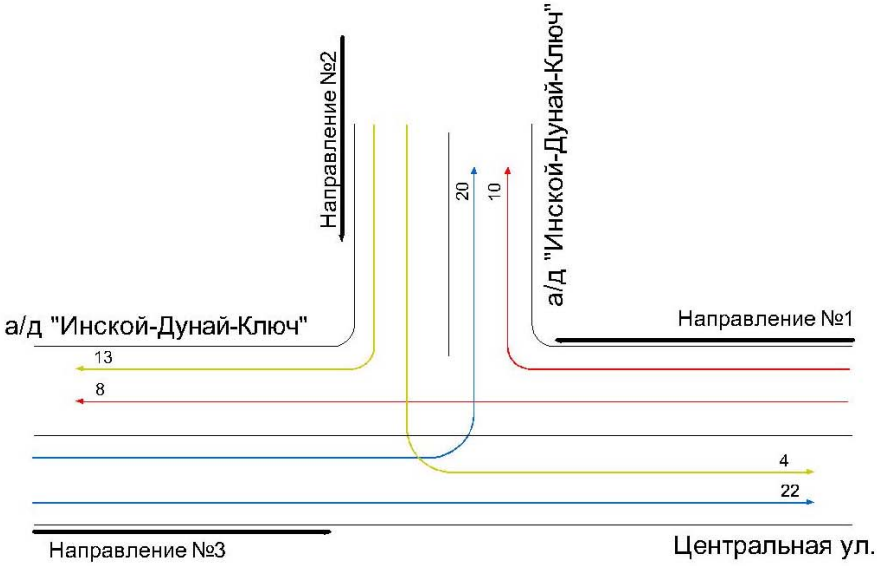
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	17.65	0.00	0.00	0.00	0.00	15.38
средний автобус	0.00	0.00	37.50	0.00	33.33	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85
легковой	58.82	100.00	50.00	100.00	16.67	57.69
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	12.50	0.00	50.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	11.76	0.00	0.00	0.00	0.00	11.54
грузовые 12-20 т.	11.76	0.00	0.00	0.00	0.00	11.54
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	18.18
средний автобус	10.00	0.00	28.57	0.00	50.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9.09
легковой	40.00	0.00	57.14	0.00	0.00	50.00
грузовые < 2 т.	10.00	0.00	14.29	0.00	50.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.64
грузовые 12-20 т.	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9.09
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

а/д «Инской-Дунай-Ключ» - Центральная ул., с. Менчереп





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	1	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	22	4	2	10	7	11
грузовые < 2 т.	-	-	-	1	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	2	3	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	22	4	2	14	10	11
ИТОГО, прив.ед.:	22	4	2	17	11	11
	26		19		22	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	2	2
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	8	10	4	10	12	14
грузовые < 2 т.	-	-	-	2	2	2
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	8	10	4	12	16	18
ИТОГО, прив.ед.:	8	10	4	13	20	22
	18		17		42	

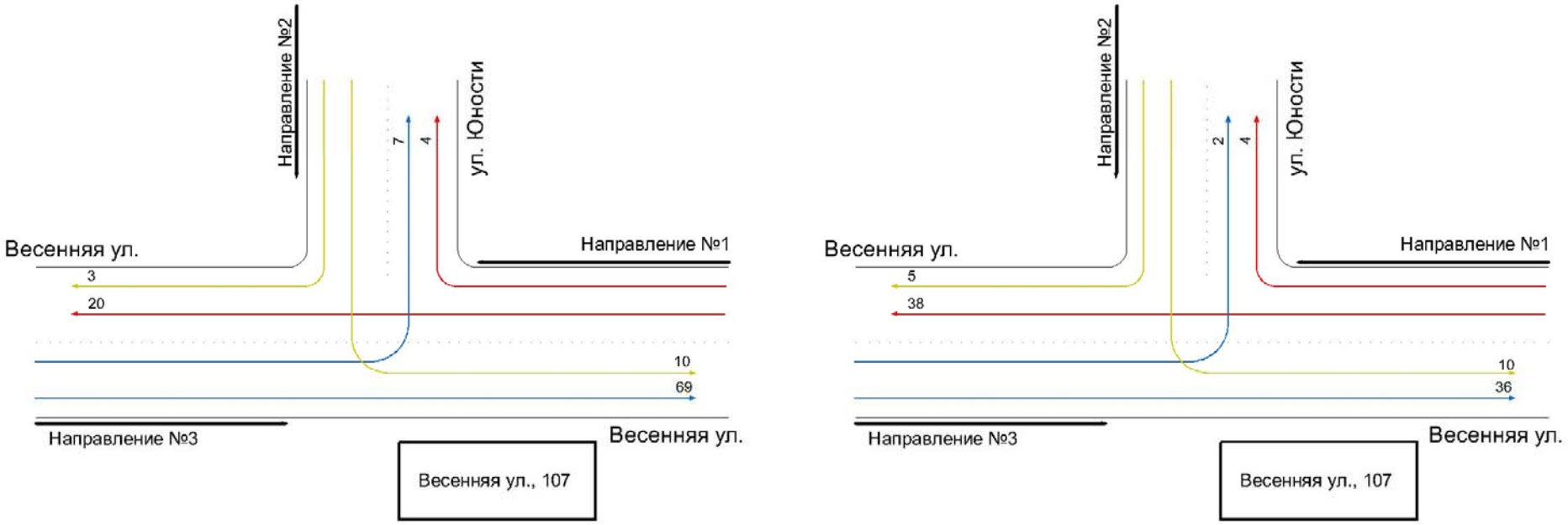
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	100.00	100.00	71.43	70.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	14.29	30.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	12.50	11.11
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	100.00	100.00	83.33	75.00	77.78
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	16.67	12.50	11.11
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Весенняя ул. – ул. Юности, д. Ивановка



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	5
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	20	4	10	3	7	44
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	3
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	5
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	20	4	10	3	7	57
ИТОГО, прив.ед.:	20	4	10	3	7	69
	24		13		76	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	1	-	-	-	-	-
микроавтобус	1	-	-	-	-	-
легковой	32	4	10	5	2	30
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	-	3
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	1
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	36	4	10	5	2	34
ИТОГО, прив.ед.:	38	4	10	5	2	36
	42		15		38	

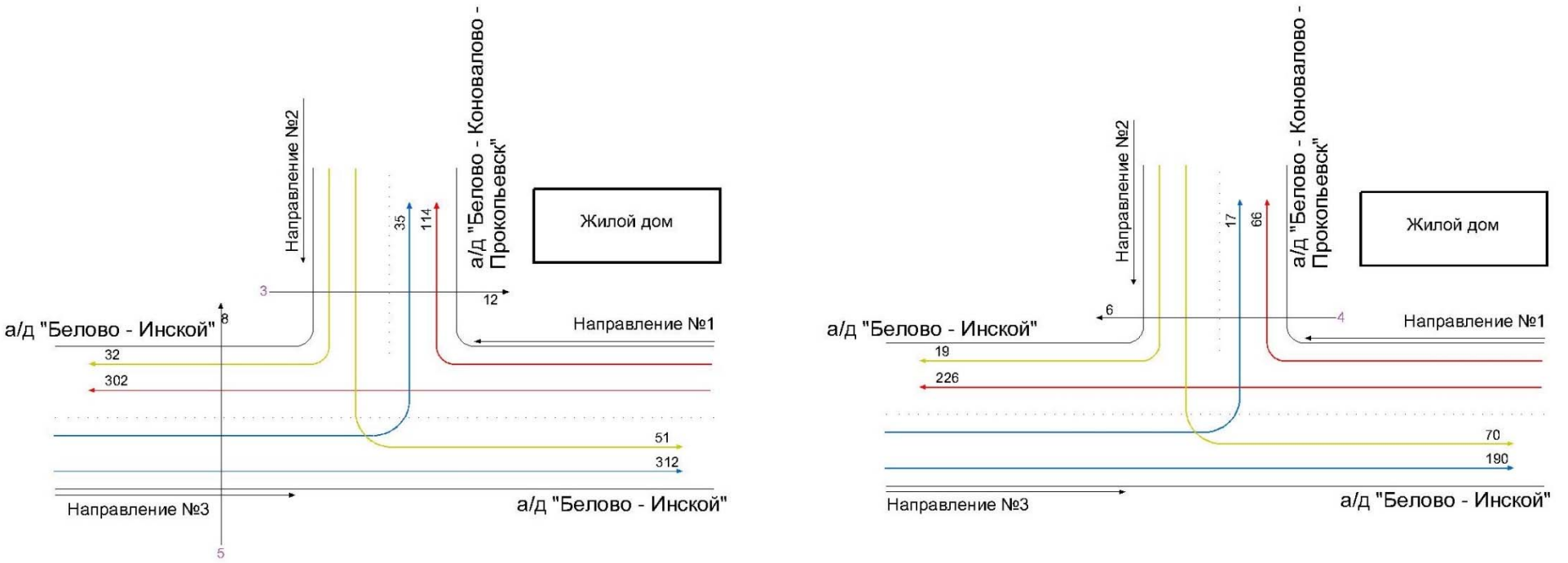
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.77
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	77.19
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.26
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.77
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	2.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	2.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	88.89	100.00	100.00	100.00	100.00	88.24
грузовые < 2 т.	5.56	0.00	0.00	0.00	0.00	8.82
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.94
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Въезд в с. Вишневка, с. Вишневка



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	-	-	-	2
средний автобус	2	-	-	-	-	2
микроавтобус	6	6	-	-	-	2
легковой	252	86	48	28	32	256
грузовые < 2 т.	8	-	-	-	-	6
грузовые 2-6 т.	8	8	2	-	2	4
грузовые 6-12 т.	4	4	-	-	-	2
грузовые 12-20 т.	2	2	-	2	-	12
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	284	106	50	30	34	286
ИТОГО, прив.ед.:	302	114	51	32	35	312
	416		83		347	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	4	2	4	-	-	2
легковой	206	44	58	14	14	170
грузовые < 2 т.	-	4	2	2	2	-
грузовые 2-6 т.	4	4	4	2	-	10
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	2	4	-	-	-	2
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	218	58	68	18	16	184
ИТОГО, прив.ед.:	226	66	70	19	17	190
	292		89		207	

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.70
средний автобус	0.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.70
микроавтобус	2.11	5.66	0.00	0.00	0.00	0.70
легковой	88.73	81.13	96.00	93.33	94.12	89.51
грузовые < 2 т.	2.82	0.00	0.00	0.00	0.00	2.10
грузовые 2-6 т.	2.82	7.55	4.00	0.00	5.88	1.40
грузовые 6-12 т.	1.41	3.77	0.00	0.00	0.00	0.70
грузовые 12-20 т.	0.70	1.89	0.00	6.67	0.00	4.20
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

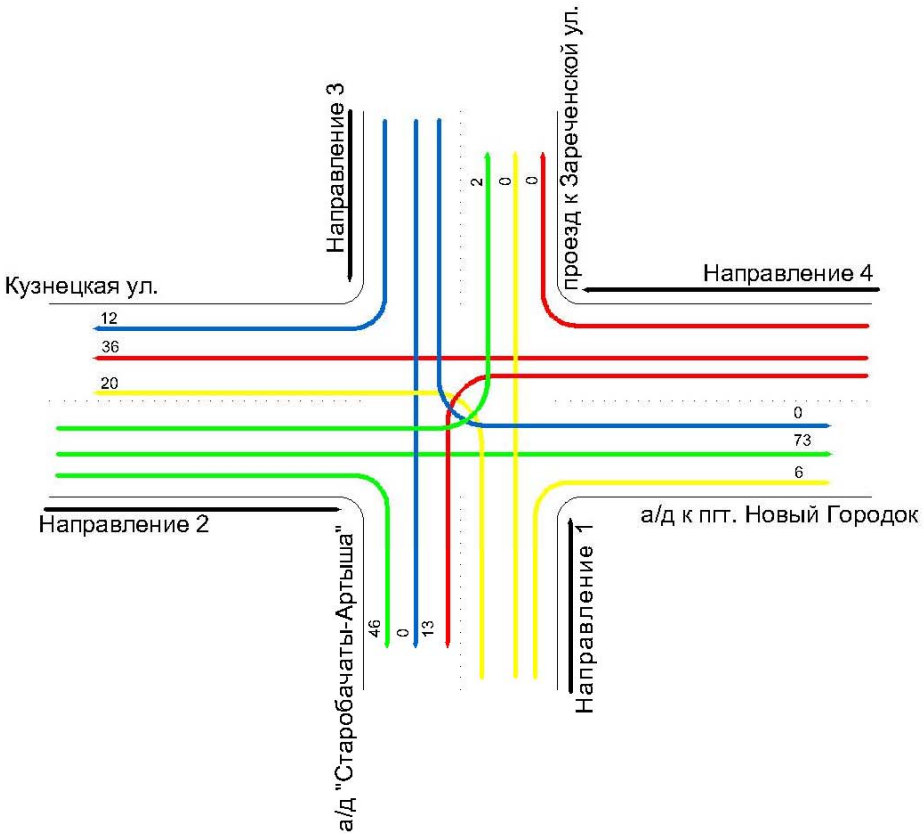
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

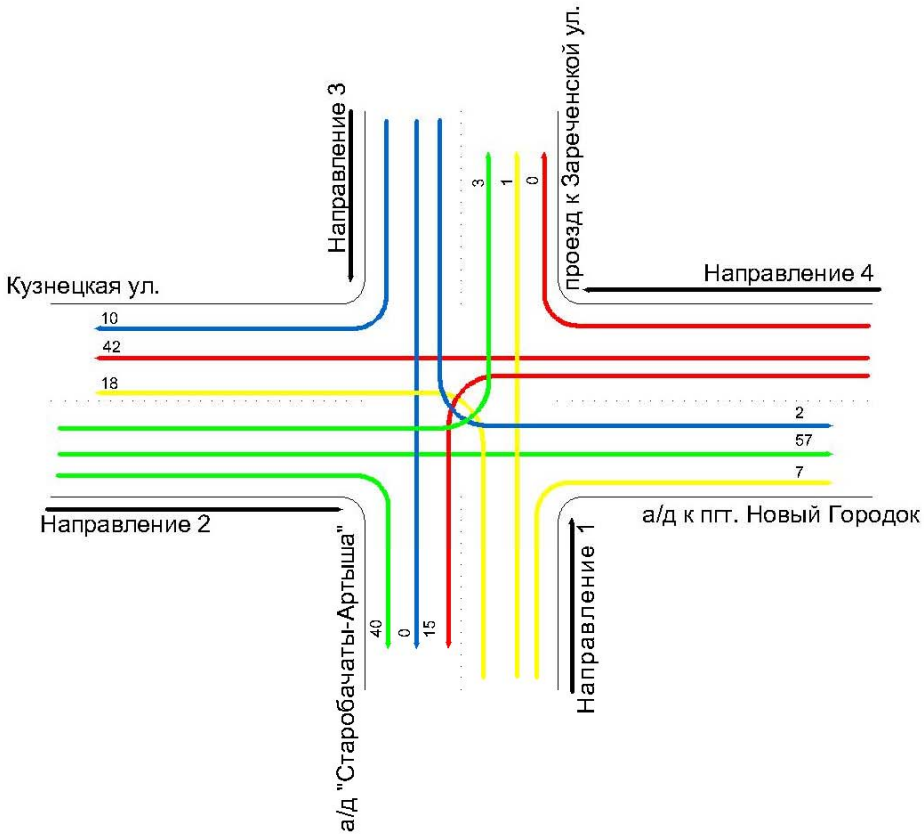
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.92	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	000	0.00
микроавтобус	1.83	3.45	5.88	0.00	0.00	1.09
легковой	94.50	75.86	85.29	77.78	87.50	92.39
грузовые < 2 т.	0.00	6.90	2.94	11.11	12.50	0.00
грузовые 2-6 т.	1.83	6.90	5.88	11.11	0.00	5.43
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.92	6.90	0.00	0.00	0.00	1.09
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3	
	1	2	3	4	5	6
Кол-во пешеходов (утро), чел.	-	-	12	-	8	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	-	-	6	-	-	-

Кузнецкая ул. – а/д «Старобачаты-Бускускан», п. Старобачаты





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	6	-	6	2	66	46	-	-	12	6	36	-
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	6	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	15	0	6	2	71	46	0	0	12	10	36	0
ИТОГО, прив.ед.:	20	0	6	2	73	46	0	0	12	13	36	0
	20			121			12			49		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	7	1	7	3	52	40	2	-	10	7	42	-
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
грузовые 6-12 т.	5	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	14	1	7	3	56	40	2	0	10	12	42	0
ИТОГО, прив.ед.:	18	1	7	3	57	40	2	0	10	15	42	0
	26			100			12			57		

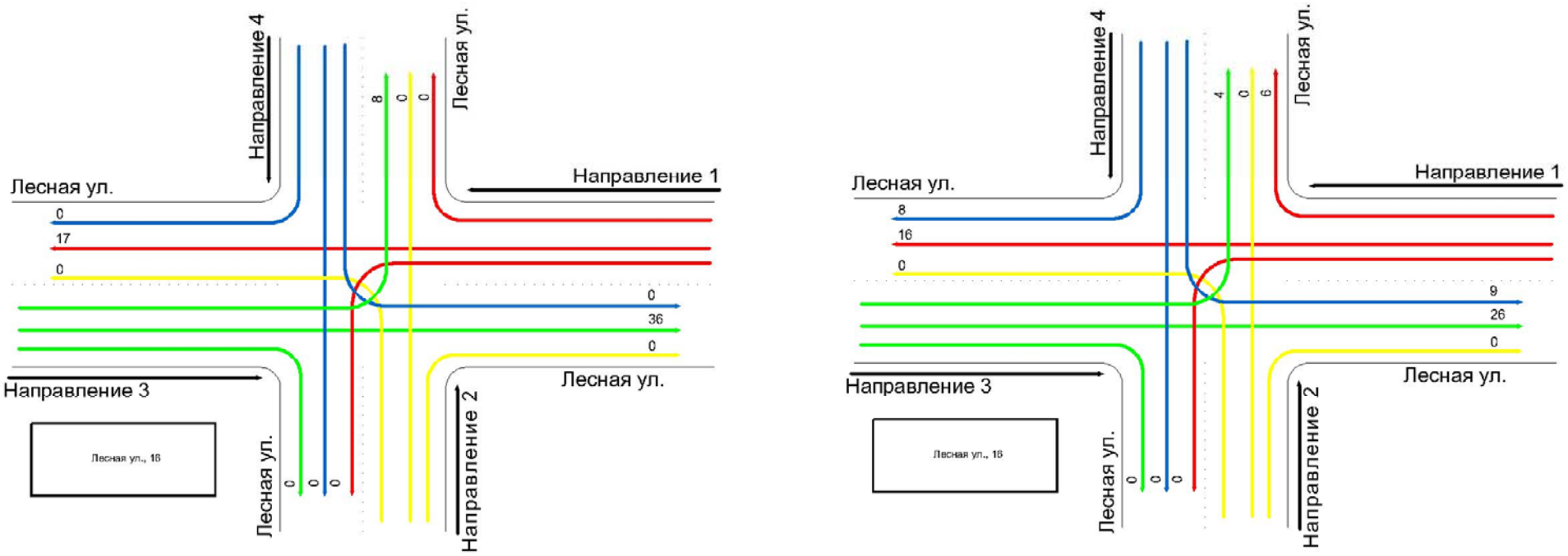
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	40.00	0.00	100.00	100.00	92.96	100.00	0.00	0.00	100.00	60.00	100.00	0.00
грузовые < 2 т.	13.33	0.00	0.00	0.00	7.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	6.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	40.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	40.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	50.00	100.00	100.00	100.00	92.86	100.00	100.00	0.00	100.00	58.33	100.00	0.00
грузовые < 2 т.	14.29	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	35.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Лесная ул. – Лесная ул.
(в районе ост. Коротково), д. Коротково



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	-	16	-	-	-	-	3	33	-	-	-	-
грузовые < 2 т.	-	1	-	-	-	-	4	2	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	17	0	0	0	0	7	35	0	0	0	0
ИТОГО, прив.ед.:	0	17	0	0	0	0	8	36	0	0	0	0
	17			0			44			0		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	-	9	3	-	-	-	4	20	-	6	-	7
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	4	2	-	-	-	-	2	-	2	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	13	5	0	0	0	4	24	0	8	0	7
ИТОГО, прив.ед.:	0	16	6	0	0	0	4	26	0	9	0	7
	22			0			30			16		

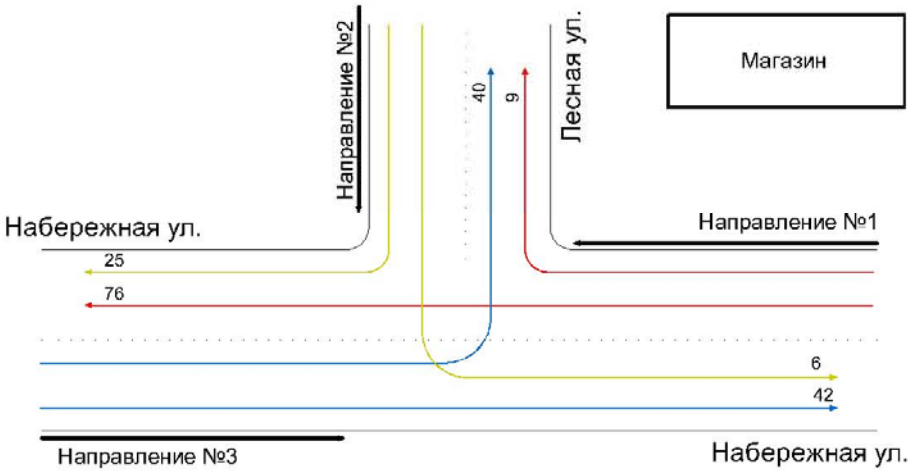
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

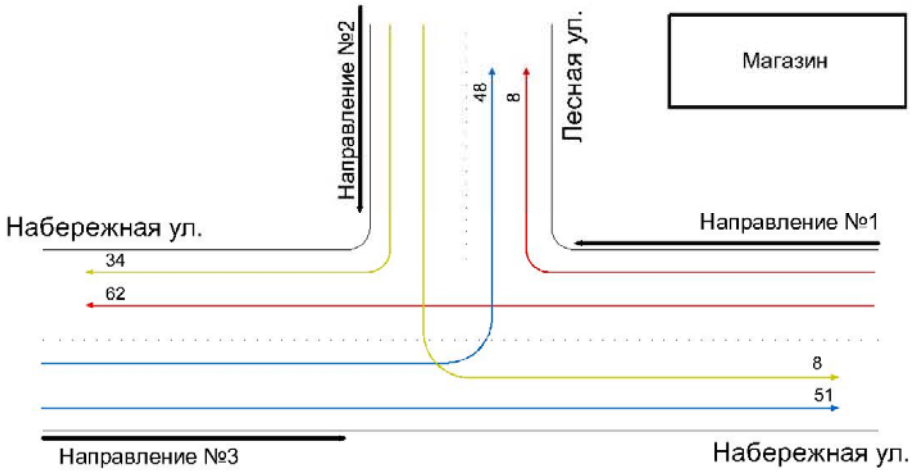
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	94.12	0.00	0.00	0.00	0.00	42.86	94.29	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	5.88	0.00	0.00	0.00	0.00	57.14	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	69.23	60.00	0.00	0.00	0.00	100.00	83.33	0.00	75.00	0.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	30.77	40.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33	0.00	25.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Набережная ул. – Лесная ул.
(в районе ост. Коротково), д. Коротково





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	1	-
средний автобус	4	-	-	-	4	-
микроавтобус	1	-	-	-	-	-
легковой	61	6	6	22	24	41
грузовые < 2 т.	3	2	-	2	2	1
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	69	8	6	24	31	42
ИТОГО, прив.ед.:	76	9	6	25	40	42
	85		31		82	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	3	-	-	-	5	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	52	7	8	31	33	48
грузовые < 2 т.	2	1	-	2	2	2
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	57	8	8	33	40	50
ИТОГО, прив.ед.:	62	8	8	34	48	51
	70		42		99	

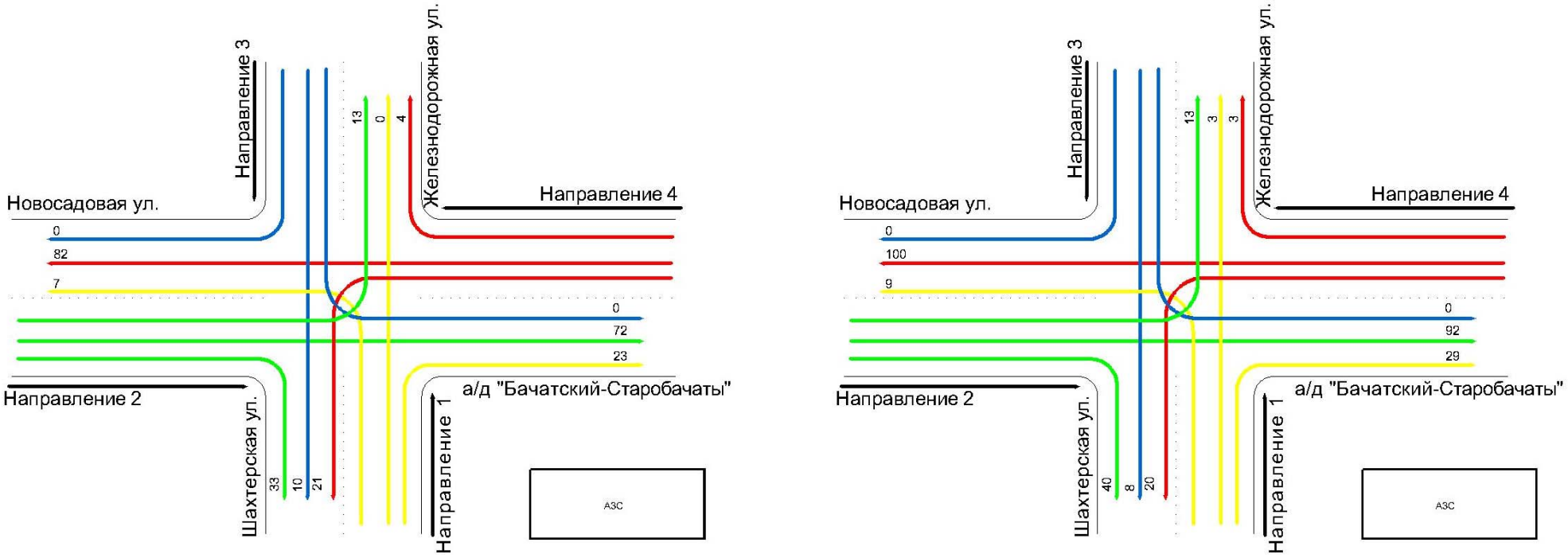
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	3.23	0.00
средний автобус	5.80	0.00	0.00	0.00	12.90	0.00
микроавтобус	1.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	88.41	75.00	100.00	91.67	77.42	97.62
грузовые < 2 т.	4.35	25.00	0.00	8.33	6.45	2.38
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	5.26	0.00	0.00	0.00	12.50	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	91.23	87.50	100.00	93.94	82.50	96.00
грузовые < 2 т.	3.51	12.50	0.00	6.06	5.00	4.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Новосадовая ул. – Шахтерская ул., п. Старобачаты



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
легковой	7	-	23	6	49	28	-	5	-	6	62	4
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	6	-	-	4	-	-	6	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	4	-	3	-	-	-	9	7	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	7	0	23	10	63	31	0	9	0	15	75	4
ИТОГО, прив.ед.:	7	0	23	13	72	33	0	10	0	21	82	4
	30			118			10			107		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
легковой	9	3	29	8	68	33	-	5	-	5	82	3
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	7	-	-	2	-	-	6	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	3	-	4	-	-	-	9	6	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	9	3	29	11	84	37	0	7	0	14	94	3
ИТОГО, прив.ед.:	9	3	29	13	92	40	0	8	0	20	100	3
	41			145			8			123		

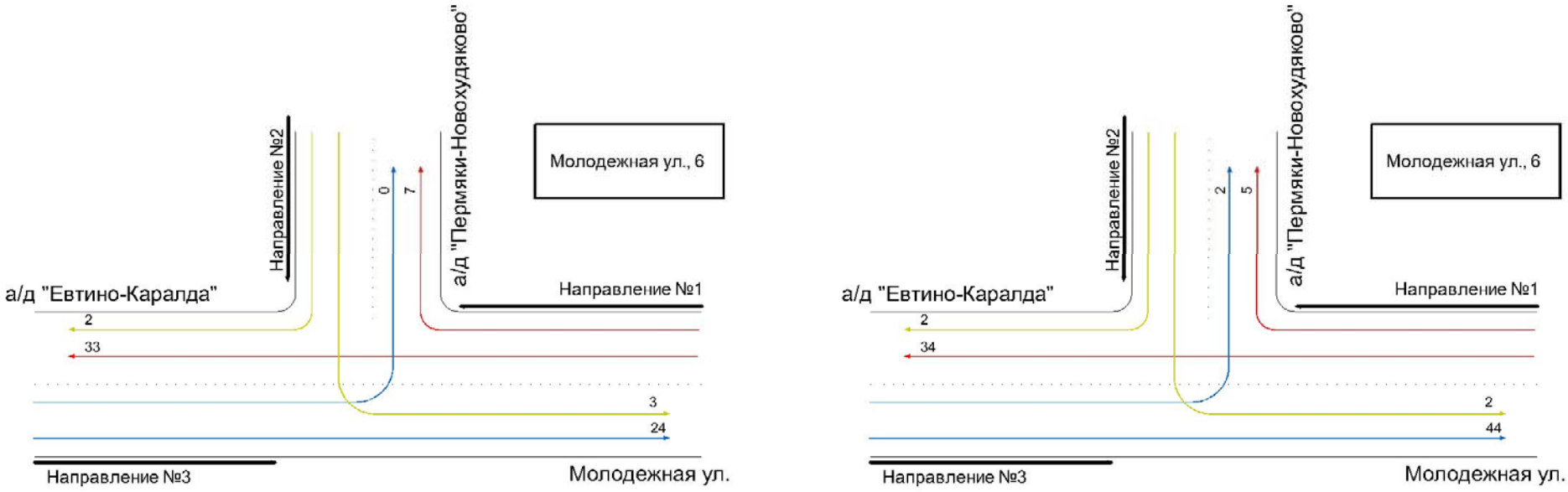
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	6.35	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	3.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	0.00	100.00	60.00	77.78	90.32	0.00	55.56	0.00	40.00	82.67	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	9.52	0.00	0.00	44.44	0.00	0.00	8.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	40.00	0.00	9.68	0.00	0.00	0.00	60.00	9.33	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	3.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	3.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	100.00	100.00	72.73	80.95	89.19	0.00	71.43	0.00	35.71	87.23	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33	0.00	0.00	28.57	0.00	0.00	6.38	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	3.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	27.27	0.00	10.81	0.00	0.00	0.00	64.29	6.38	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

а/д «Пермяки-Новохудяково» - Молодежная ул., с. Пермяки



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	1	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	2
микроавтобус	-	-	-	-	-	1
легковой	20	7	3	2	-	16
грузовые < 2 т.	1	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	-	-	-	-	1
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	26	7	3	2	0	20
ИТОГО, прив.ед.:	33	7	3	2	0	24
	40		5		24	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	3	-	-	-	-	3
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	22	5	2	2	2	30
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	2
грузовые 2-6 т.	1	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	-	-	-	-	2
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	28	5	2	2	2	37
ИТОГО, прив.ед.:	34	5	2	2	2	44
	39		4		46	

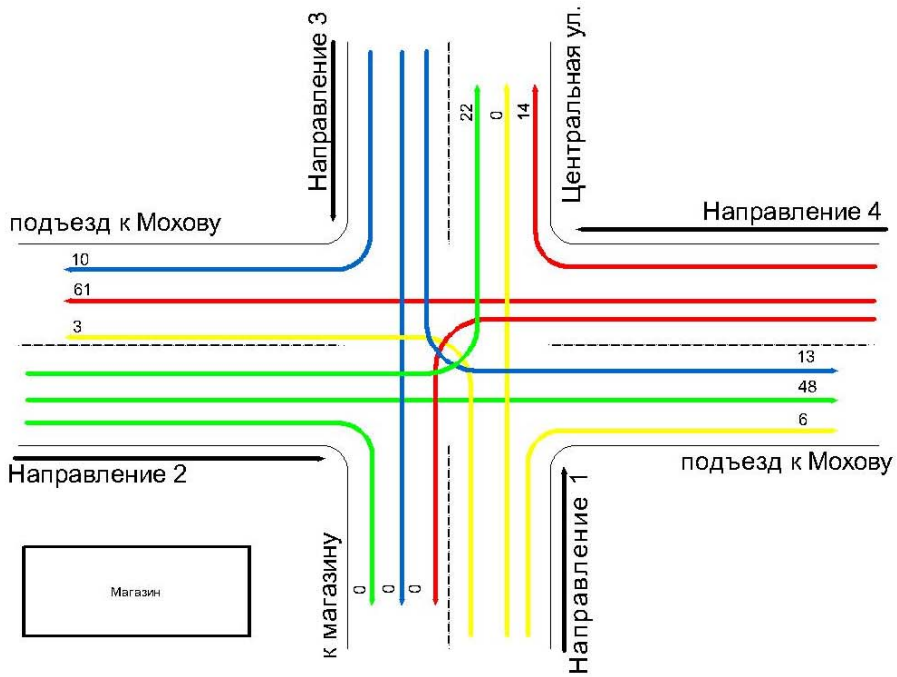
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

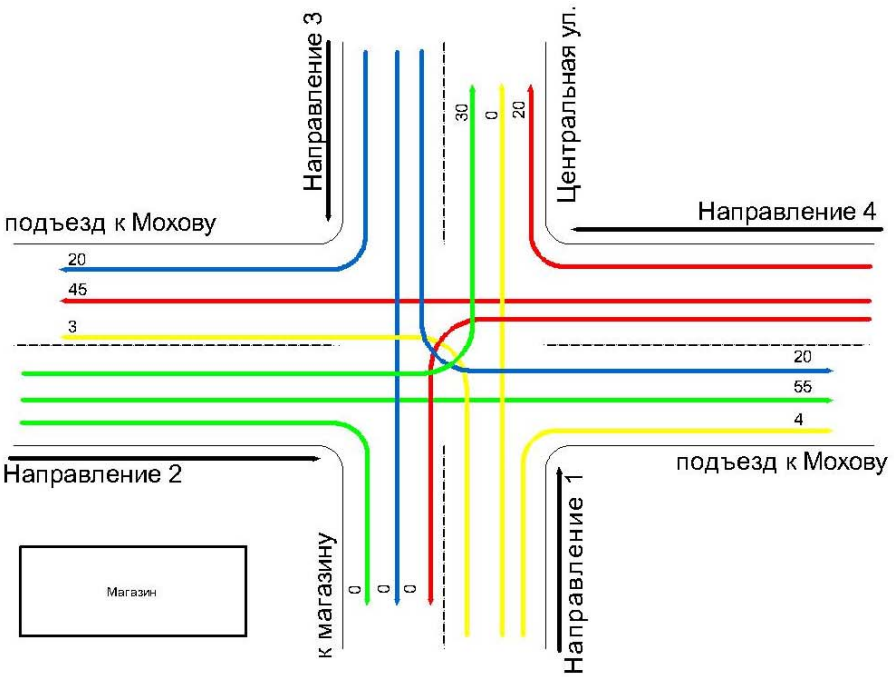
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	7.69	0.00	0.00	0.00	0.00	10.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00
легковой	76.92	100.00	100.00	100.00	0.00	80.00
грузовые < 2 т.	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	7.69	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	10.71	0.00	0.00	0.00	0.00	8.11
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	78.57	100.00	100.00	100.00	100.00	81.08
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.41
грузовые 2-6 т.	3.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	7.14	0.00	0.00	0.00	0.00	5.41
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

подъезд к с. Мохово – Центральная ул., с. Мохово





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	-	-	6	22	20	-	13		10	-	30	14
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	7	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	1	0	6	22	35	0	13	0	10	-	48	14
ИТОГО, прив.ед.:	3	0	6	22	48	0	13	0	10	-	61	14
	9			70			23			75		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	-
легковой	-	-	4	30	21	-	20	-	20	-	23	20
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	5	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	1	0	4	30	41	0	20	0	20	-	37	20
ИТОГО, прив.ед.:	3	0	4	30	55	0	20	0	20	-	45	20
	7			85			40			65		

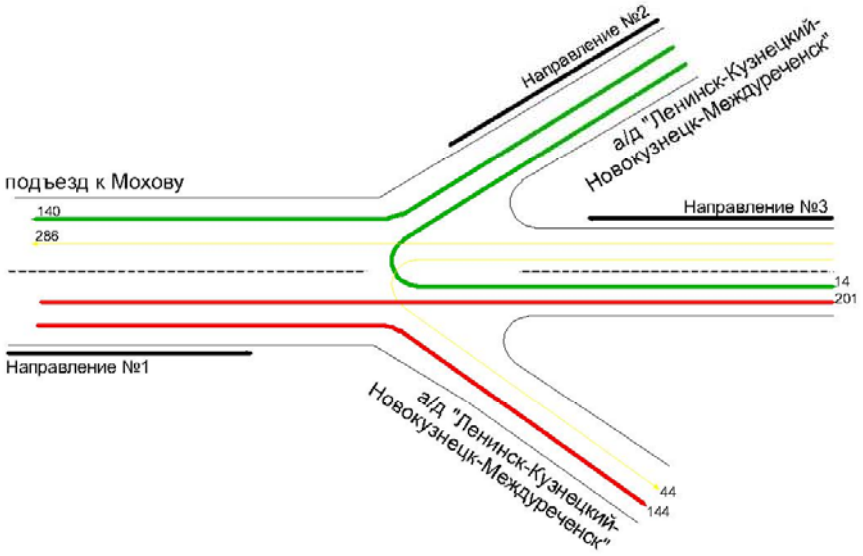
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

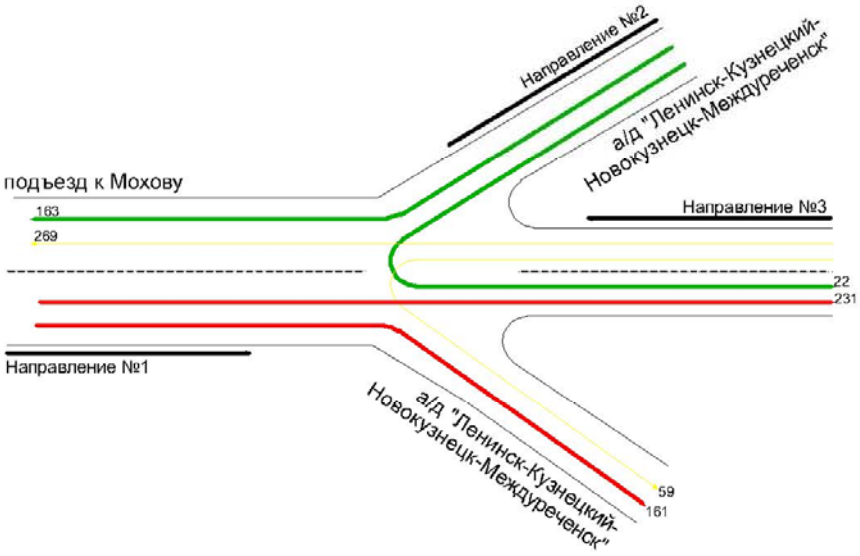
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	8.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.08	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	0.00	100.00	100.00	57.14	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	62.50	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10.42	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.08	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	17.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	14.58	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	4.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10.81	0.00
легковой	0.00	0.00	100.00	100.00	51.22	0.00	100.00	0.00	100.00	00.0	59.46	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	7.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10.81	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	7.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	19.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.51	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	7.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.41	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

подъезд к Мохово (со стороны а/д «Ленинск-Кузнецкий-Новокузнецк-Междуреченск»,
с. Мохово





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков
в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	5	-	2	-	8
средний автобус	2	3	-	3	-	5
микроавтобус	5	-	-	3	-	2
легковой	139	71	14	92	44	189
грузовые < 2 т.	4	5	-	3	-	10
грузовые 2-6 т.	3	2	-	3	-	6
грузовые 6-12 т.	3	6	-	6	-	5
грузовые 12-20 т.	12	8	-	6	-	7
грузовые >20 т.	4	5	-	-	-	5
ИТОГО, факт.ед.:	172	105	14	118	44	237
ИТОГО, прив.ед.:	201	144	14	140	44	286
	345		154		330	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-		-	-
большой автобус	3	3	-	2	-	6
средний автобус	3	2	-	2	-	3
микроавтобус	3	2	-	2	-	3
легковой	155	91	22	118	59	172
грузовые < 2 т.	3	3	-	3	-	10
грузовые 2-6 т.	3	3	-	3	-	6
грузовые 6-12 т.	6	6	-	6	-	6
грузовые 12-20 т.	10	9	-	6	-	8
грузовые >20 т.	6	6	-	-	-	7
ИТОГО, факт.ед.:	192	125	22	142	59	221
ИТОГО, прив.ед.:	231	161	22	163	59	269
	392		185		328	

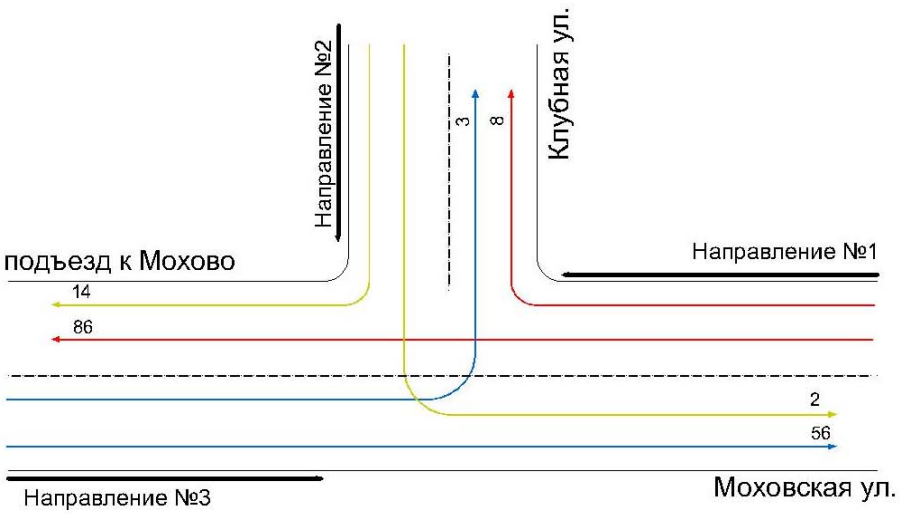
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

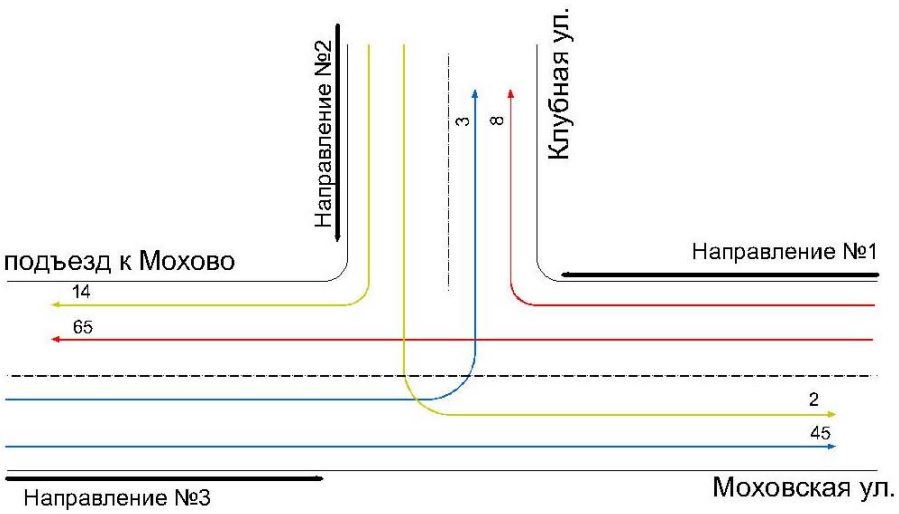
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	4.76	0.00	1.69	0.00	3.38
средний автобус	1.16	2.86	0.00	2.54	0.00	2.11
микроавтобус	2.91	0.00	0.00	2.54	0.00	0.84
легковой	80.81	67.62	100.00	77.97	100.00	79.75
грузовые < 2 т.	2.33	4.76	0.00	2.54	0.00	4.22
грузовые 2-6 т.	1.74	1.90	0.00	2.54	0.00	2.53
грузовые 6-12 т.	1.74	5.71	0.00	5.08	0.00	2.11
грузовые 12-20 т.	6.98	7.62	0.00	5.08	0.00	2.95
грузовые >20 т.	2.33	4.76	0.00	0.00	0.00	2.11

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	1.56	2.40	0.00	1.41	0.00	2.71
средний автобус	1.56	1.60	0.00	1.41	0.00	1.36
микроавтобус	1.56	1.60	0.00	1.41	0.00	1.36
легковой	80.73	72.80	100.00	83.10	100.00	77.83
грузовые < 2 т.	1.56	2.40	0.00	2.11	0.00	4.52
грузовые 2-6 т.	1.56	2.40	0.00	2.11	0.00	2.71
грузовые 6-12 т.	3.13	4.80	0.00	4.23	0.00	2.71
грузовые 12-20 т.	5.21	7.20	0.00	4.23	0.00	3.62
грузовые >20 т.	3.13	4.80	0.00	0.00	0.00	3.17

подъезд к с. Мохово – Клубная ул., с. Мохово





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	3	-	-	-	-	2
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	52	8	2	14	3	34
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	-	2
грузовые 2-6 т.	4	-	-	-	-	2
грузовые 6-12 т.	8	-	-	-	-	4
грузовые 12-20 т.	2	-	-	-	-	2
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	71	8	2	14	3	46
ИТОГО, прив.ед.:	86	8	2	14	3	56
	94		16		59	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	2
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	43	8	2	14	3	30
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	-	4
грузовые 2-6 т.	2	-	-	-	-	1
грузовые 6-12 т.	4	-	-	-	-	2
грузовые 12-20 т.	2	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	55	8	2	14	3	39
ИТОГО, прив.ед.:	65	8	2	14	3	45
	73		16		48	

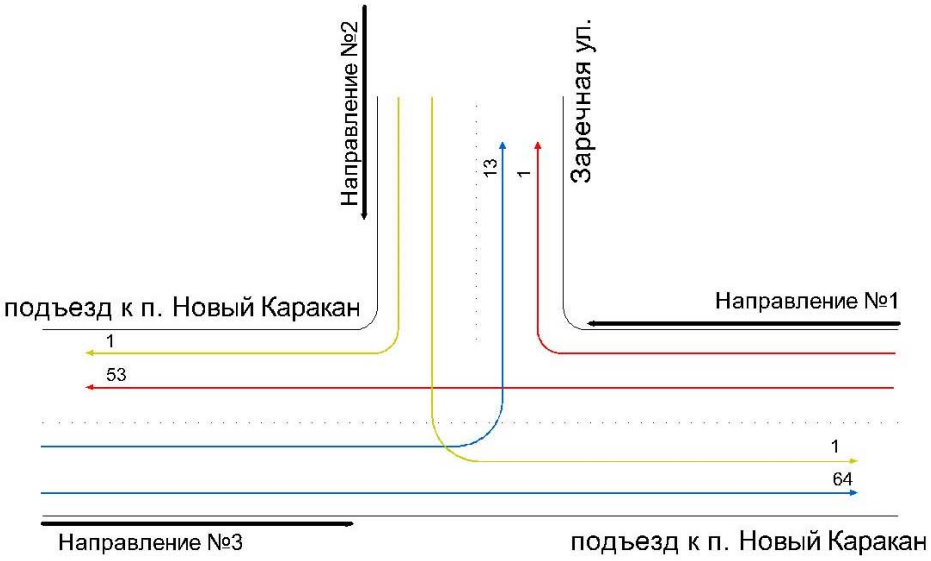
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

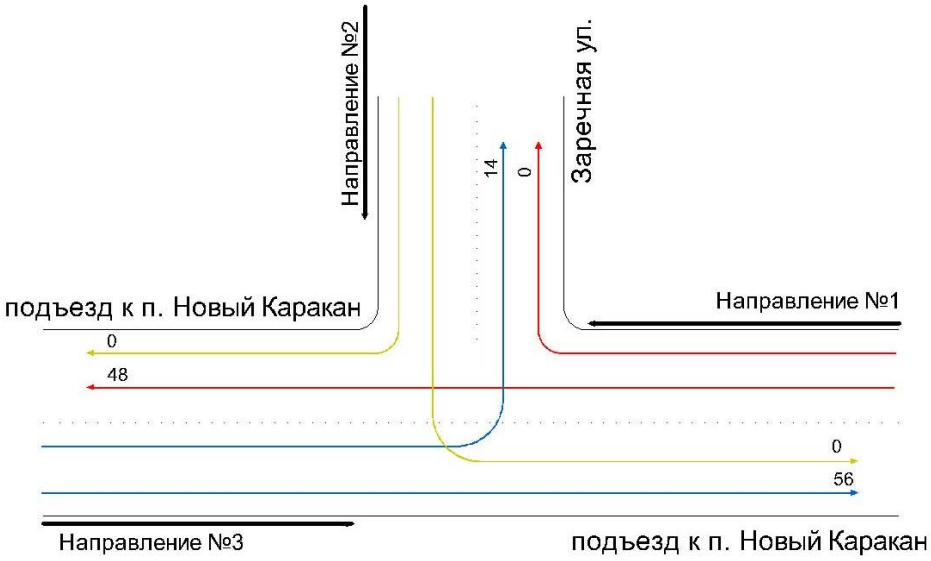
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	4.23	0.00	0.00	0.00	0.00	4.35
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	73.24	100.00	100.00	100.00	100.00	73.91
грузовые < 2 т.	2.82	0.00	0.00	0.00	0.00	4.35
грузовые 2-6 т.	5.63	0.00	0.00	0.00	0.00	4.35
грузовые 6-12 т.	11.27	0.00	0.00	0.00	0.00	8.70
грузовые 12-20 т.	2.82	0.00	0.00	0.00	0.00	4.35
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	3.70	0.00	0.00	0.00	0.00	5.13
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	77.78	100.00	100.00	100.00	100.00	76.92
грузовые < 2 т.	3.70	0.00	0.00	0.00	0.00	10.26
грузовые 2-6 т.	3.70	0.00	0.00	0.00	0.00	2.56
грузовые 6-12 т.	7.41	0.00	0.00	0.00	0.00	5.13
грузовые 12-20 т.	3.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

подъезд к п. Новый Каракан – Заречная ул., д. Новодубровка





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	3	-	-	-	4	-
микроавтобус	1	-	-	-	-	-
легковой	26	1	-	1	3	33
грузовые < 2 т.	1	-	1	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	2
грузовые 6-12 т.	6	-	-	-	-	10
грузовые 12-20 т.	3	-	-	-	-	4
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	1
ИТОГО, факт.ед.:	40	1	1	1	7	50
ИТОГО, прив.ед.:	53	1	1	1	13	64
	54		2		77	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	4	-
микроавтобус	-	-	-	-	1	-
легковой	20	-	-	-	3	28
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	4
грузовые 6-12 т.	8	-	-	-	-	9
грузовые 12-20 т.	2	-	-	-	-	3
грузовые >20 т.	1	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	35	0	0	0	8	44
ИТОГО, прив.ед.:	48	0	0	0	14	56
	48		0		70	

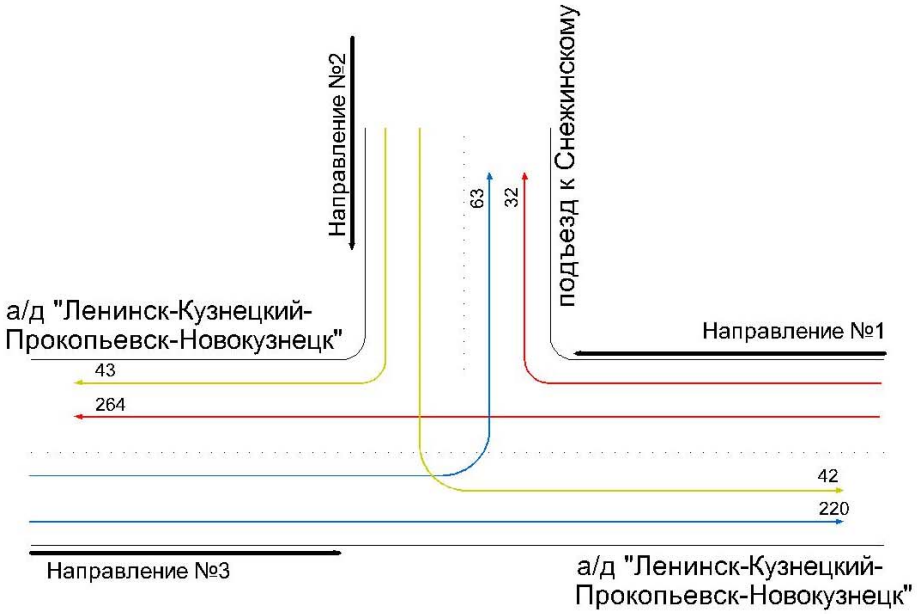
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

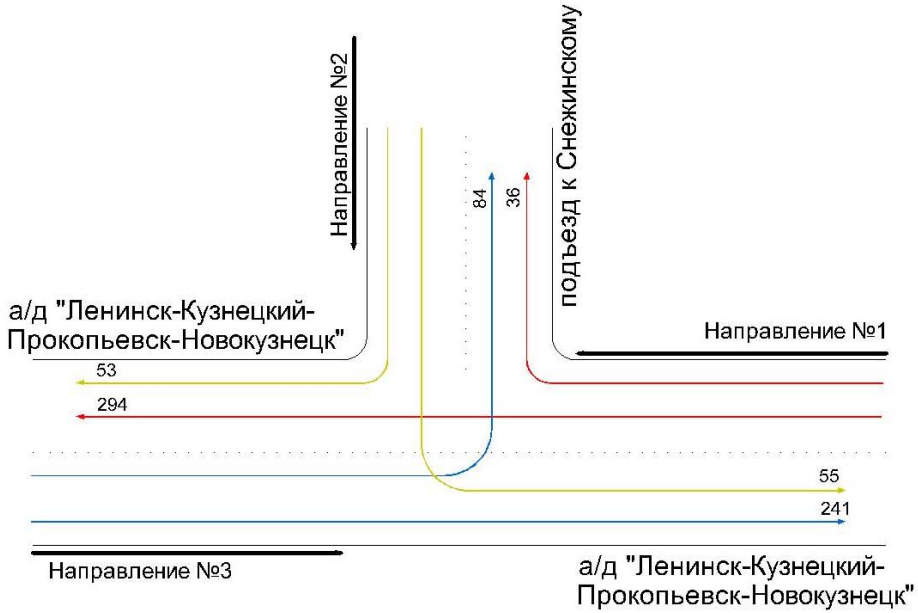
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	7.50	0.00	0.00	0.00	57.14	0.00
микроавтобус	2.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	65.00	100.00	0.00	100.00	42.86	66.00
грузовые < 2 т.	2.50	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.00
грузовые 6-12 т.	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.00
грузовые 12-20 т.	7.50	0.00	0.00	0.00	0.00	8.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	5.71	0.00	0.00	0.00	50.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	12.50	0.00
легковой	57.14	0.00	0.00	0.00	37.50	63.64
грузовые < 2 т.	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9.09
грузовые 6-12 т.	22.86	0.00	0.00	0.00	0.00	20.45
грузовые 12-20 т.	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00	6.82
грузовые >20 т.	2.86	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

подъезд к п. Снежинский – а/д «Ленинск-Кузнецкий-Прокопьевск-Новокузнецк», п. Снежинский





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	4	-	2	-	4	2
средний автобус	2	-	-	-	2	2
микроавтобус	1	-	-	-	-	1
легковой	202	28	33	40	38	168
грузовые < 2 т.	4	3	-	-	5	4
грузовые 2-6 т.	12	-	2	2	1	6
грузовые 6-12 т.	5	-	-	-	-	6
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	5	-	-	-	-	6
ИТОГО, факт.ед.:	235	31	37	42	50	195
ИТОГО, прив.ед.:	264	32	42	43	63	220
	296		85		283	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	2	-	2	-	5	3
средний автобус	4	-	-	-	3	2
микроавтобус	3	-	-	-	-	1
легковой	232	33	48	52	52	194
грузовые < 2 т.	2	2	-	-	5	4
грузовые 2-6 т.	10	-	1	1	2	3
грузовые 6-12 т.	6	-	-	-	-	4
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	6	-	-	-	-	6
ИТОГО, факт.ед.:	265	35	51	53	67	217
ИТОГО, прив.ед.:	294	36	55	53	84	241
	330		108		325	

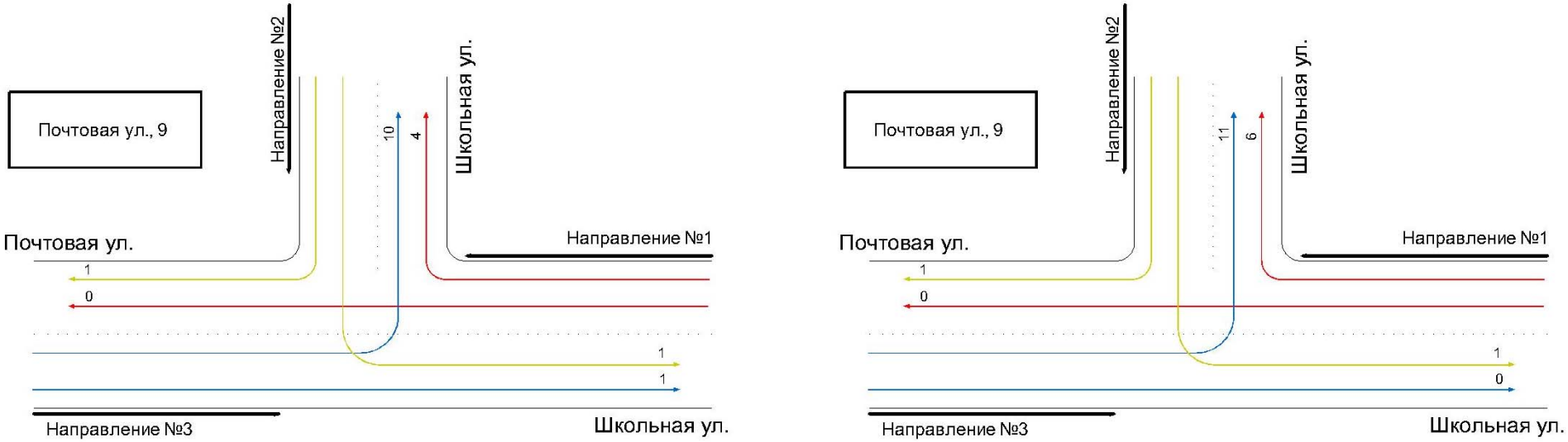
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	1.70	0.00	5.41	0.00	8.00	1.03
средний автобус	0.85	0.00	0.00	0.00	4.00	1.03
микроавтобус	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.51
легковой	85.96	90.32	89.19	95.24	76.00	86.15
грузовые < 2 т.	1.70	9.68	0.00	0.00	10.00	2.05
грузовые 2-6 т.	5.11	0.00	5.41	4.76	2.00	3.08
грузовые 6-12 т.	2.13	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	2.13	0.00	0.00	0.00	0.00	3.08

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.75	0.00	3.92	0.00	7.46	1.38
средний автобус	1.51	0.00	0.00	0.00	4.48	0.92
микроавтобус	1.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.46
легковой	87.55	94.29	94.12	98.11	77.61	89.40
грузовые < 2 т.	0.75	5.71	0.00	0.00	7.46	1.84
грузовые 2-6 т.	3.77	0.00	1.96	1.89	2.99	1.38
грузовые 6-12 т.	2.26	0.00	0.00	0.00	0.00	1.84
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	2.26	0.00	0.00	0.00	0.00	2.76

Почтовая ул. – Школьная ул., с. Евтино



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	-	4	1	1	10	1
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	4	1	1	10	1
ИТОГО, прив.ед.:	0	4	1	1	10	1
	4		2		11	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	-	6	1	1	11	-
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	6	1	1	11	0
ИТОГО, прив.ед.:	0	6	1	1	11	0
	6		2		11	

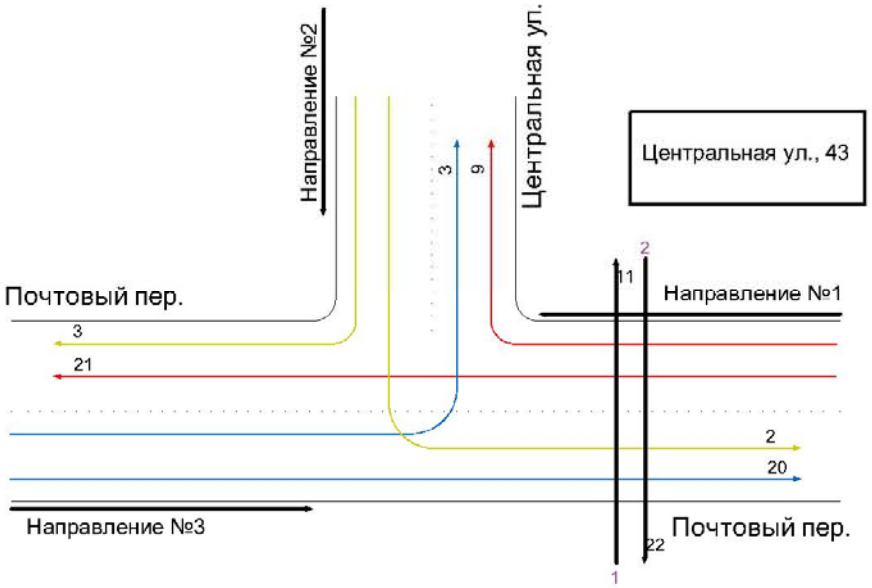
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

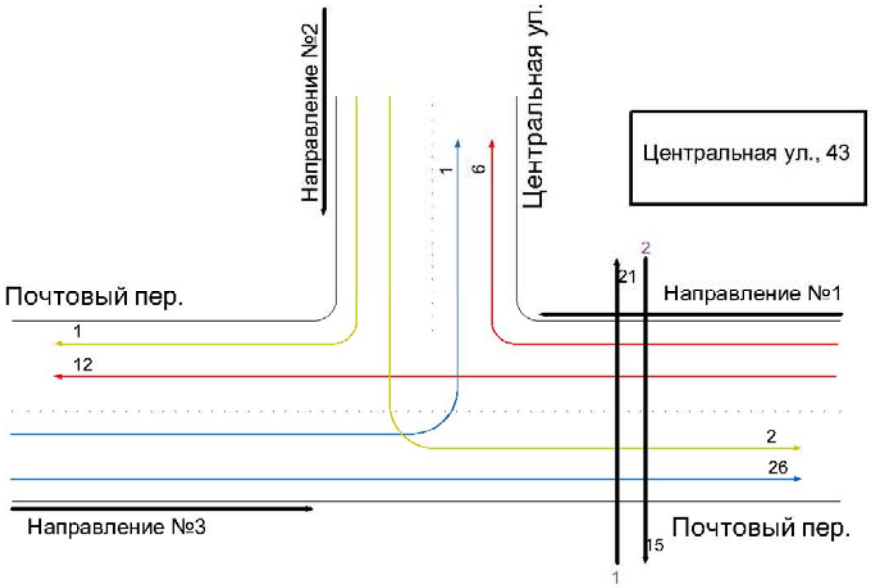
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	100.00	100.00	100.00	100.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Почтовый пер. – Центральная ул., с. Поморцево





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	18	9	2	3	3	20
грузовые < 2 т.	2	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	20	9	2	3	3	20
ИТОГО, прив.ед.:	21	9	2	3	3	20
	30		5		23	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	11	6	2	1	1	26
грузовые < 2 т.	1	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	12	6	2	1	1	26
ИТОГО, прив.ед.:	12	6	2	1	1	26
	18		3		27	

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	90.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

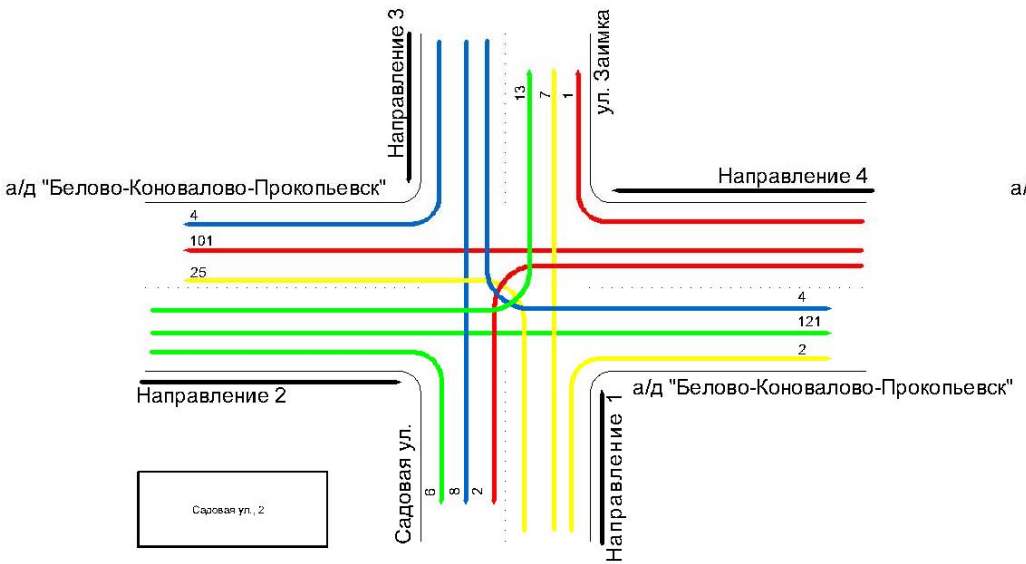
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

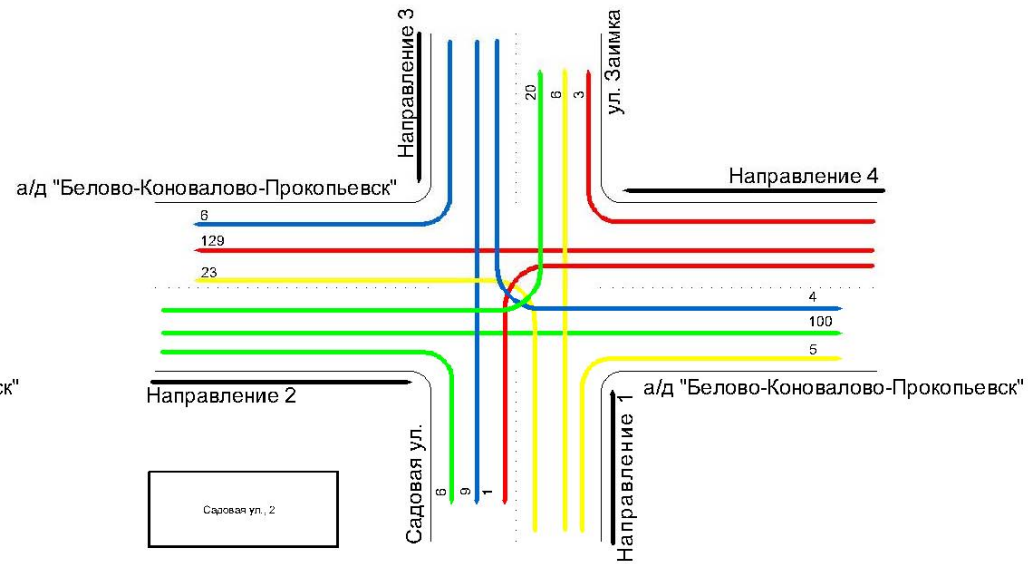
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	91.67	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	8.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3	
	1	2	3	4	5	6
Кол-во пешеходов (утро), чел.	11	22	-	-	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	21	15	-	-	-	-

ул. Садовая – ул. Заимка, с. Вишневка





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-
средний автобус	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	18	7	2	13	89	6	4	8	4	2	67	1
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	6	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 6-12 т.	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	22	7	2	13	106	6	4	8	4	2	85	1
ИТОГО, прив.ед.:	25	7	2	13	121	6	4	8	4	2	101	1
	34			140			16			104		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	-
средний автобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
микроавтобус	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-
легковой	21	6	5	20	71	6	4	9	6	1	94	3
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	6	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 6-12 т.	1	-	-	-	4	-	-	-	-	-	3	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	22	6	5	20	89	6	4	9	6	1	113	3
ИТОГО, прив.ед.:	23	6	5	20	100	6	4	9	6	1	129	3
	34			126			19			133		

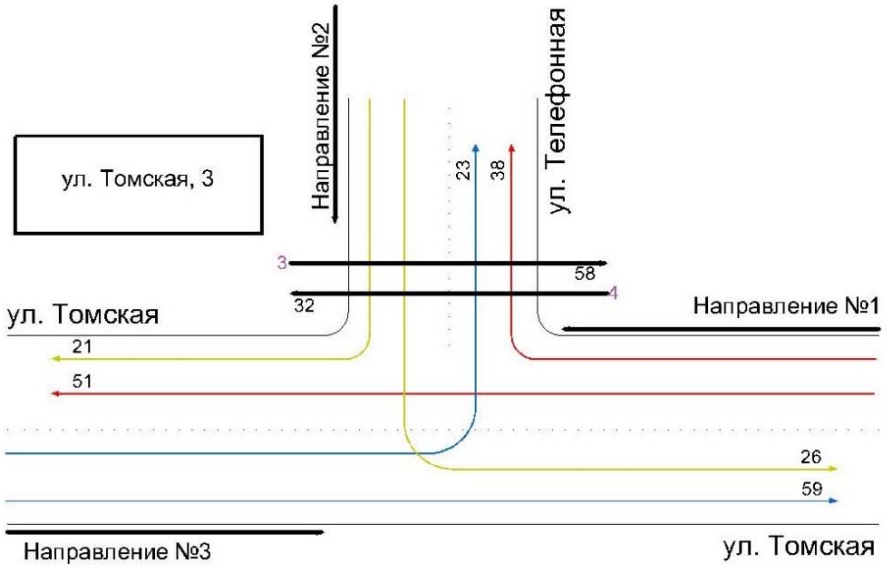
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

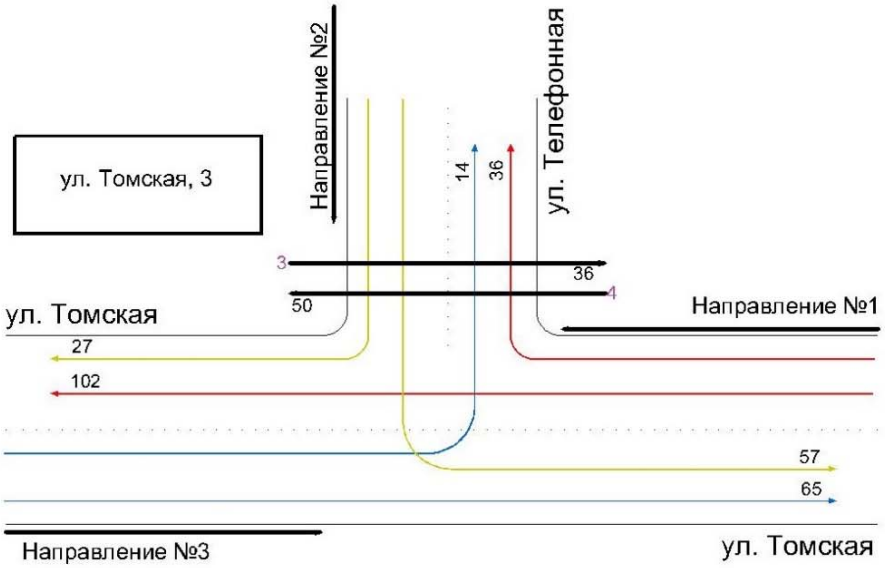
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.71	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.35	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	81.82	100.00	100.00	100.00	83.96	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	78.82	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	6.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.06	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	1.89	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.53	0.00
грузовые 6-12 т.	18.18	0.00	0.00	0.00	1.89	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.53	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	1.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.65	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.65	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	2.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.88	0.00
легковой	95.45	100.00	100.00	100.00	79.78	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	83.19	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	7.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.31	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	2.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.65	0.00
грузовые 6-12 т.	4.55	0.00	0.00	0.00	4.49	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.65	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Томская ул. – Телефонная ул., п. Старобачаты





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	2	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	43	33	26	8	15	44
грузовые < 2 т.	6	-	-	10	3	8
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	2	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	49	35	26	18	20	55
ИТОГО, прив.ед.:	51	38	26	21	23	59
	89		47		82	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	4	2	-	2
микроавтобус	2	-	-	8	4	2
легковой	84	30	-	8	2	50
грузовые < 2 т.	4	-	36	-	3	3
грузовые 2-6 т.	4	4	-	4	-	3
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	2	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	96	34	40	22	11	60
ИТОГО, прив.ед.:	102	36	57	27	14	65
	138		84		79	

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	5.71	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	87.76	94.29	100.00	44.44	75.00	80.00
грузовые < 2 т.	12.24	0.00	0.00	55.56	15.00	14.55
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.45
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	10.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

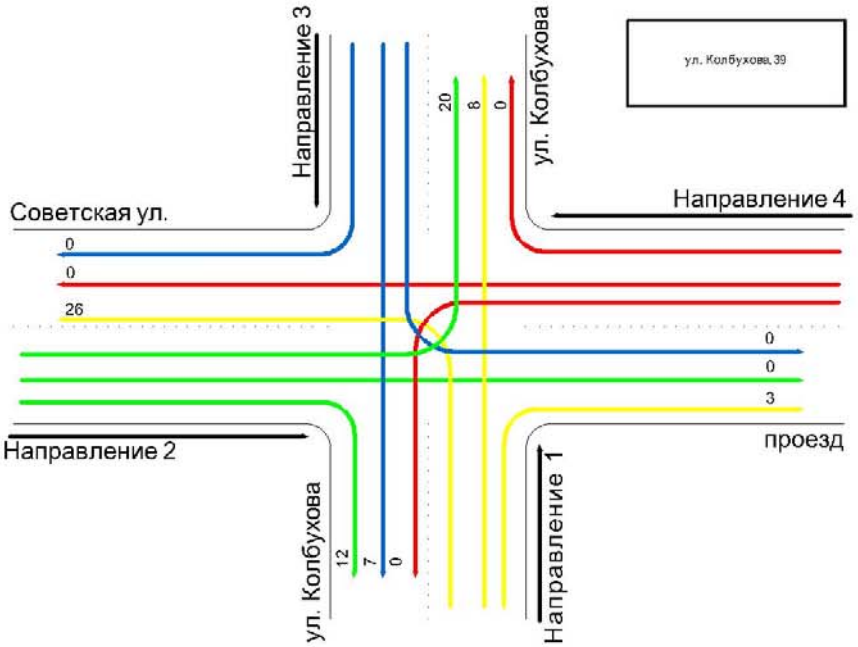
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

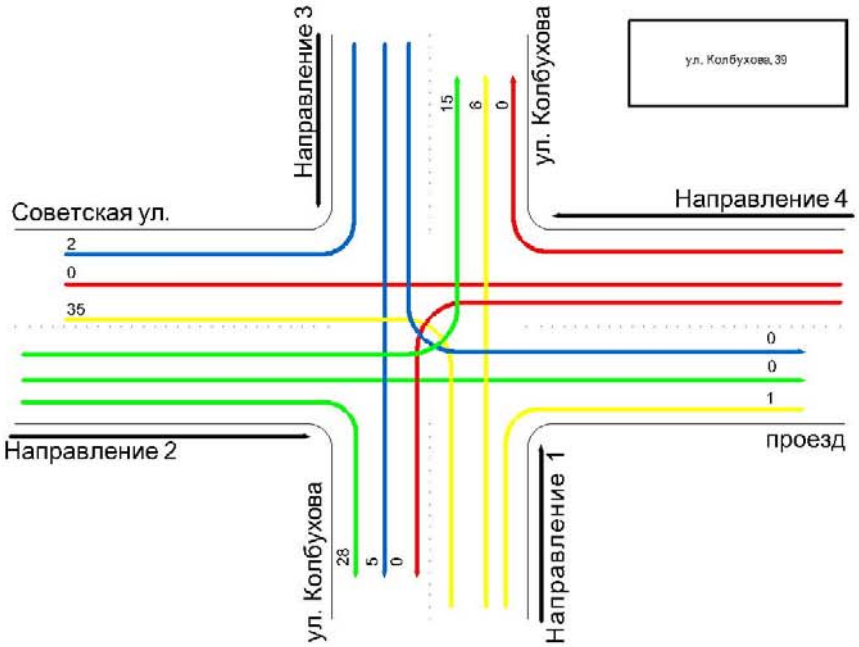
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	2.08	0.00	10.00	9.09	0.00	3.33
микроавтобус	2.08	0.00	0.00	36.36	36.36	3.33
легковой	87.50	88.24	0.00	36.36	18.18	83.33
грузовые < 2 т.	4.17	0.00	90.00	0.00	27.27	5.00
грузовые 2-6 т.	4.17	11.76	0.00	18.18	0.00	5.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	18.18	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3	
	1	2	3	4	5	6
Кол-во пешеходов (утро), чел.	-	-	58	32	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	-	-	36	50	-	-

ул. Колбухова – Советская ул., с. Новобачаты





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	18	8	-	12	-	20	-	7	-	-	-	-
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	21	8	2	12	0	20	0	7	0	0	0	0
ИТОГО, прив.ед.:	26	8	3	12	0	20	0	7	0	0	0	0
	37			32			7			0		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	24	6	-	15	-	28	-	5	2	-	-	-
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	28	6	1	15	0	28	0	5	2	0	0	0
ИТОГО, прив.ед.:	35	6	1	15	0	28	0	5	2	0	0	0
	42			43			7			0		

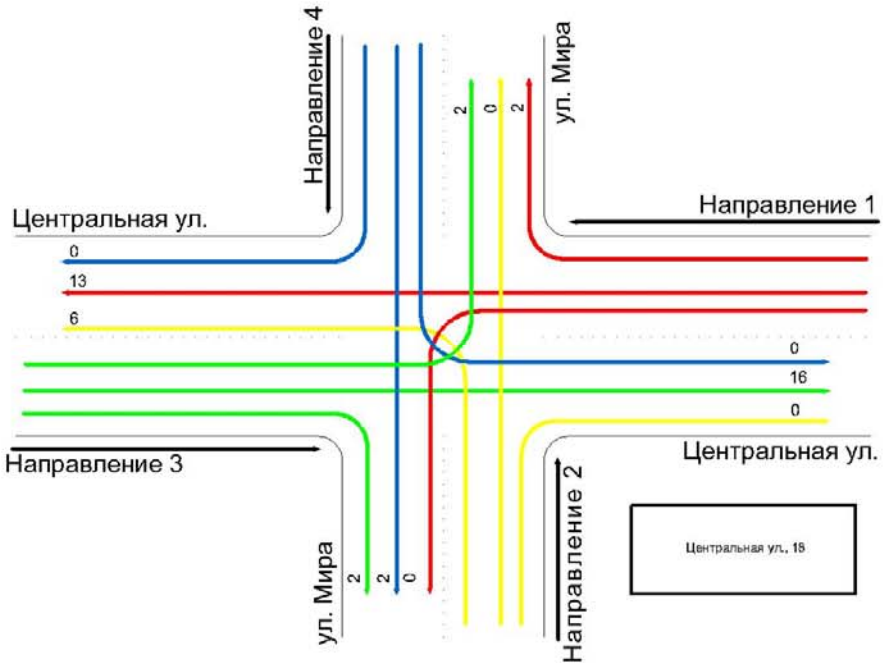
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

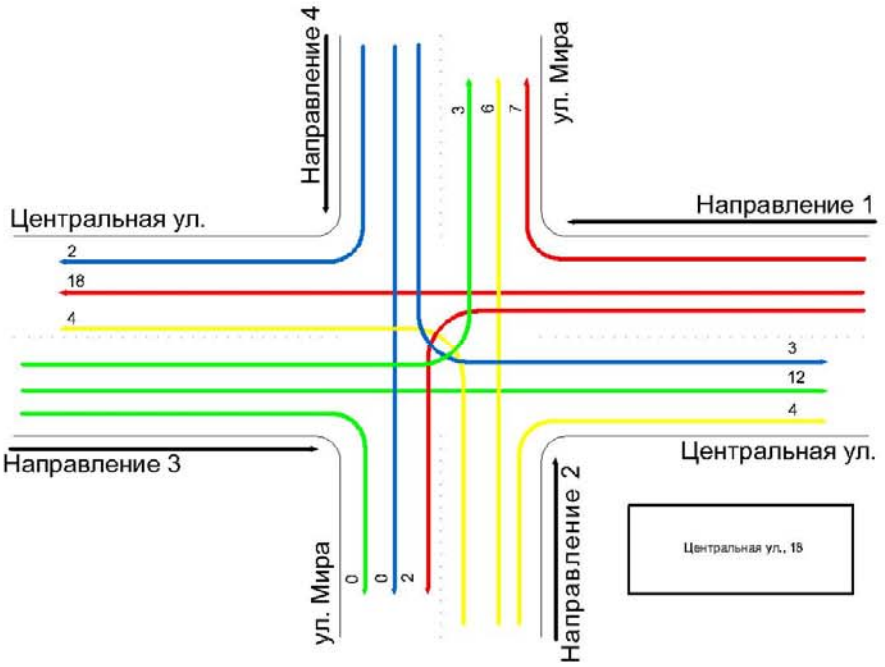
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	90.00	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	7.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	92.31	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	100.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

ул. Мира – Центральная ул., с. Менчереп





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	-	10	2	6	-	-	2	13	2	-	2	-
грузовые < 2 т.	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	0
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	0	12	2	6	0	0	2	15	2	0	2	0
ИТОГО, прив.ед.:	0	13	2	6	0	0	2	16	2	0	2	0
	15			6			20			2		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	2	14	7	4	6	4	3	9	-	3		2
грузовые < 2 т.	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	2	17	7	4	6	4	3	11	0	3	0	2
ИТОГО, прив.ед.:	2	18	7	4	6	4	3	12	0	3	0	2
	27			14			15			5		

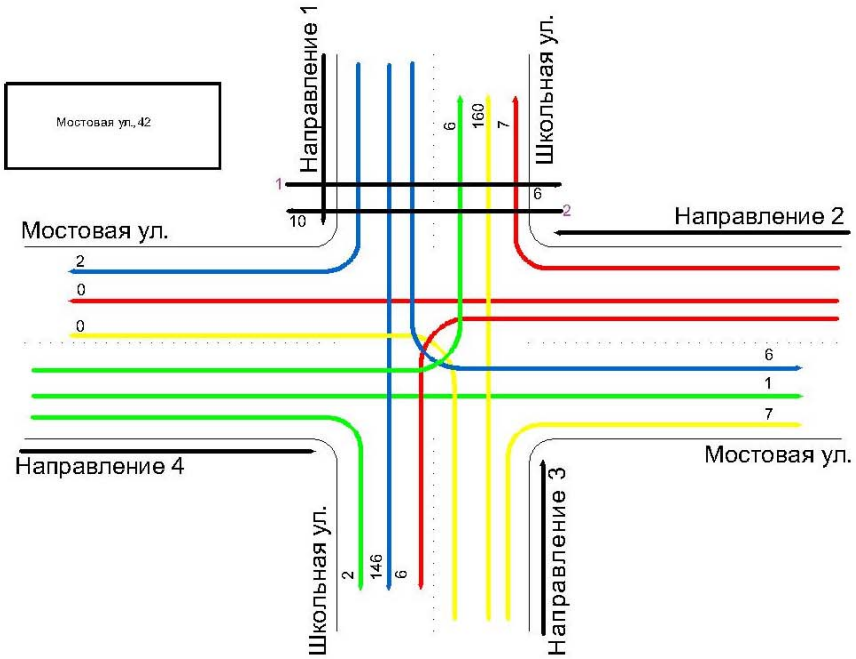
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

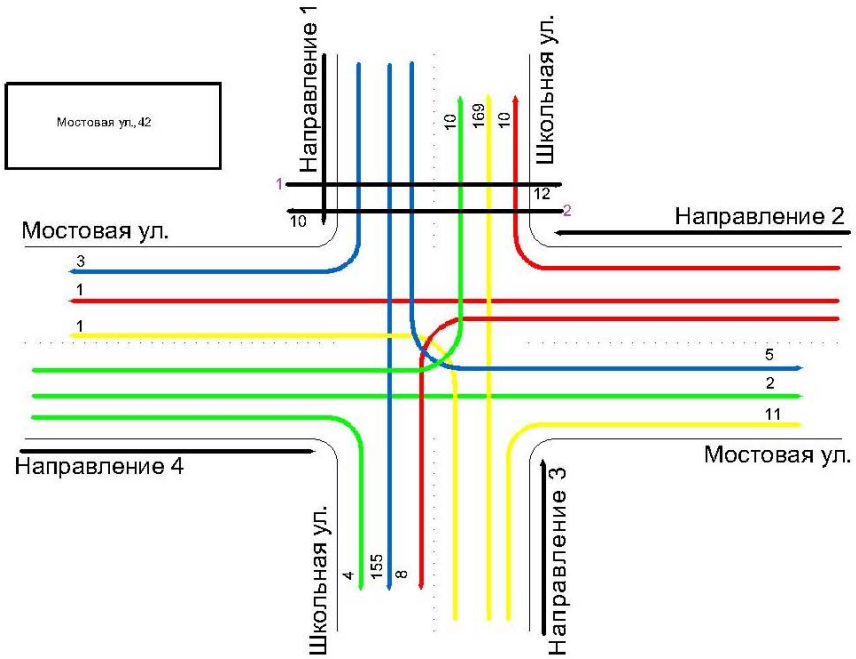
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	83.33	100.00	100.00	0.00	0.00	100.00	86.67	100.00	0.00	100.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	16.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.33	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	82.35	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	81.82	0.00	100.00	0.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	17.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	18.18	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Мостовая ул., с. Старопестерево





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	4	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
средний автобус	-	2	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
микроавтобус	-	6	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
легковой	6	96	2	6	-	7	-	109	7	6	1	2
грузовые < 2 т.	-	10	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	8	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	6	126	2	6	0	7	0	135	7	6	1	2
ИТОГО, прив.ед.:	6	146	2	6	0	7	0	160	7	6	1	2
	154			13			167			9		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	3	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
средний автобус	-	6	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
микроавтобус	-	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
легковой	5	107	3	8	1	10	1	121	11	10	2	4
грузовые < 2 т.	-	7	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	1	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	7	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	5	133	3	8	1	10	1	147	11	10	2	4
ИТОГО, прив.ед.:	5	155	3	8	1	10	1	169	11	10	2	4
	163			19			181			16		

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	3.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.44	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	1.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.96	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	4.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.48	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	76.19	100.00	100.00	0.00	100.00	0.00	80.74	100.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	7.94	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.44	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.48	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	6.35	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.44	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

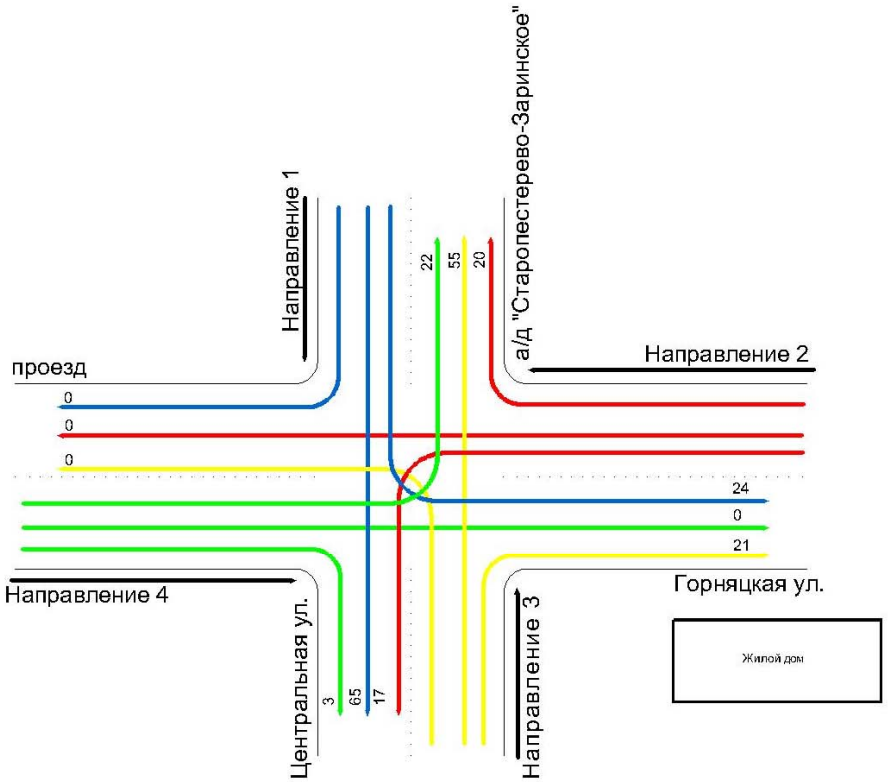
Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

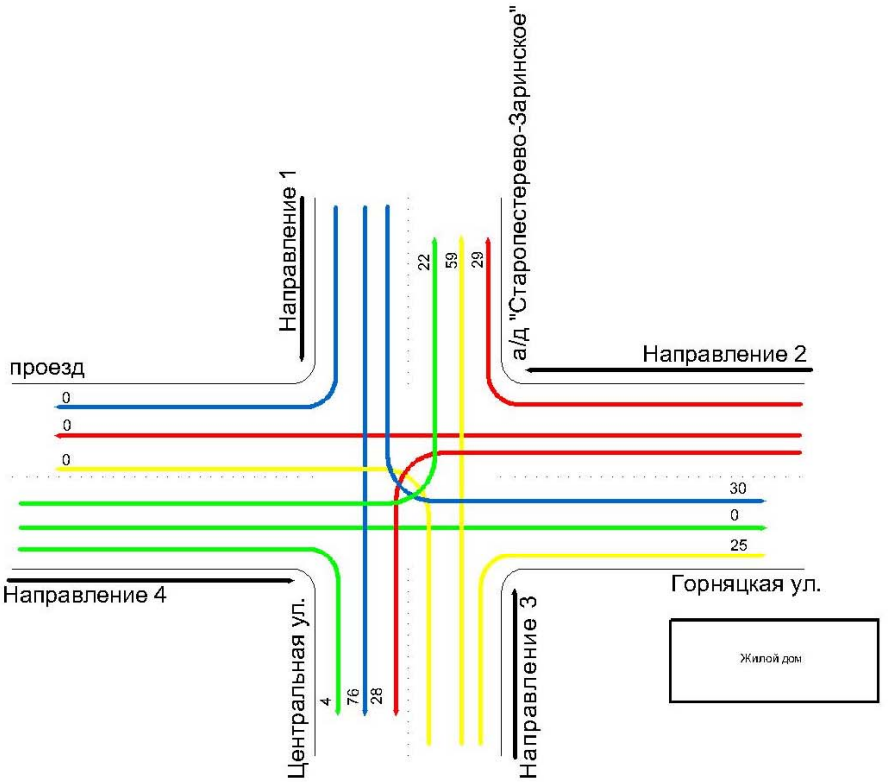
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	2.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.72	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	4.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.72	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	1.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.04	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	80.45	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	82.31	100.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	5.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.72	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.04	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	5.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.44	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3		Направление 4	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Кол-во пешеходов (утро), чел.	6	10	-	-	-	-	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	12	10	-	-	-	-		

Центральная ул.
(на въезде в с. Старопестерево),
с. Старопестерево





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	5	-	2	-	-	-	6	-	-	-	-
микроавтобус	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
легковой	16	49	-	12	-	16	-	36	18	-	-	-
грузовые < 2 т.	2	2	-	-	-	3	-	2	2	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	20	57	0	14	0	19	0	45	20	12	0	2
ИТОГО, прив.ед.:	24	65	0	17	0	20	0	55	21	22	0	3
	89			37			75			25		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	3	6	-	3	-	-	-	6	-	-	-	-
микроавтобус	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
легковой	19	55	-	20	-	26	-	40	22	-	-	-
грузовые < 2 т.	3	3	-		-	2	-	2	2	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	25	66	0	23	0	28	0	49	24	13	0	3
ИТОГО, прив.ед.:	30	76	0	28	0	29	0	59	25	22	0	4
	106			37			83			26		

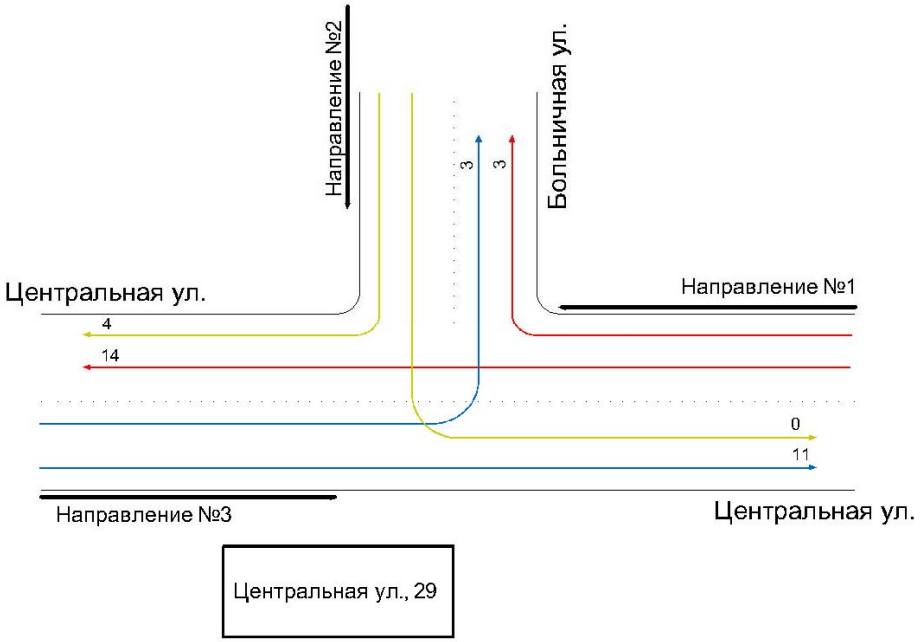
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

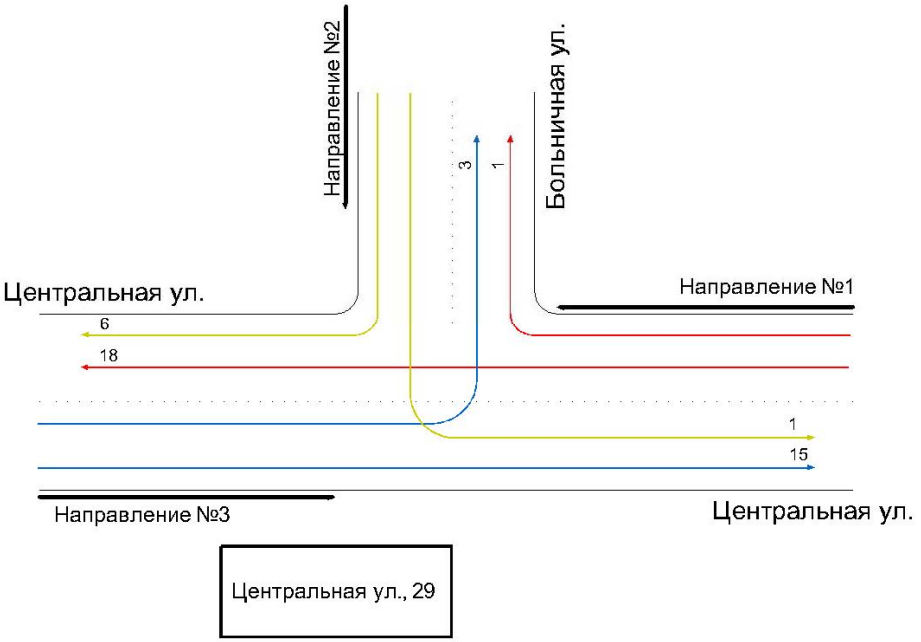
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	10.00	8.77	0.00	14.29	0.00	0.00	0.00	13.33	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	1.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.22	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	80.00	85.96	0.00	85.71	0.00	84.21	0.00	80.00	90.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	10.00	3.51	0.00	0.00	0.00	15.79	0.00	4.44	10.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	16.67	0.00	100.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	50.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	33.33	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	12.00	9.09	0.00	13.04	0.00	0.00	0.00	12.24	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	3.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.04	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	76.00	83.33	0.00	86.96	0.00	92.86	0.00	81.63	91.67	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	12.00	4.55	0.00	0.00	0.00	7.14	0.00	4.08	8.33	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	23.08	0.00	100.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	61.54	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.38	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Больничная ул., с. Пермяки





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	14	3	-	4	3	11
грузовые < 2 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	14	3	0	4	3	11
ИТОГО, прив.ед.:	14	3	0	4	3	11
	17		4		14	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	17	1	1	6	2	15
грузовые < 2 т.	1	-	-	-	1	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	18	1	1	6	3	15
ИТОГО, прив.ед.:	18	1	1	6	3	15
	19		7		18	

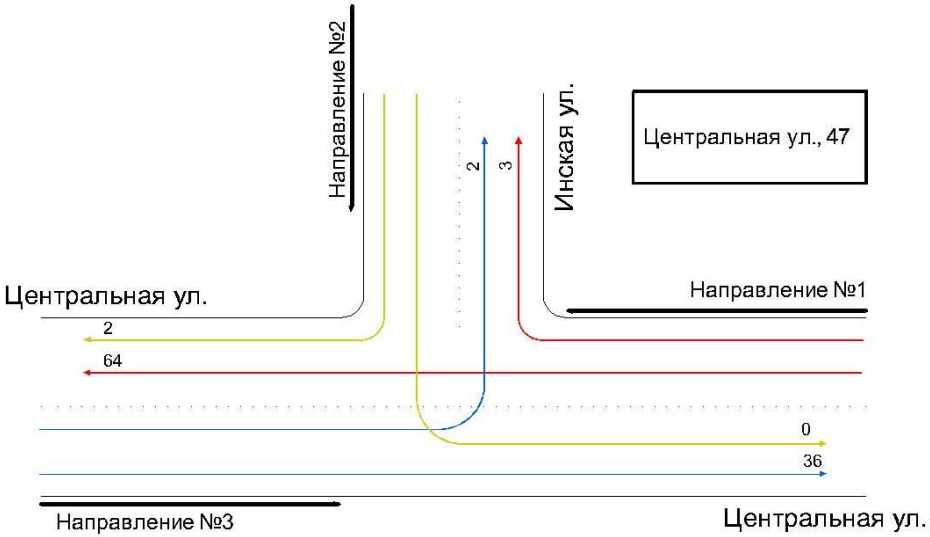
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

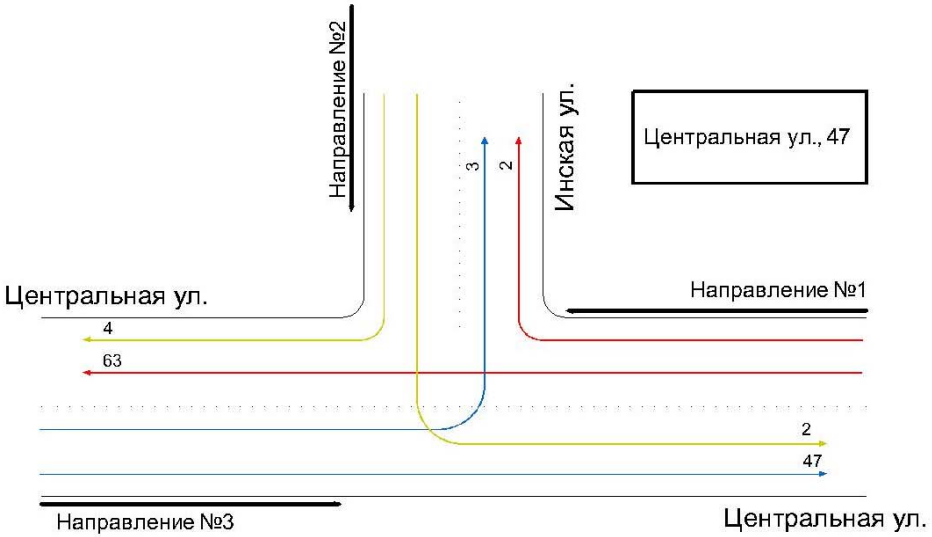
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	100.00	0.00	100.00	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	94.44	100.00	100.00	100.00	100.00	66.67
грузовые < 2 т.	5.56	0.00	0.00	0.00	0.00	33.33
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Инская ул., с. Каракан





Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	2
микроавтобус	1	-	-	-	-	-
легковой	42	3	-	2	2	24
грузовые < 2 т.	10	-	-	-	-	3
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	-	-	-	-	2
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	57	3	0	2	2	31
ИТОГО, прив.ед.:	64	3	0	2	2	36
	67		2		38	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	-	-	-	-	2
микроавтобус	2	-	-	-	-	1
легковой	50	2	2	4	3	30
грузовые < 2 т.	6	-	-	-	-	2
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	-	-	-	-	5
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	60	2	2	4	3	40
ИТОГО, прив.ед.:	63	2	2	4	3	47
	65		6		50	

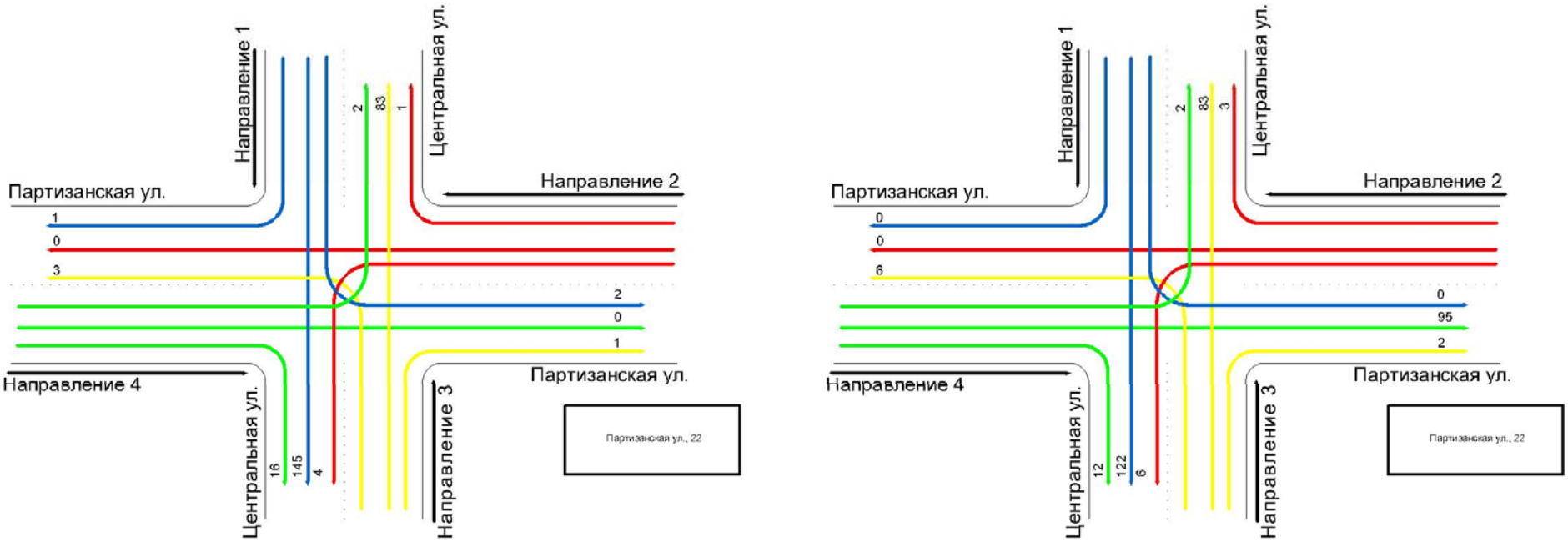
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	3.51	0.00	0.00	0.00	0.00	6.45
микроавтобус	1.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	73.68	100.00	0.00	100.00	100.00	77.42
грузовые < 2 т.	17.54	0.00	0.00	0.00	0.00	9.68
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	3.51	0.00	0.00	0.00	0.00	6.45
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00
микроавтобус	3.33	0.00	0.00	0.00	0.00	2.50
легковой	83.33	100.00	100.00	100.00	100.00	75.00
грузовые < 2 т.	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	3.33	0.00	0.00	0.00	0.00	12.50
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Партизанская ул., с. Старопестерево



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай												
большой автобус												
средний автобус												
микроавтобус												
легковой	2	142	1	4		1	3	83	1	2		16
грузовые < 2 т.		2										
грузовые 2-6 т.												
грузовые 6-12 т.												
грузовые 12-20 т.												
грузовые >20 т.												
ИТОГО, факт.ед.:	2	144	1	4	0	1	3	83	1	2	0	16
ИТОГО, прив.ед.:	2	145	1	4	0	1	3	83	1	2	0	16
	148			5			87			18		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай												
большой автобус												
средний автобус												
микроавтобус												
легковой		121		6		3	6	78	2	2		12
грузовые < 2 т.		1						4				
грузовые 2-6 т.												
грузовые 6-12 т.												
грузовые 12-20 т.												
грузовые >20 т.												
ИТОГО, факт.ед.:	0	122	0	6	0	3	6	82	2	2	0	12
ИТОГО, прив.ед.:	0	122	0	6	0	3	6	83	2	2	0	12
	122			9			91			18		

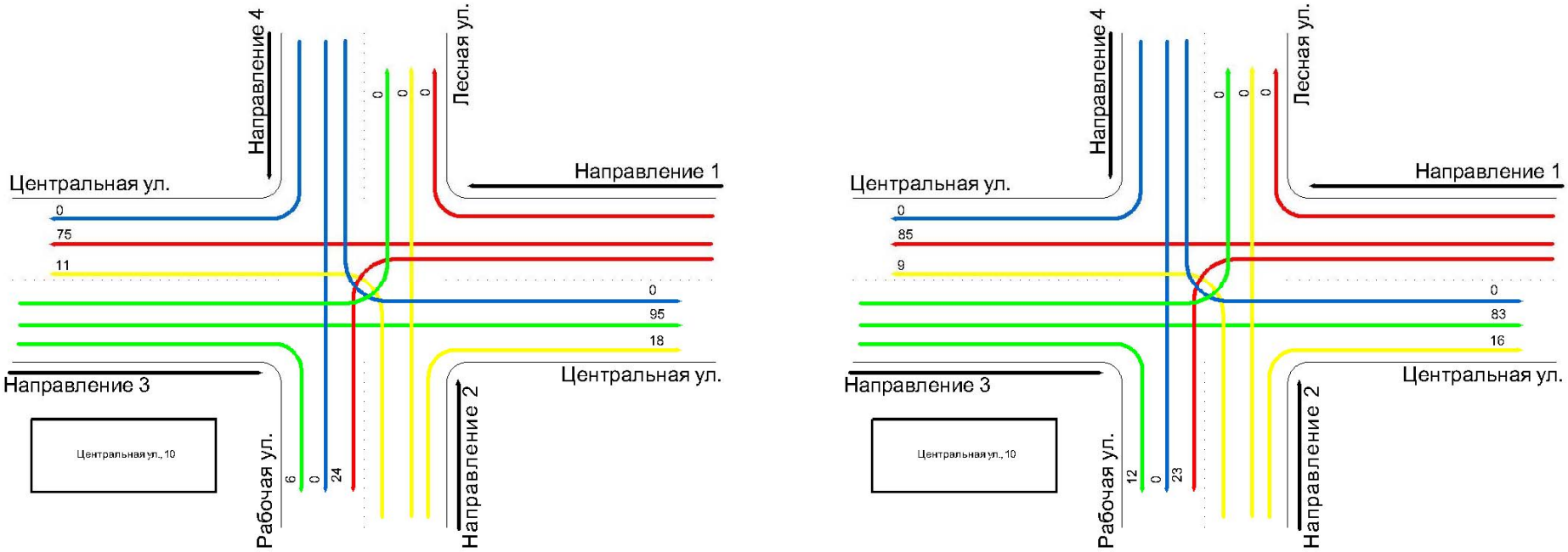
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	100.00	98.61	100.00	100.00	0.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	0.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	1.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	0.00	99.18	0.00	100.00	0.00	100.00	100.00	95.12	100.00	100.00	0.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.88	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Рабочая ул., с. Старопестерево



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	3	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
микроавтобус	2		-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
легковой	22	60	-	8	-	16	-	70	6	-	-	-
грузовые < 2 т.	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	2	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	24	68	0	10	0	18	0	82	6	0	0	0
ИТОГО, прив.ед.:	24	75	0	11	0	18	0	95	6	0	0	0
	99			29			101			0		

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средний автобус	-	4	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
легковой	20	66	-	6	-	16	-	62	12	-	-	-
грузовые < 2 т.	-	4	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	2	2	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	22	76	0	8	0	16	0	72	12	0	0	0
ИТОГО, прив.ед.:	23	85	0	9	0	16	0	83	12	0	0	0
	108			25			95			0		

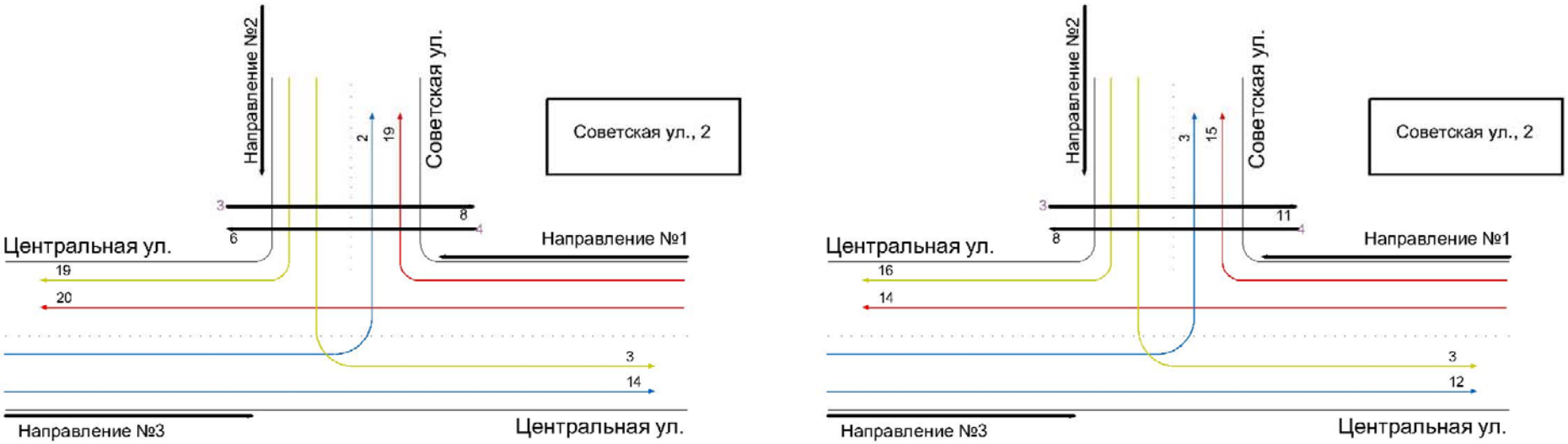
Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	4.41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.32	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	8.33	0.00	0.00	0.00	0.00	11.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	91.67	88.24	0.00	80.00	0.00	88.89	0.00	85.37	100.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	4.41	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	2.94	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.32	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1			Направление №2			Направление №3			Направление №4		
	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо	налево	прямо	направо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	0.00	5.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.33	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	90.91	86.84	0.00	75.00	0.00	100.00	0.00	86.11	100.00	0.00	0.00	0.00
грузовые < 2 т.	0.00	5.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.78	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	9.09	2.63	0.00	25.00	0.00	0.00	0.00	2.78	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Центральная ул. – Советская ул., с. Пермяки



Рисунки 1,2 – Результаты замеров интенсивности транспортных и пешеходных потоков в утренний и вечерний пиковый период соответственно

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков в утренний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	-
микроавтобус	1	-	-	-	-	-
легковой	13	18	3	14	2	13
грузовые < 2 т.	1	1	-	-	-	1
грузовые 2-6 т.	-	-	-	2	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	1	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	17	19	3	17	2	14
ИТОГО, прив.ед.:	20	19	3	19	2	14
	39		22		16	

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных потоков в вечерний период времени

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	-	-	-	-	-	-
большой автобус	-	-	-	-	-	-
средний автобус	2	-	-	-	-	-
микроавтобус	-	-	-	-	-	-
легковой	9	12	2	11	3	12
грузовые < 2 т.	-	2	-	1	-	-
грузовые 2-6 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые 6-12 т.	-	-	-	2	-	-
грузовые 12-20 т.	-	-	-	-	-	-
грузовые >20 т.	-	-	-	-	-	-
ИТОГО, факт.ед.:	11	14	2	14	3	12
ИТОГО, прив.ед.:	14	15	2	16	3	12
	29		18		15	

Таблица 3 – Состав транспортных потоков в утренний период времени, %

Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	11.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	5.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	76.47	94.74	100.00	82.35	100.00	92.86
грузовые < 2 т.	5.88	5.26	0.00	0.00	0.00	7.14
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	11.76	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	5.88	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Таблица 4 – Состав транспортных потоков в вечерний период времени, %

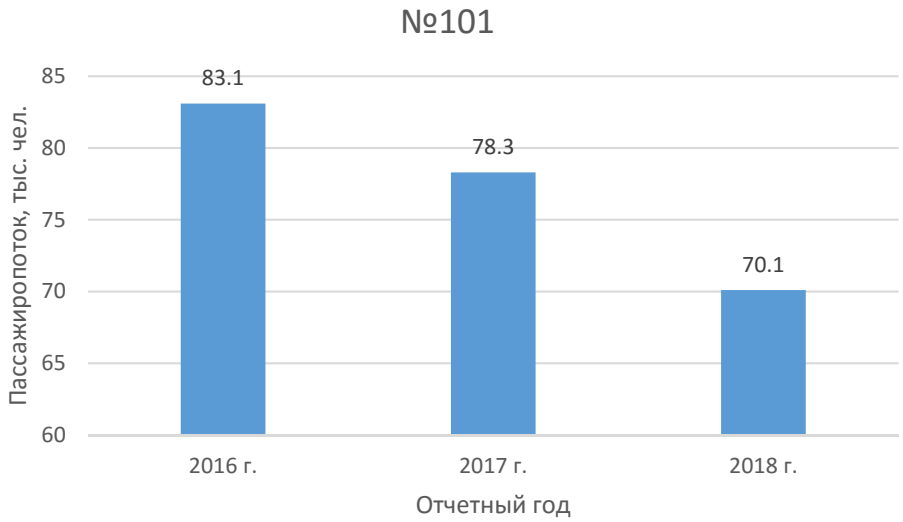
Типы ТС/ Направление движения	Направление №1		Направление №2		Направление №3	
	прямо	направо	налево	направо	налево	прямо
трамвай	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
большой автобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
средний автобус	18.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
микроавтобус	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
легковой	81.82	85.71	100.00	78.57	100.00	100.00
грузовые < 2 т.	0.00	14.29	0.00	7.14	0.00	0.00
грузовые 2-6 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые 6-12 т.	0.00	0.00	0.00	14.29	0.00	0.00
грузовые 12-20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
грузовые >20 т.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

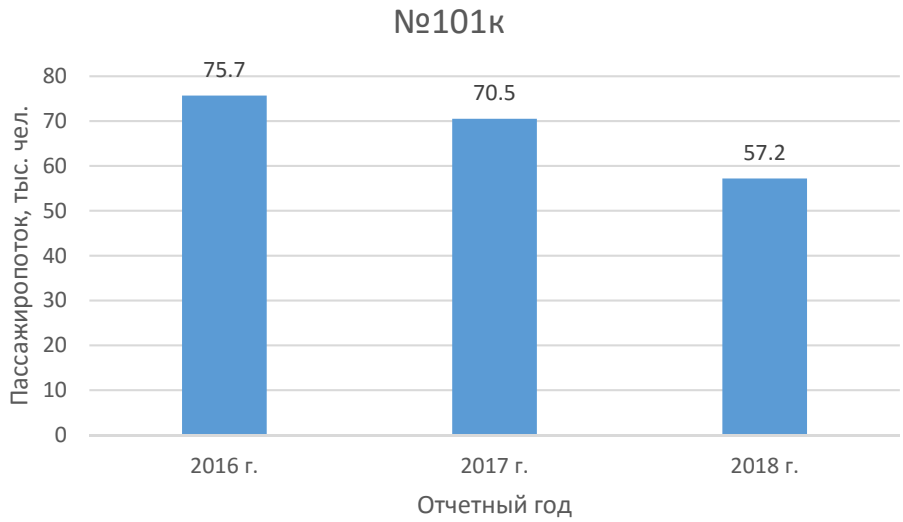
Таблица 5 – Интенсивность движения пешеходных потоков

	Направление 1		Направление 2		Направление 3	
	1	2	3	4	5	6
Кол-во пешеходов (утро), чел.	-	-	8	6	-	-
Кол-во пешеходов (вечер), чел.	-	-	11	8	-	-

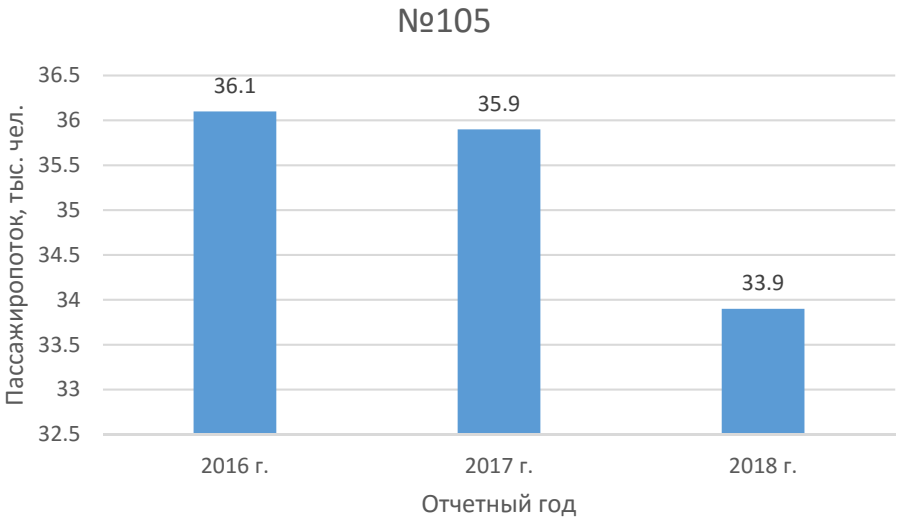
ПРИЛОЖЕНИЕ В

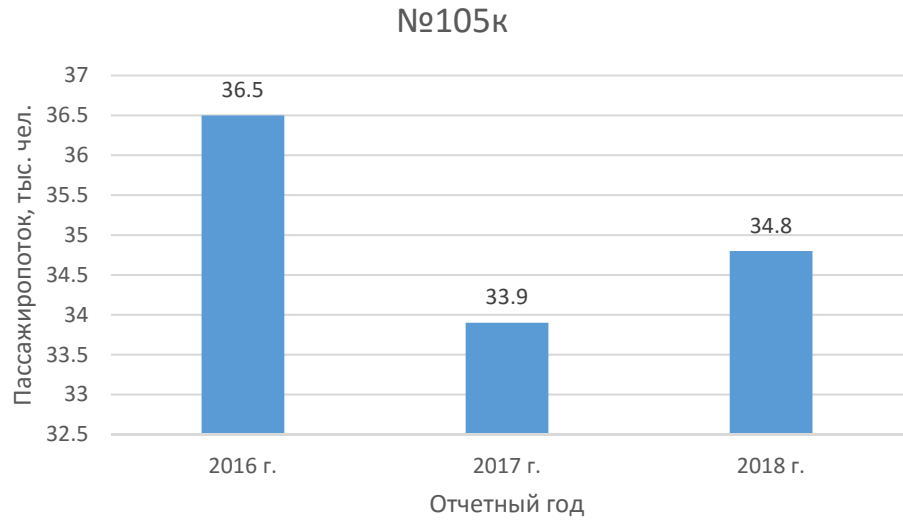
Графики пассажиропотока существующих маршрутов общественного транспорта



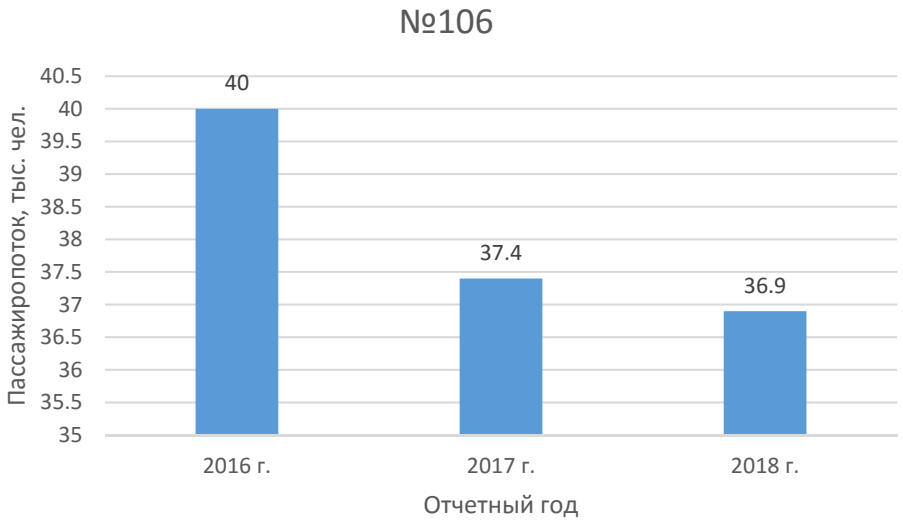


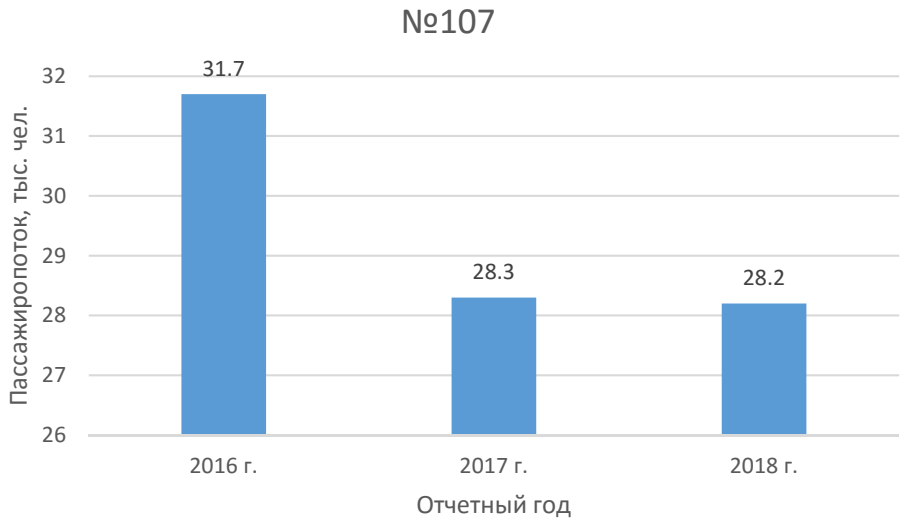
Рисунки 1,2 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №101 и №101к за период 2016-2018 гг.



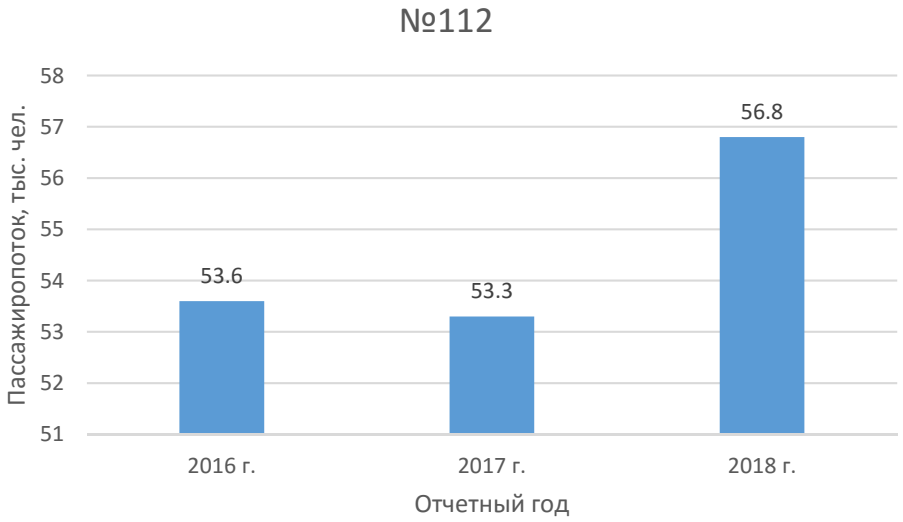


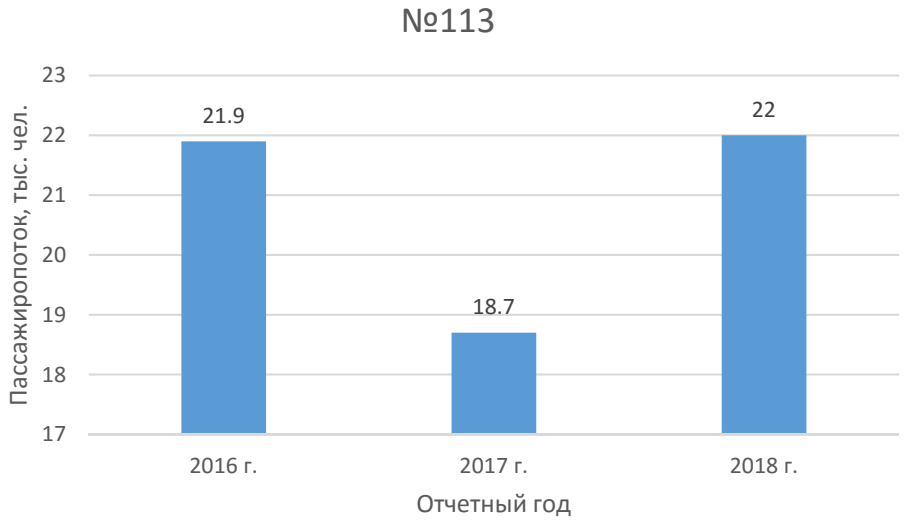
Рисунки 3,4 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №105 и №105к за период 2016-2018 гг.



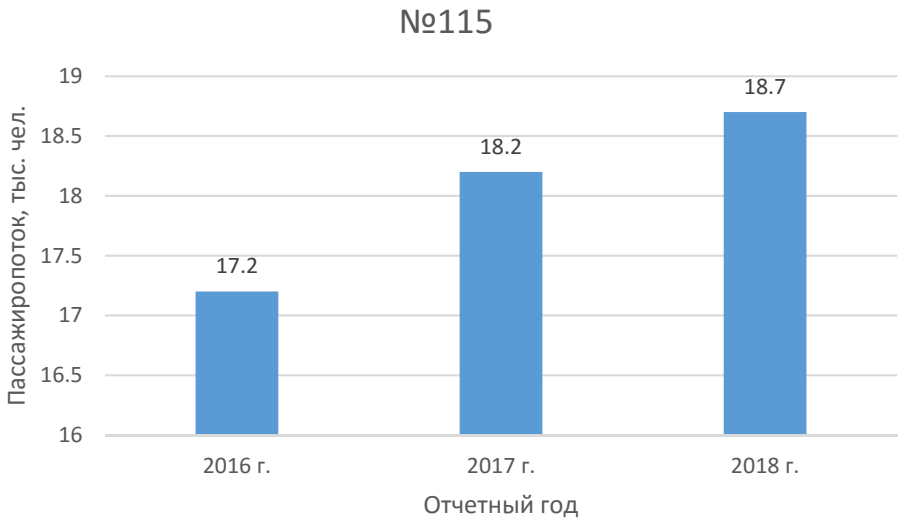


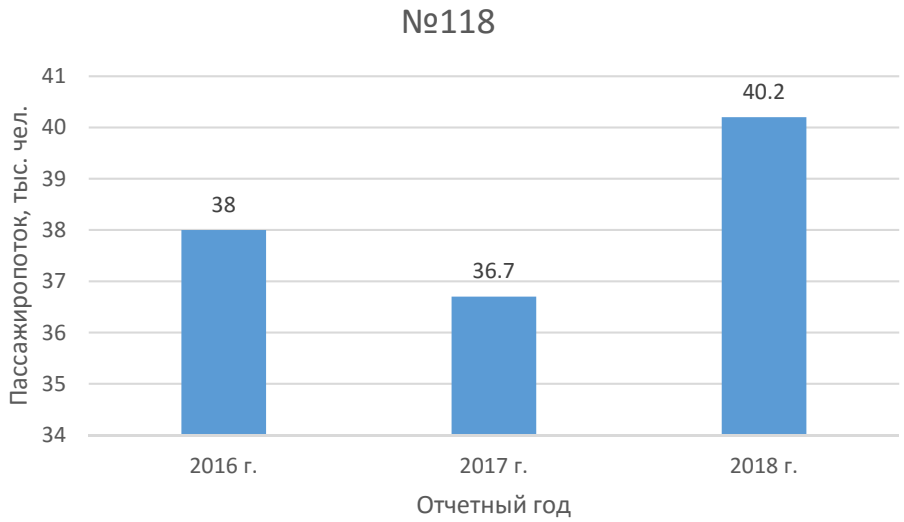
Рисунки 5,6 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №106 и №107 за период 2016-2018 гг.



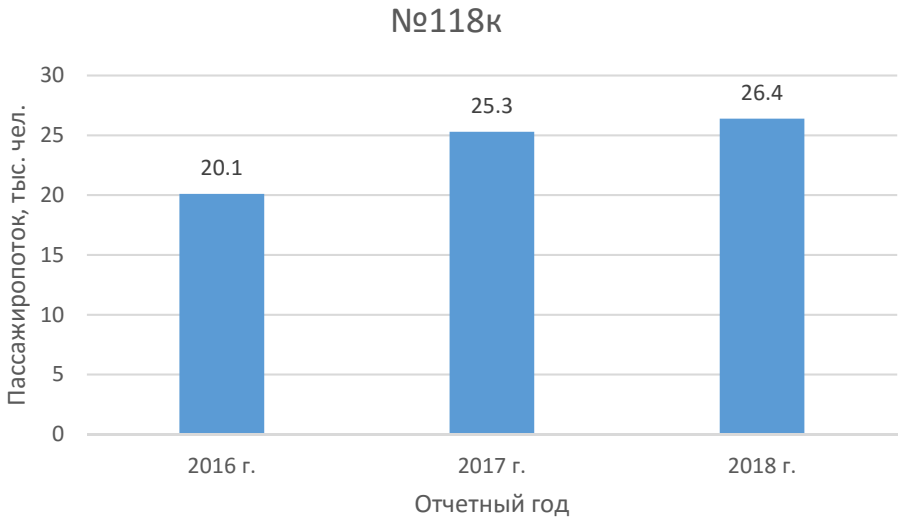


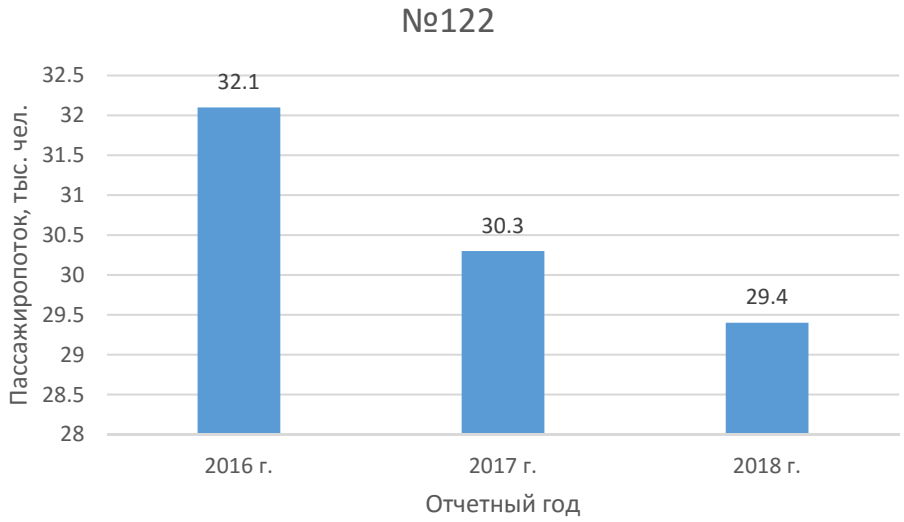
Рисунки 7,8 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №112 и №113 за период 2016-2018 гг.



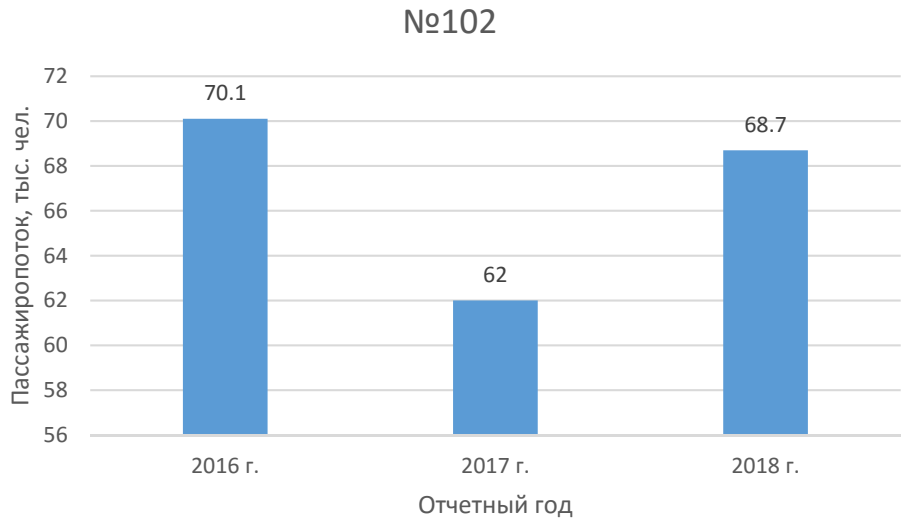


Рисунки 9,10 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №115 и №118 за период 2016-2018 гг.





Рисунки 11,12 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №118к и №122 за период 2016-2018 гг.



Рисунки 13 – Пассажиропоток маршрутов общественного транспорта №102 за период 2016-2018 гг.

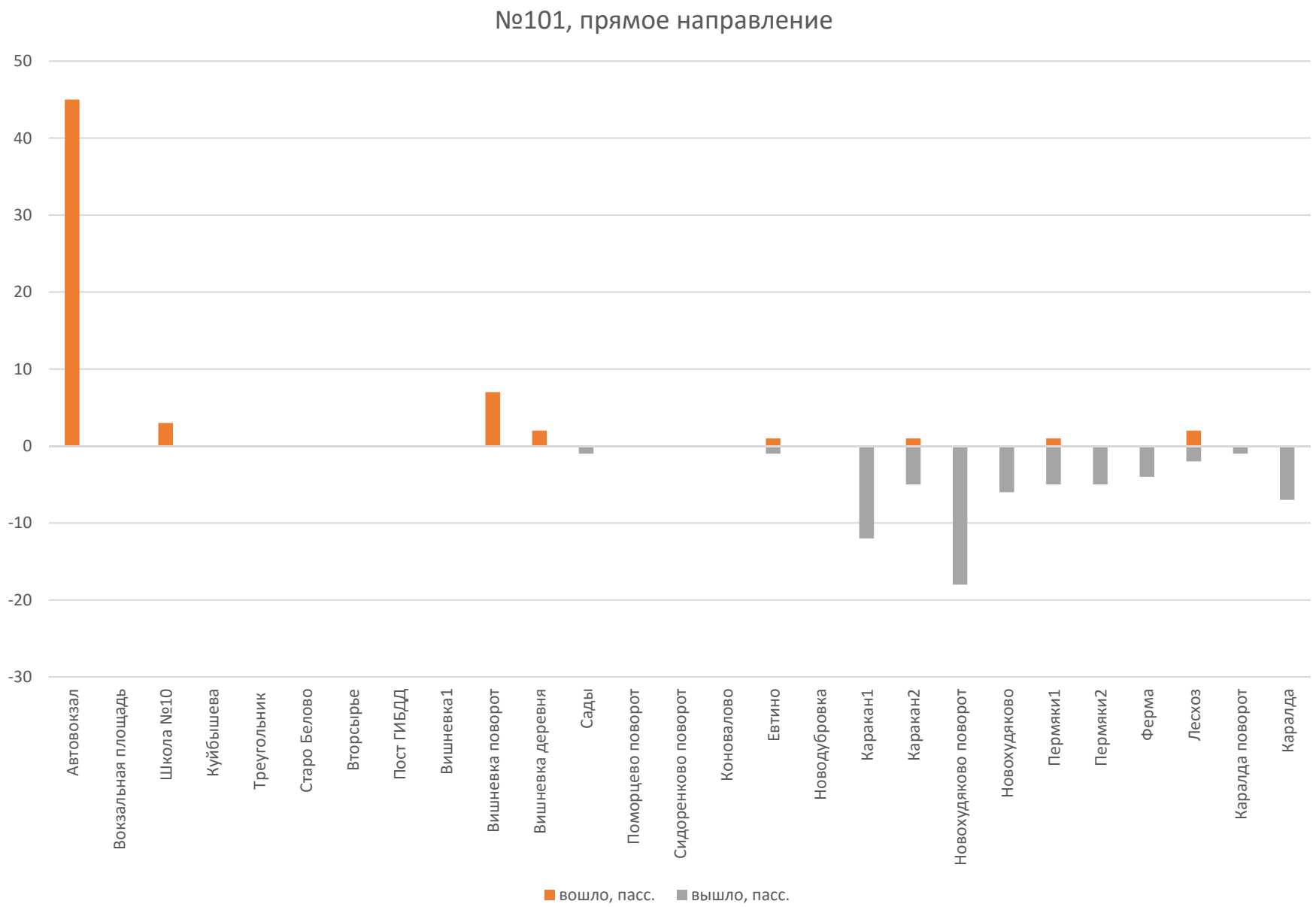


Рисунок 14 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №101 (обследование 2019 г.), прямое направление

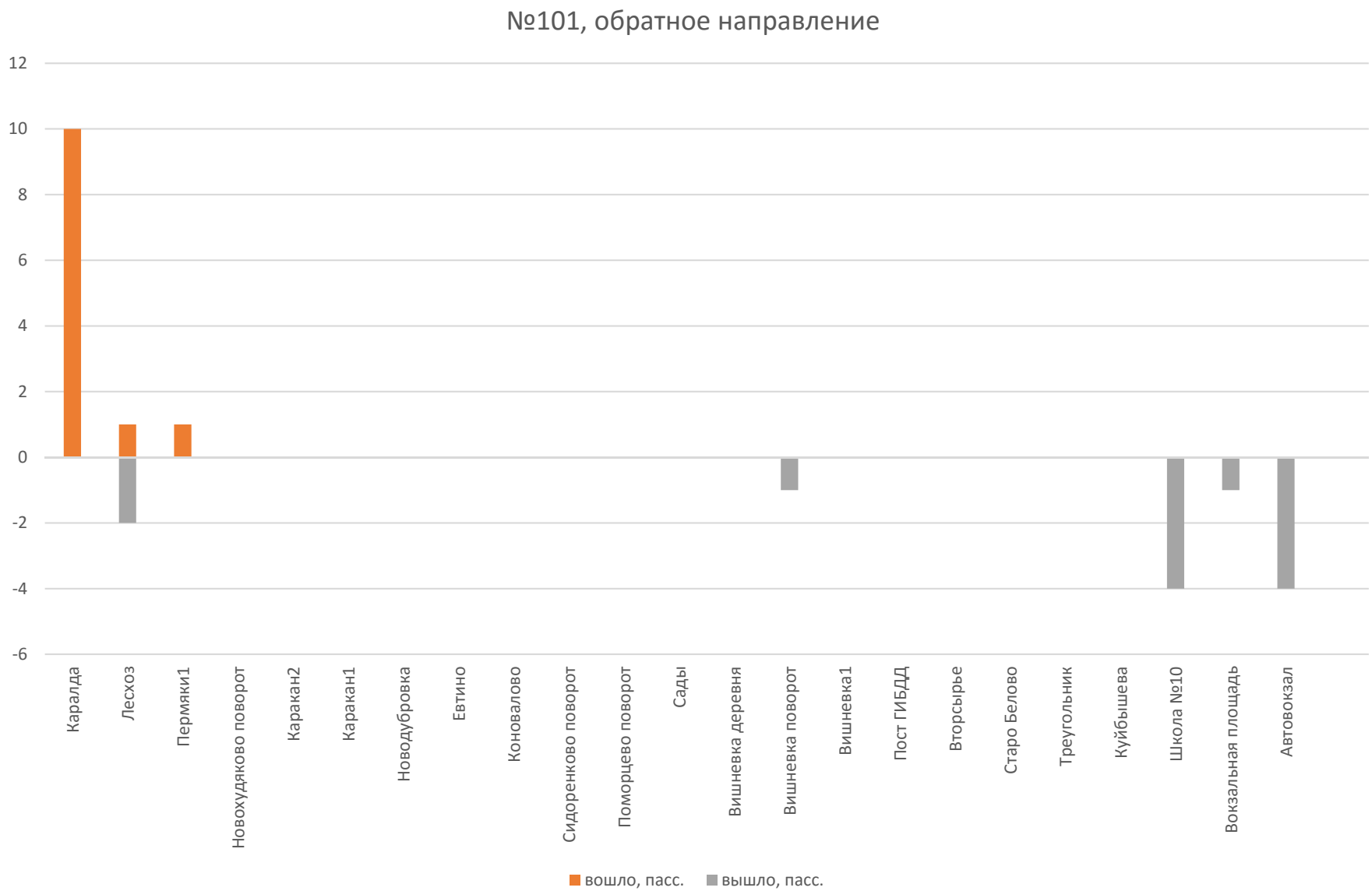


Рисунок 15 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №101 (обследование 2019 г.), обратное направление

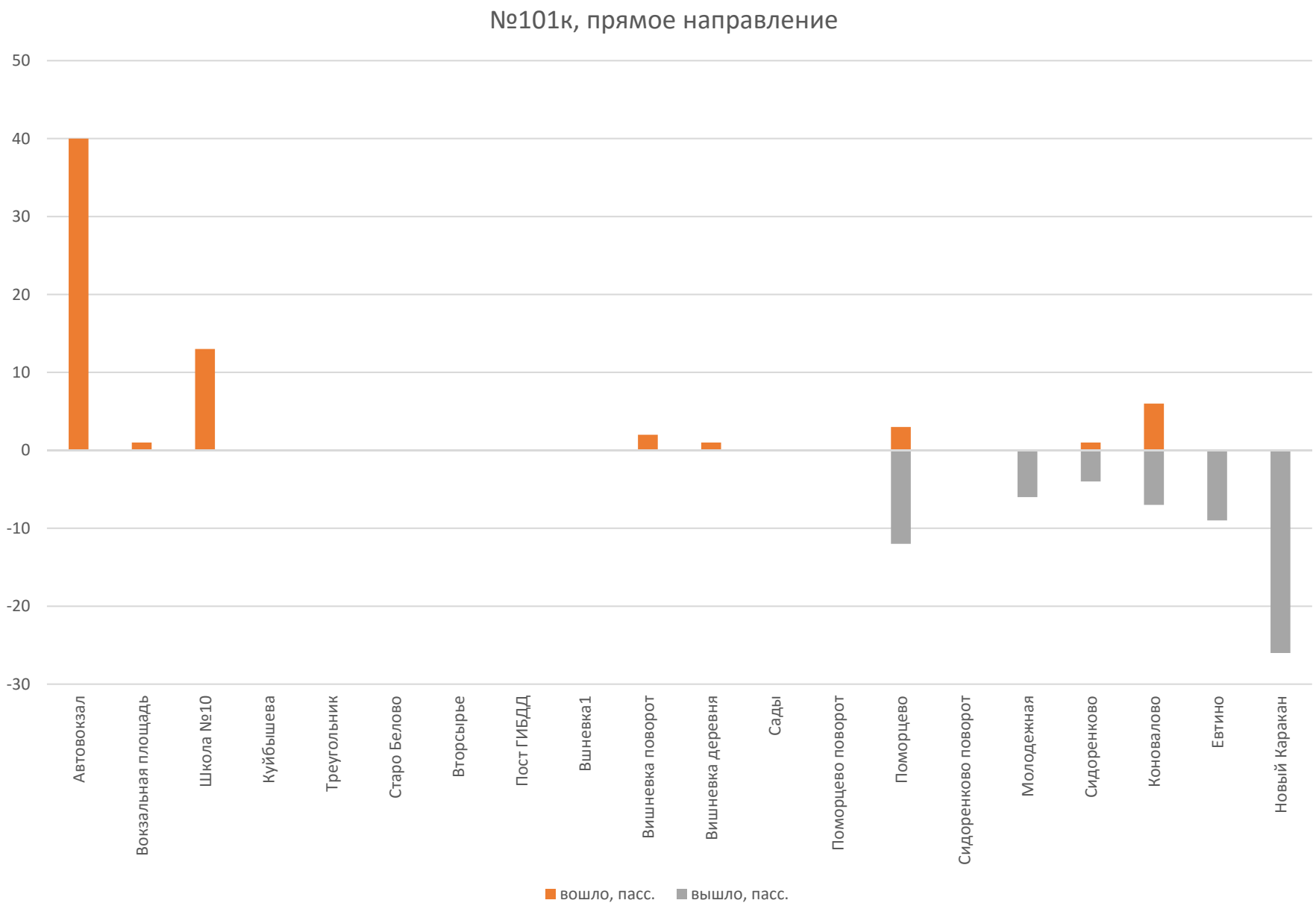


Рисунок 16 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №101к (обследование 2019 г.), прямое направление

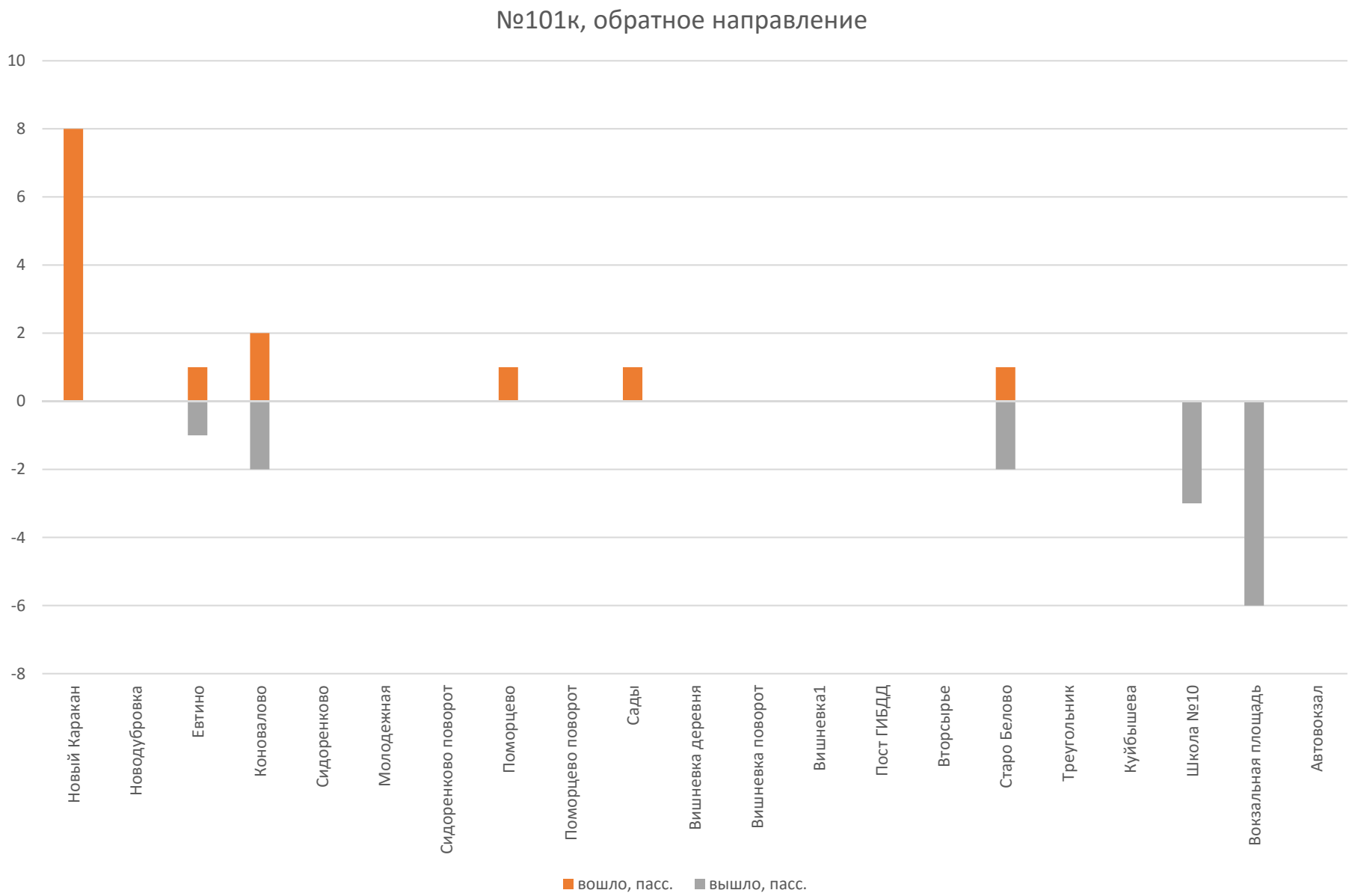


Рисунок 17 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №101к (обследование 2019 г.), обратное направление

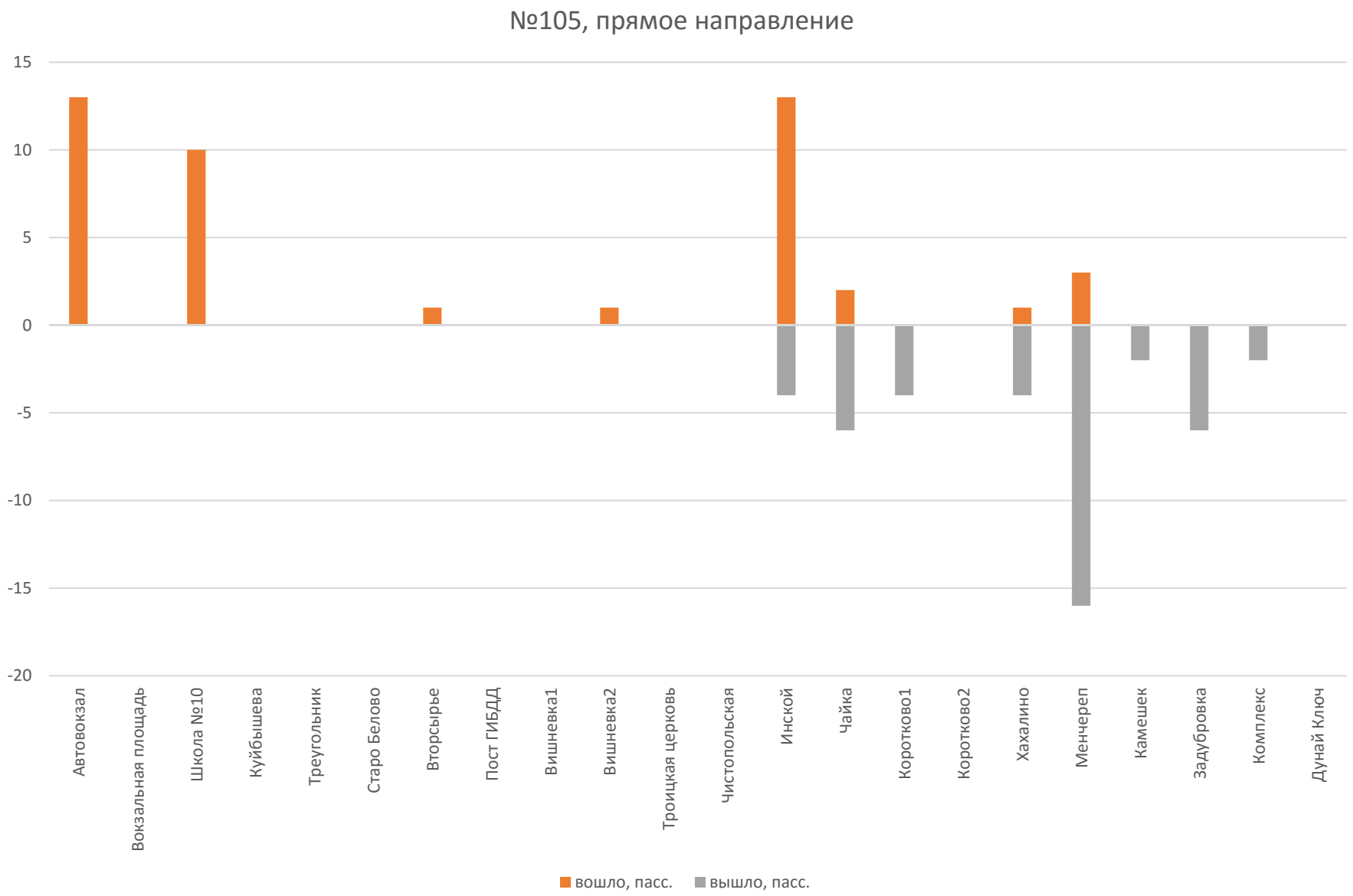


Рисунок 18 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №105 (обследование 2019 г.), прямое направление

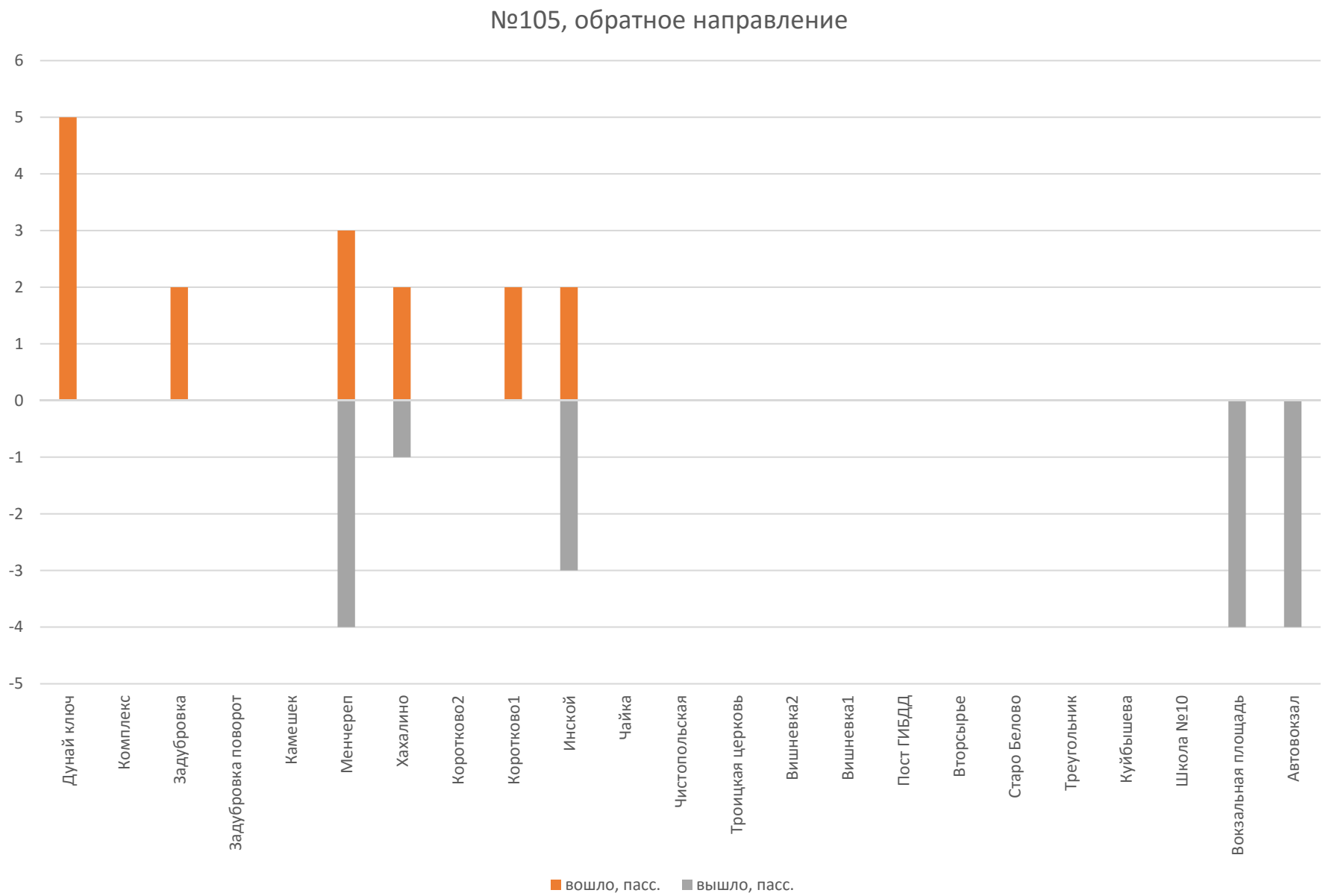


Рисунок 19 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №105 (обследование 2019 г.), обратное направление

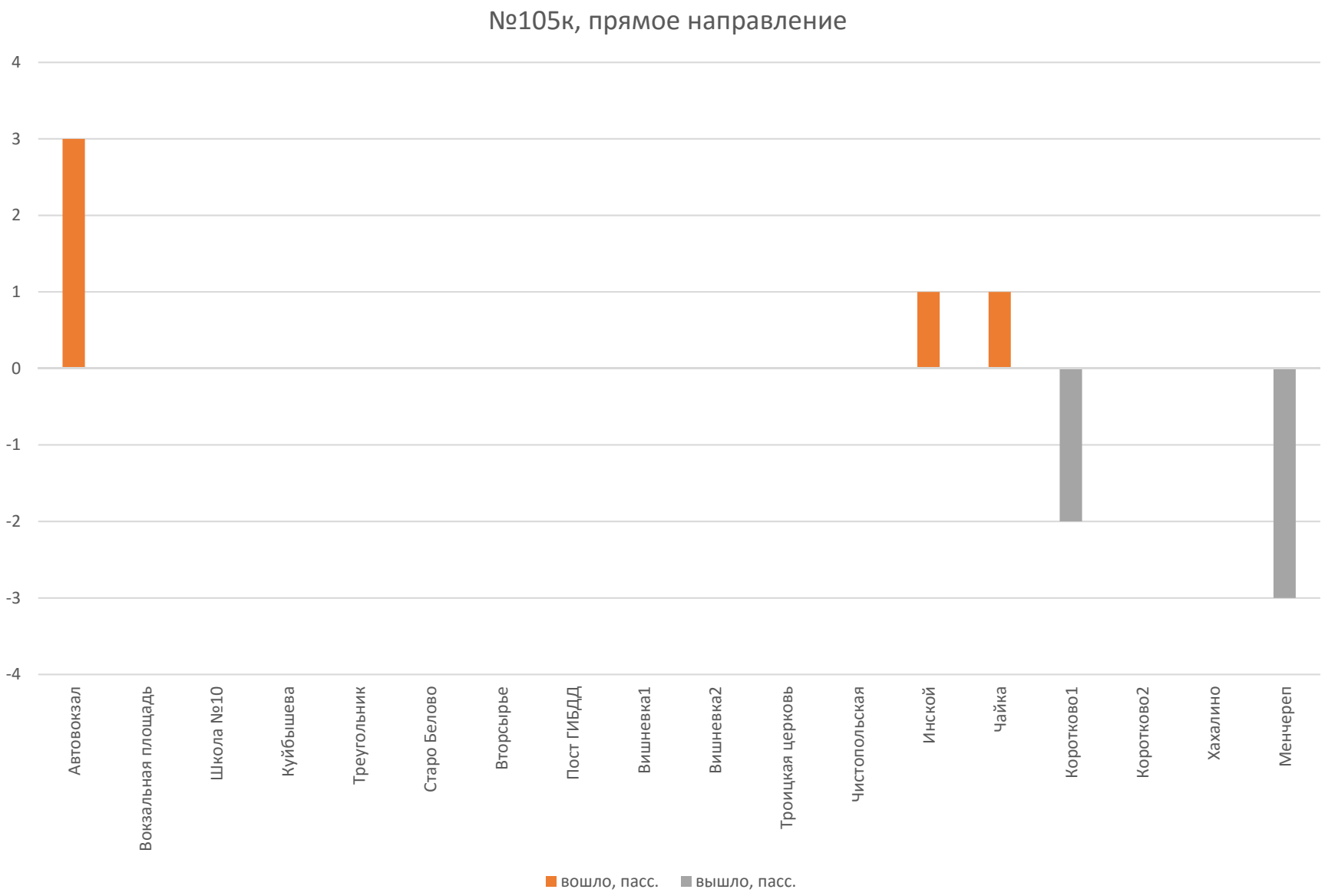


Рисунок 20 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №105к (обследование 2019 г.), прямое направление

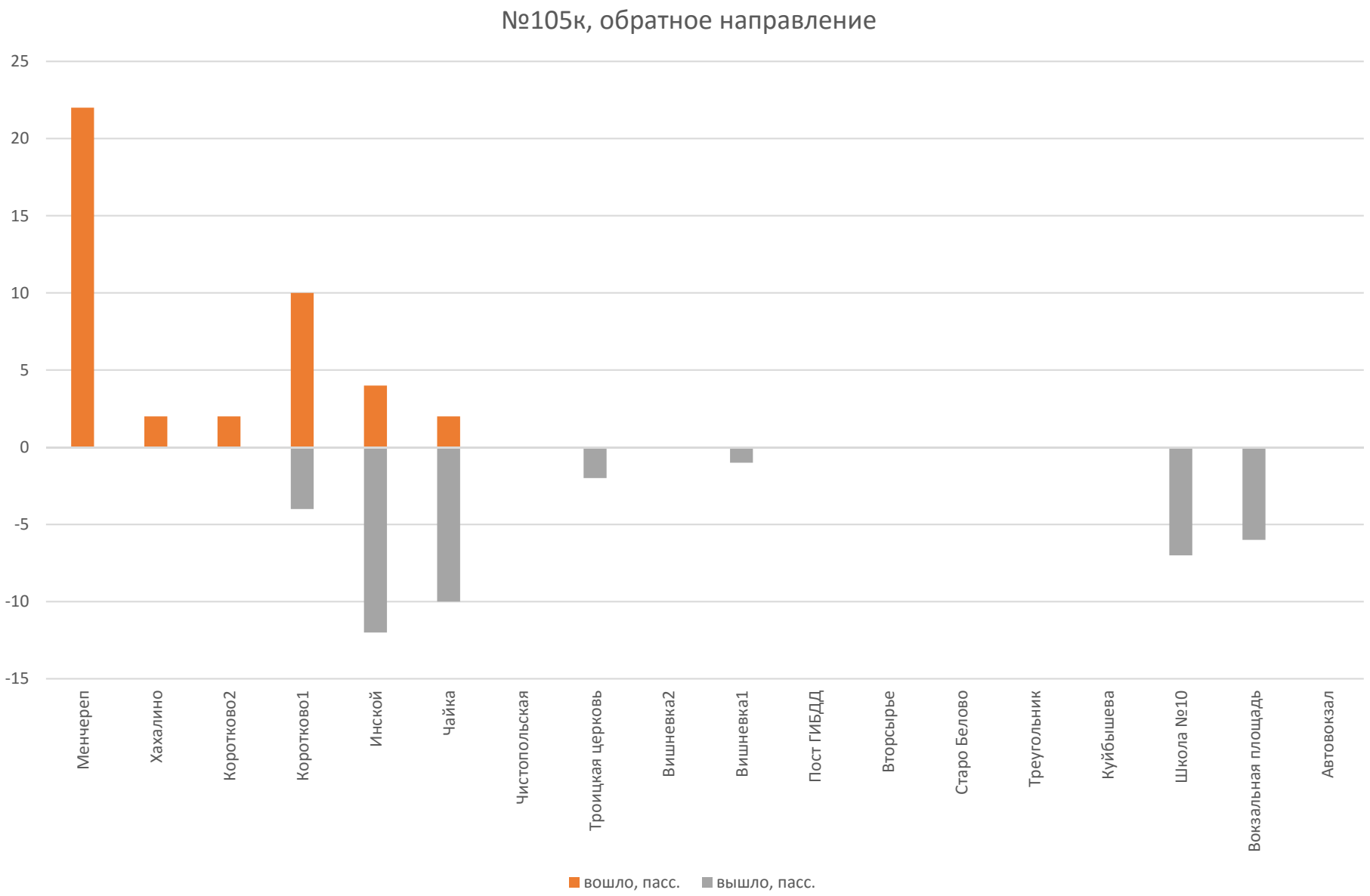


Рисунок 21 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №105к (обследование 2019 г.), обратное направление

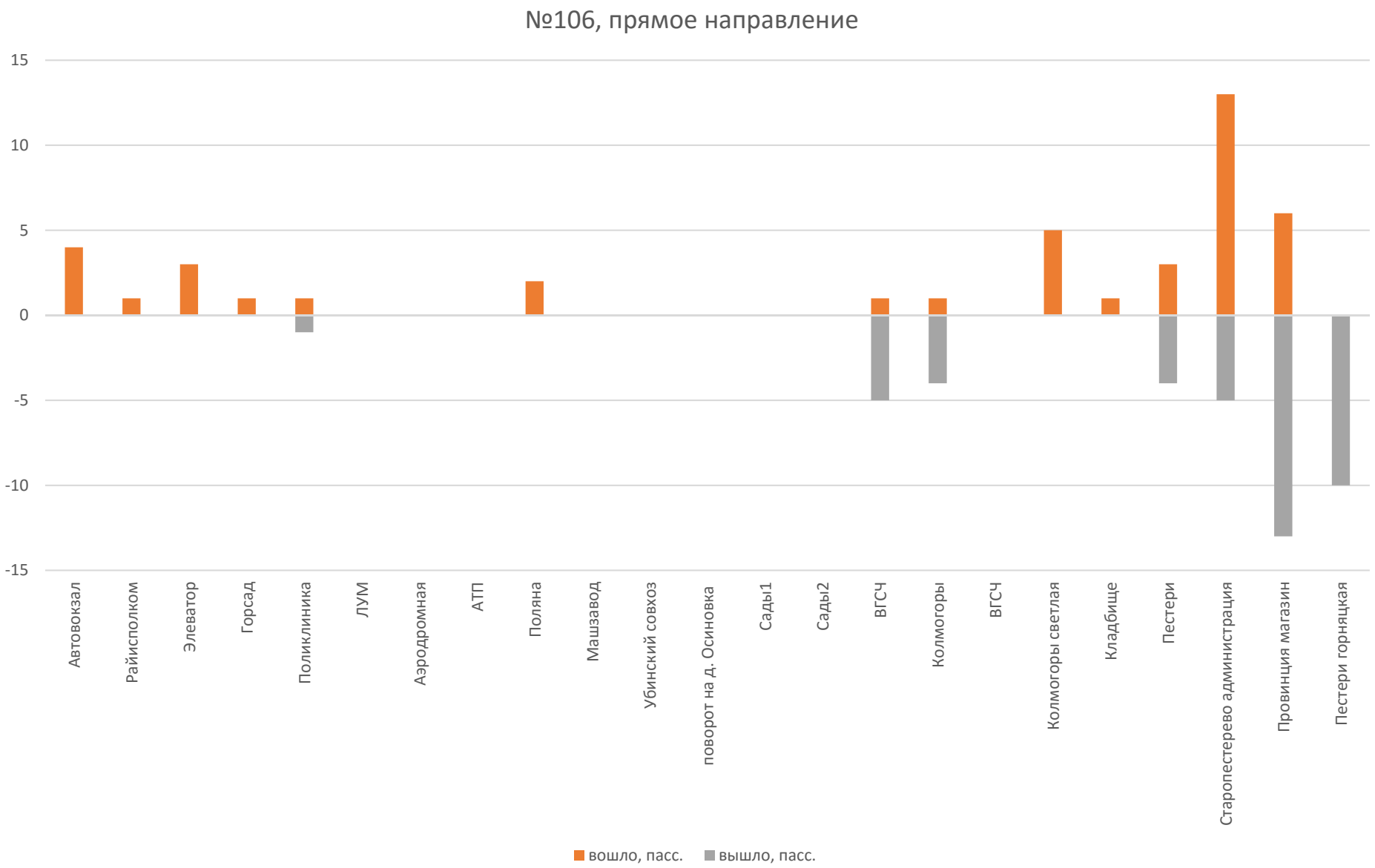


Рисунок 22 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №106 (обследование 2019 г.), прямое направление

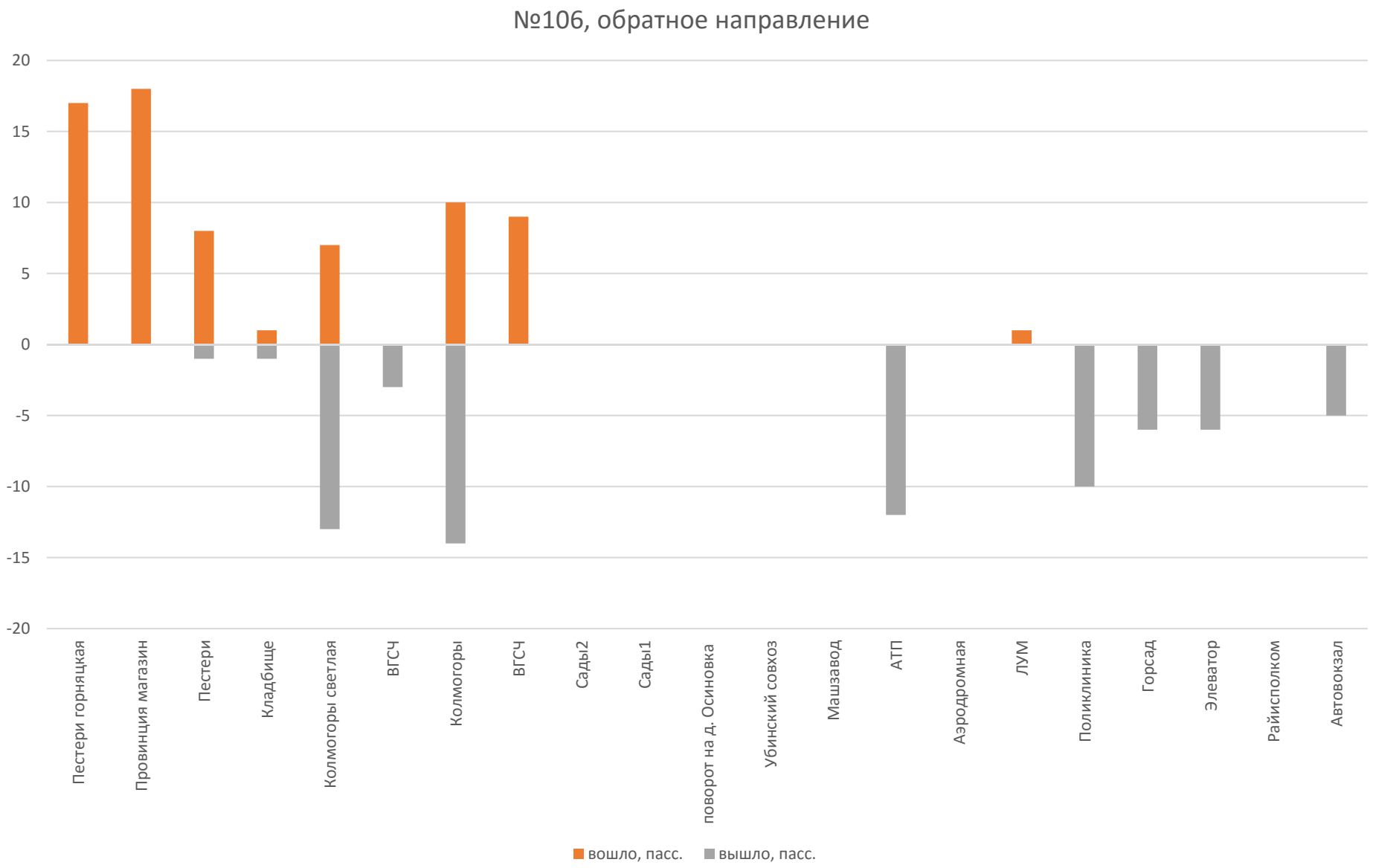


Рисунок 23 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №106 (обследование 2019 г.), обратное направление

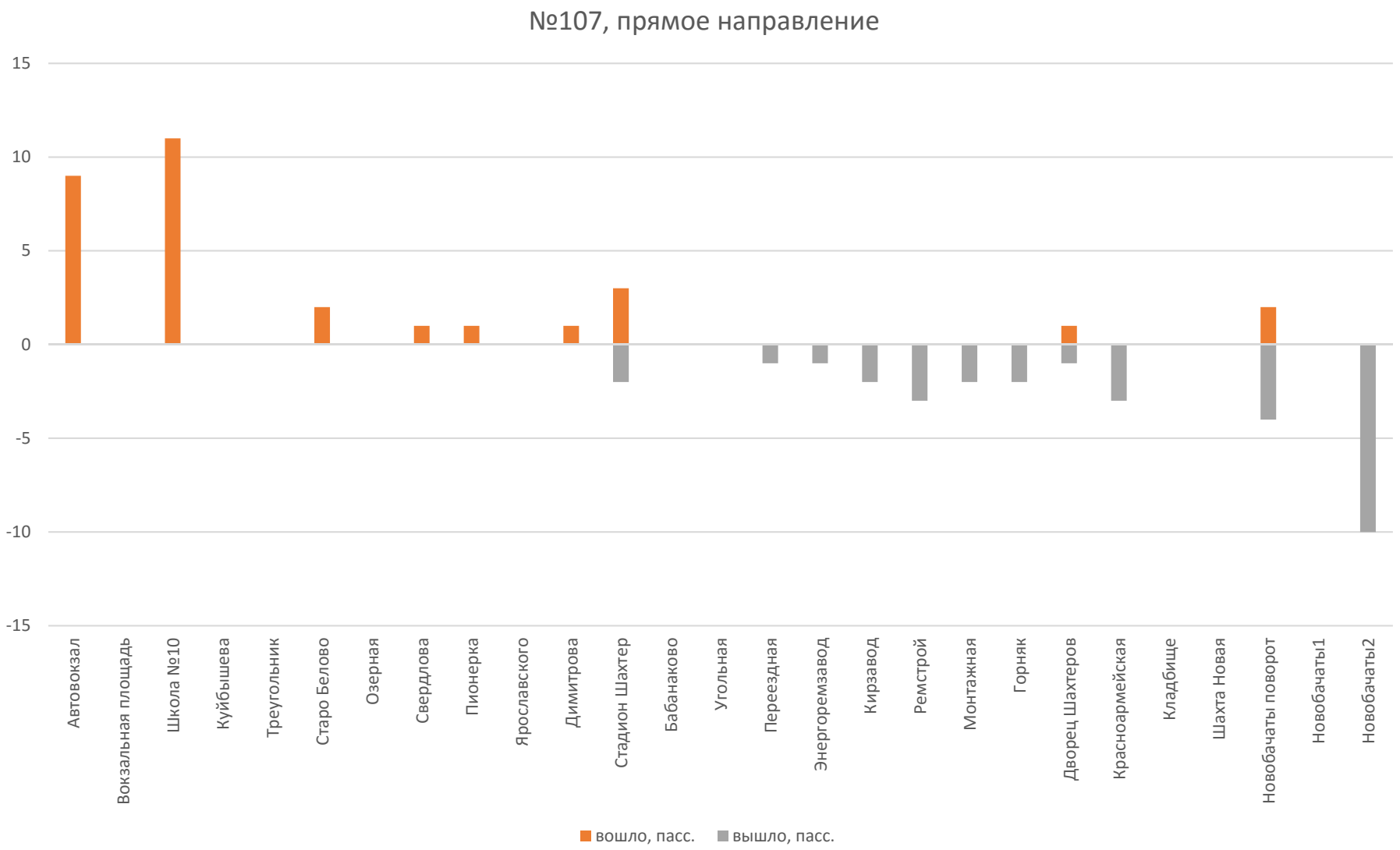


Рисунок 24 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №107 (обследование 2019 г.), прямое направление

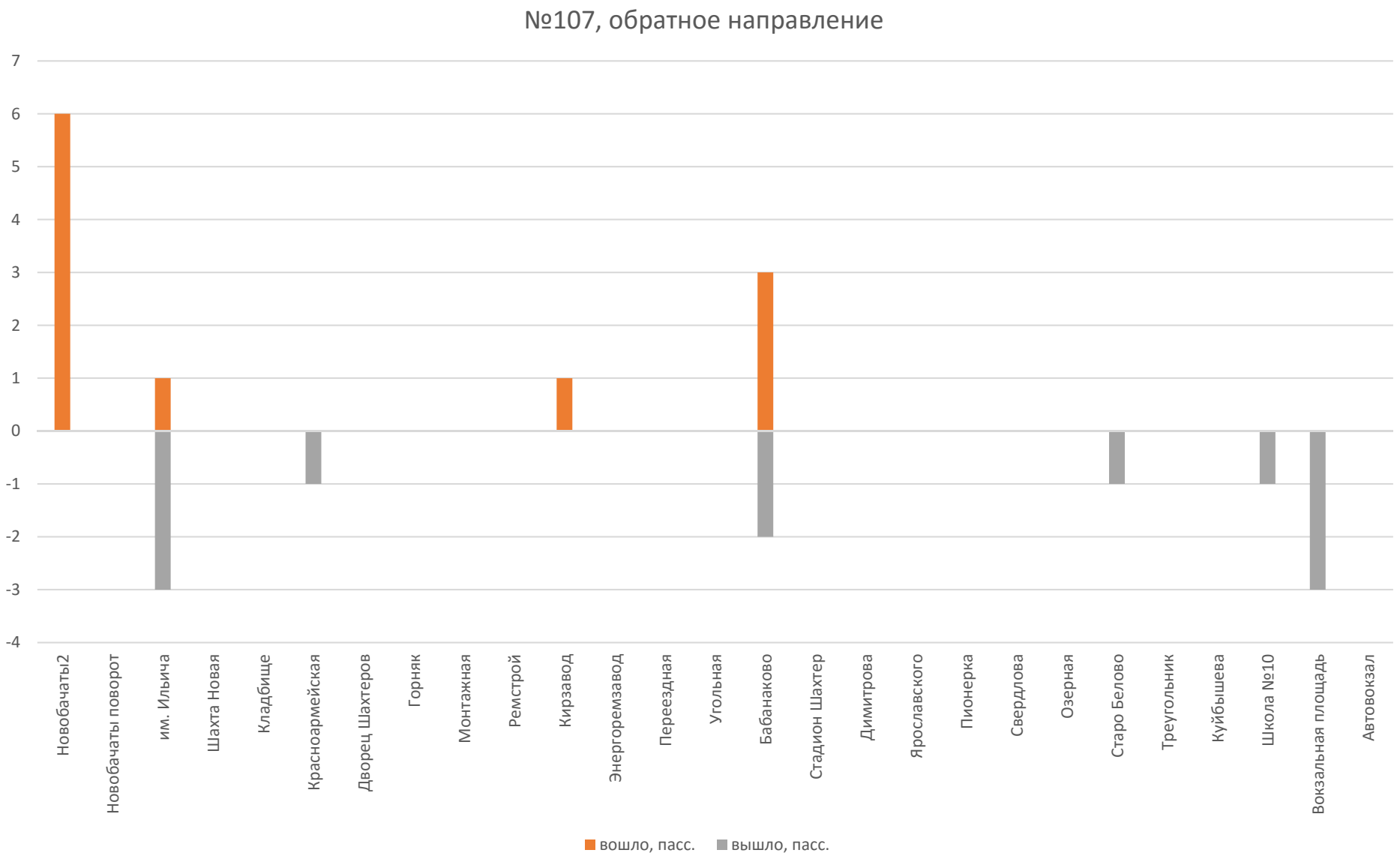


Рисунок 25 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №107 (обследование 2019 г.), обратное направление

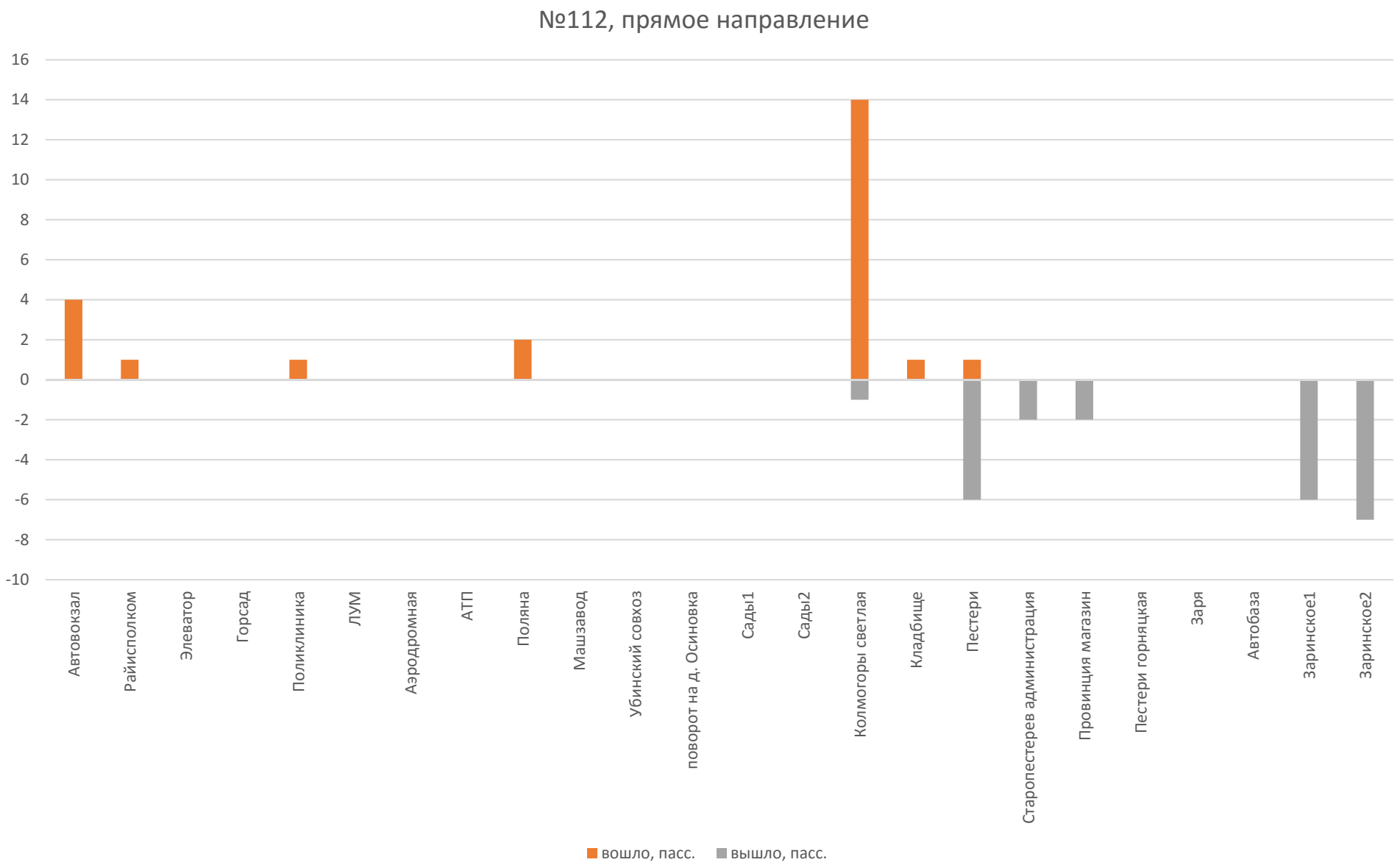


Рисунок 26 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №112 (обследование 2019 г.), прямое направление

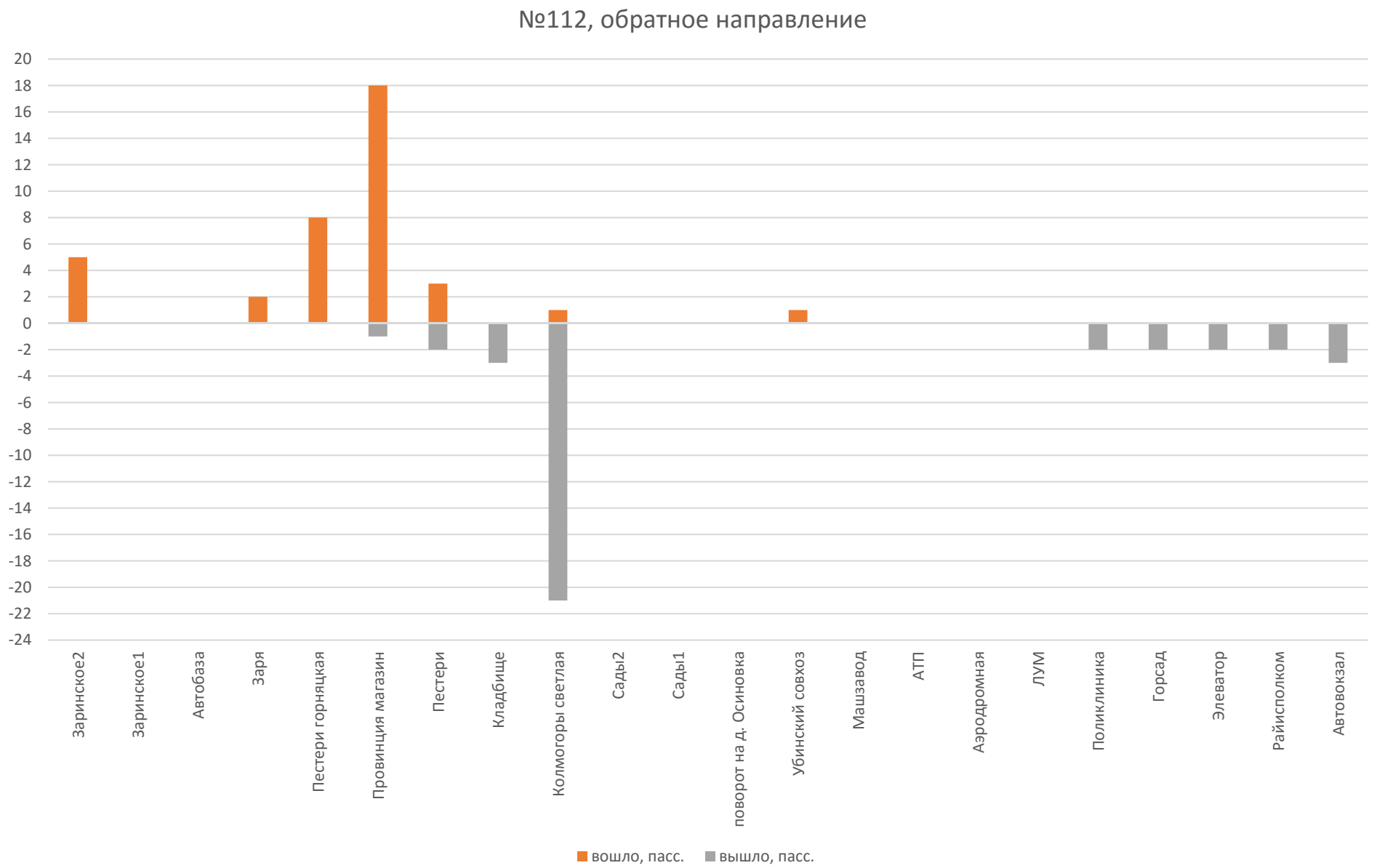


Рисунок 27 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №112 (обследование 2019 г.), обратное направление

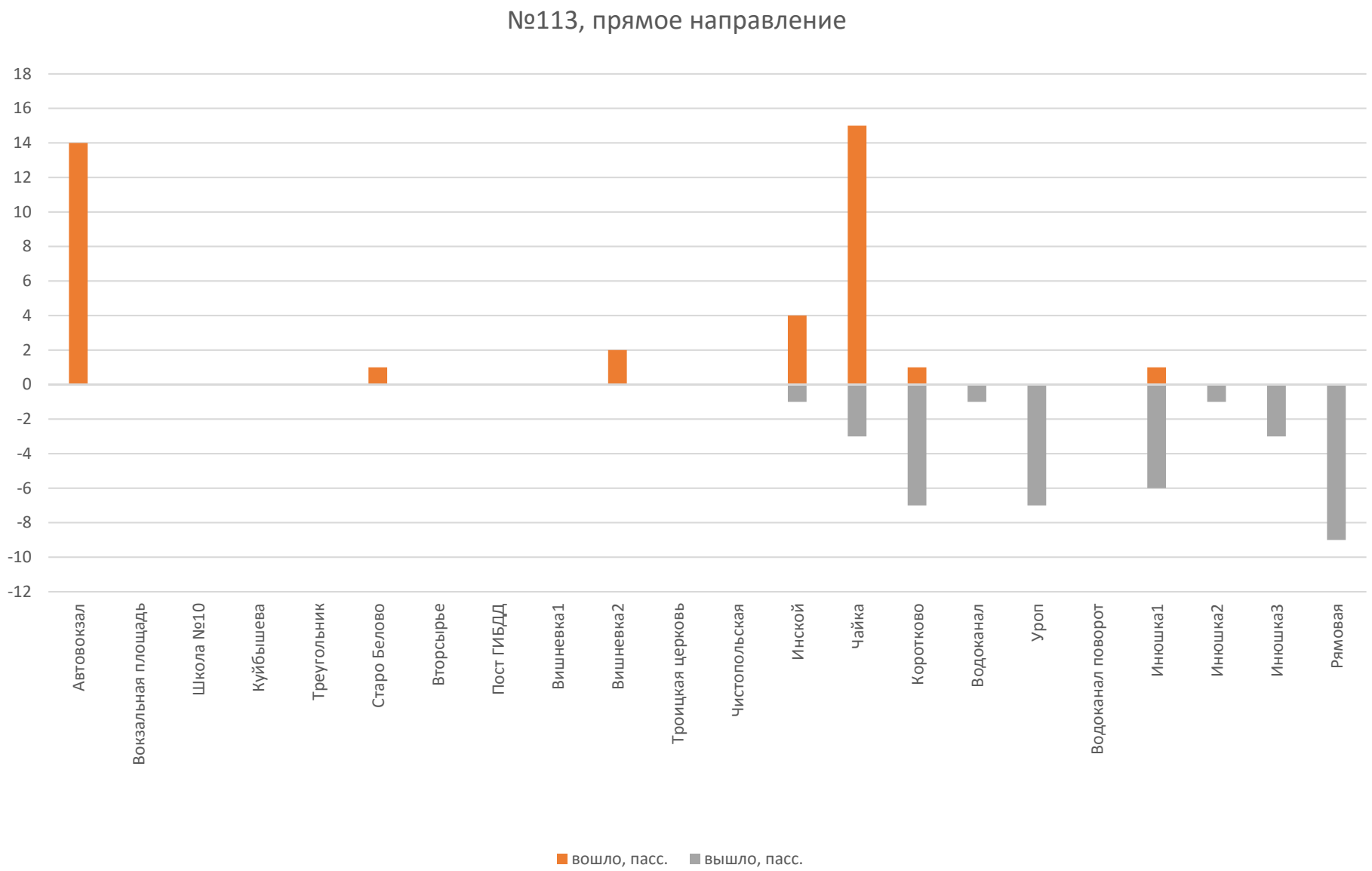


Рисунок 28 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №113 (обследование 2019 г.), прямое направление

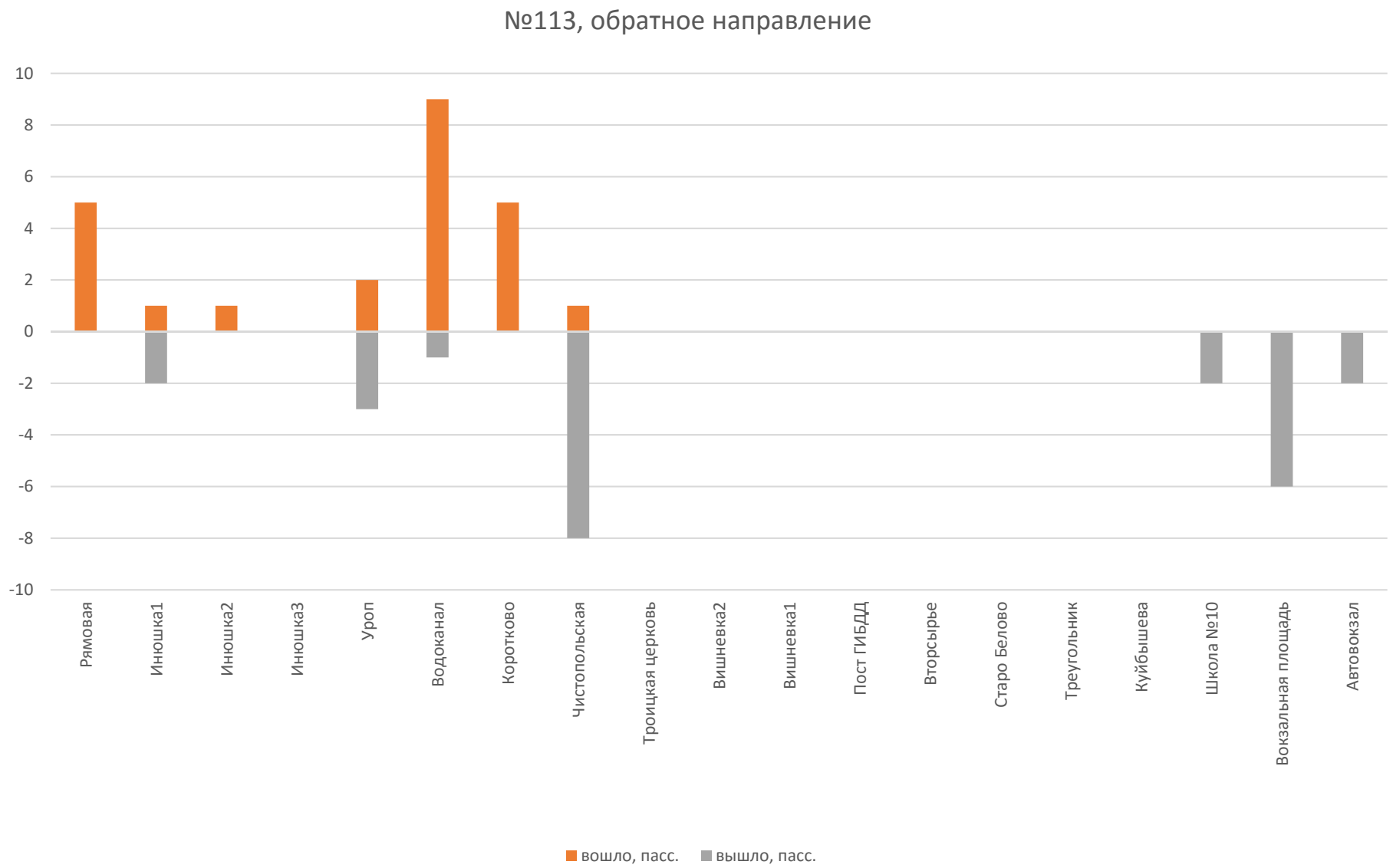


Рисунок 29 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №112 (обследование 2019 г.), обратное направление

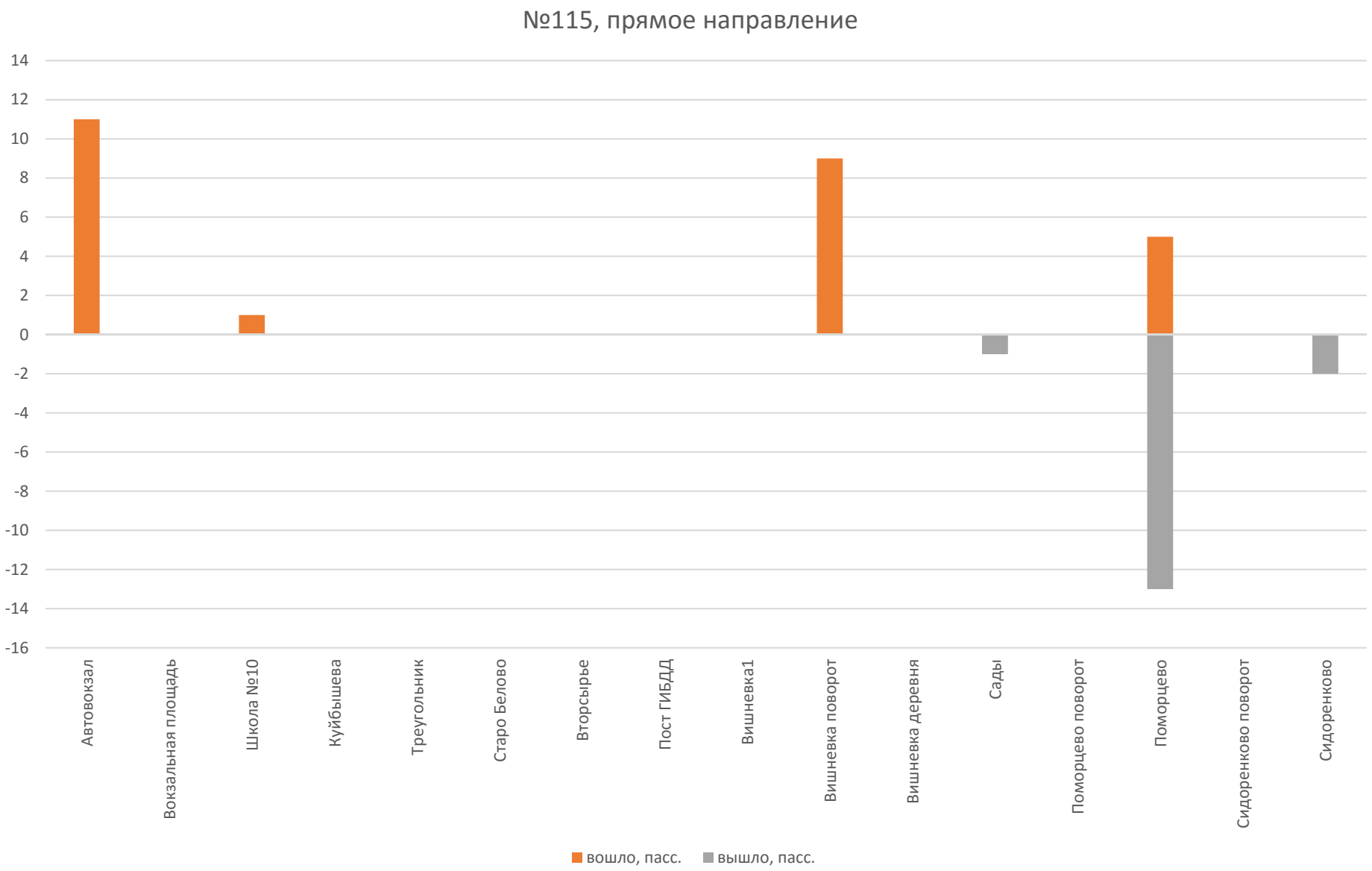


Рисунок 30 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №115 (обследование 2019 г.), прямое направление

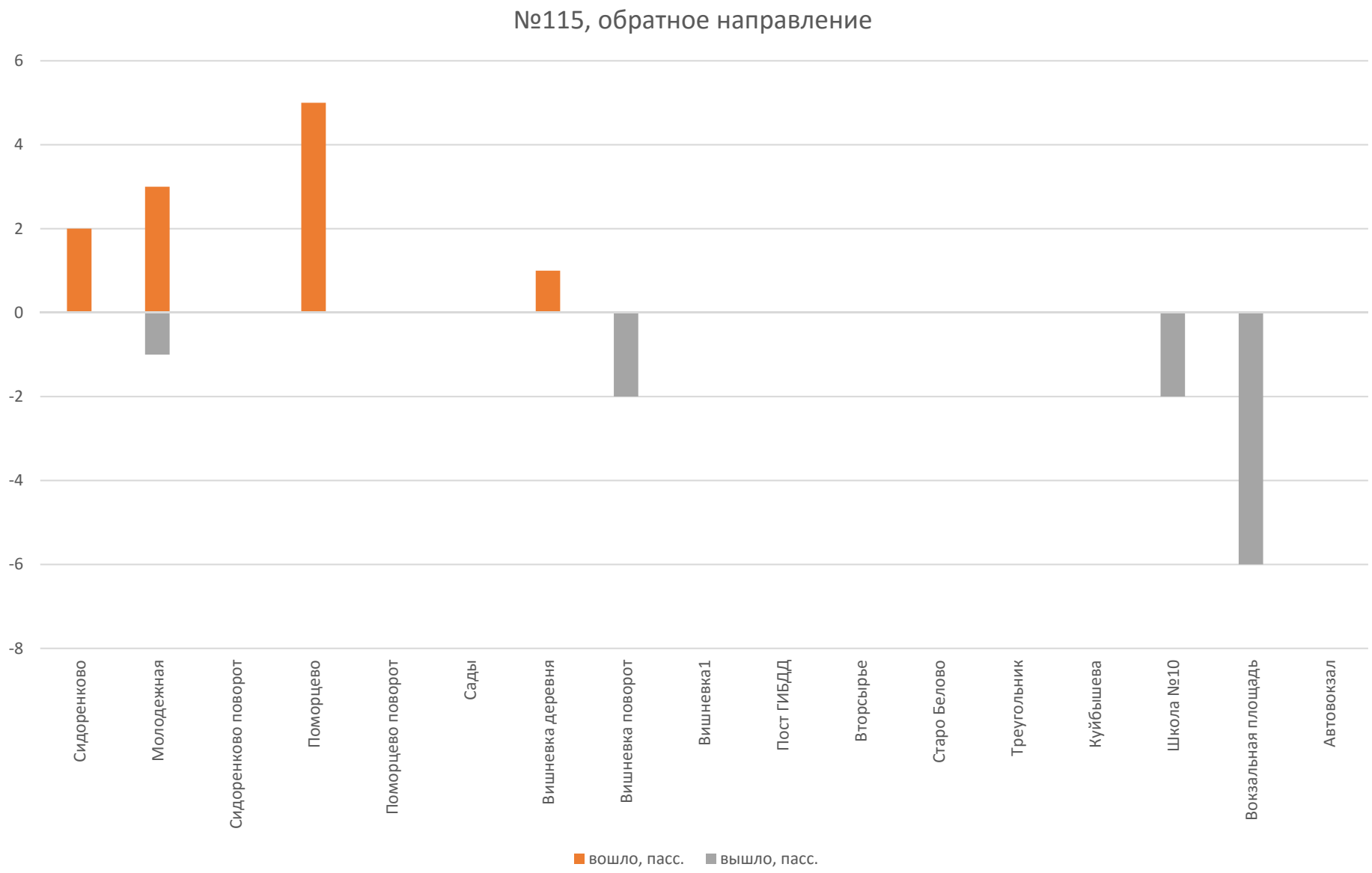


Рисунок 31 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №115 (обследование 2019 г.), обратное направление

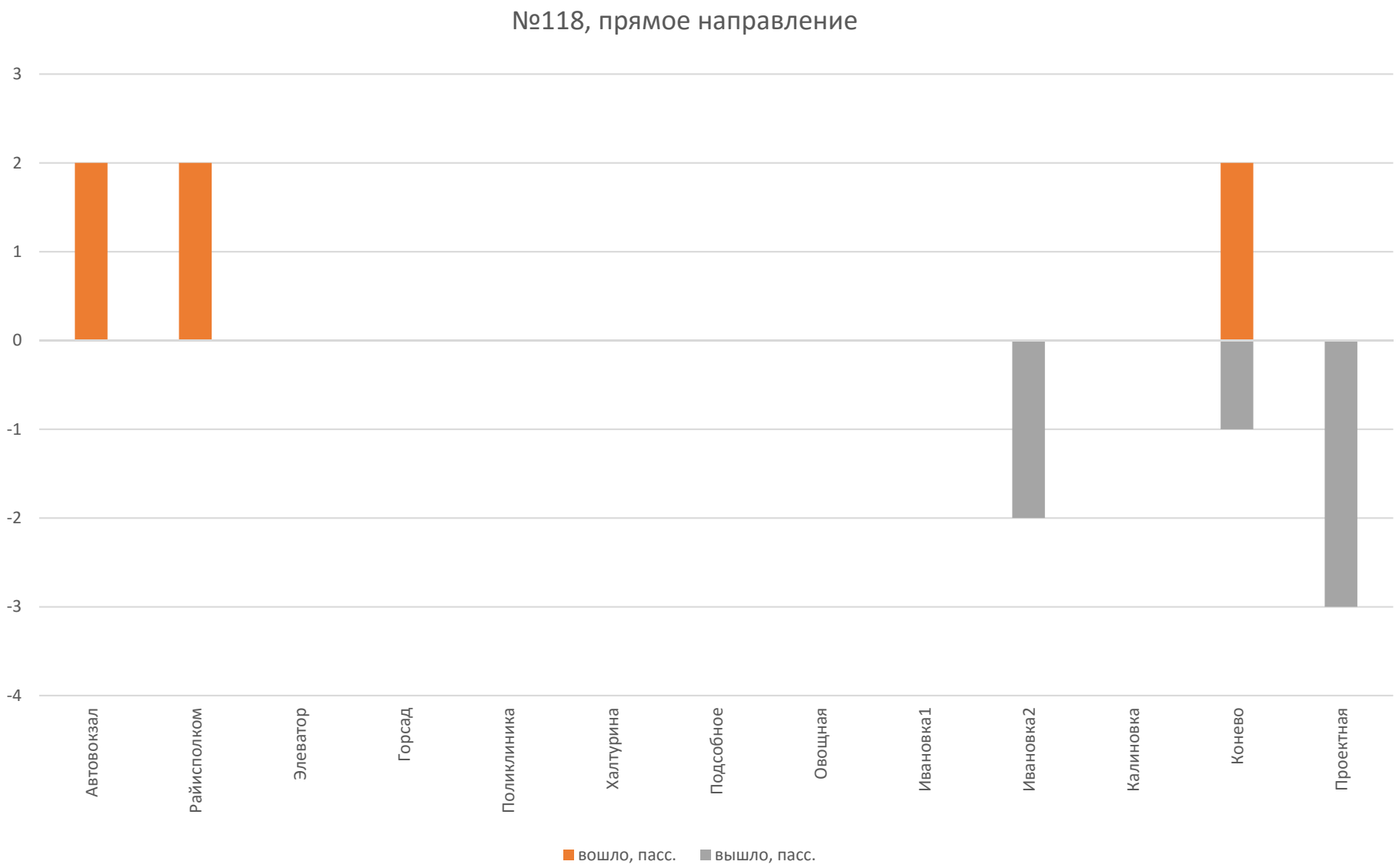


Рисунок 32 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №118 (обследование 2019 г.), прямое направление

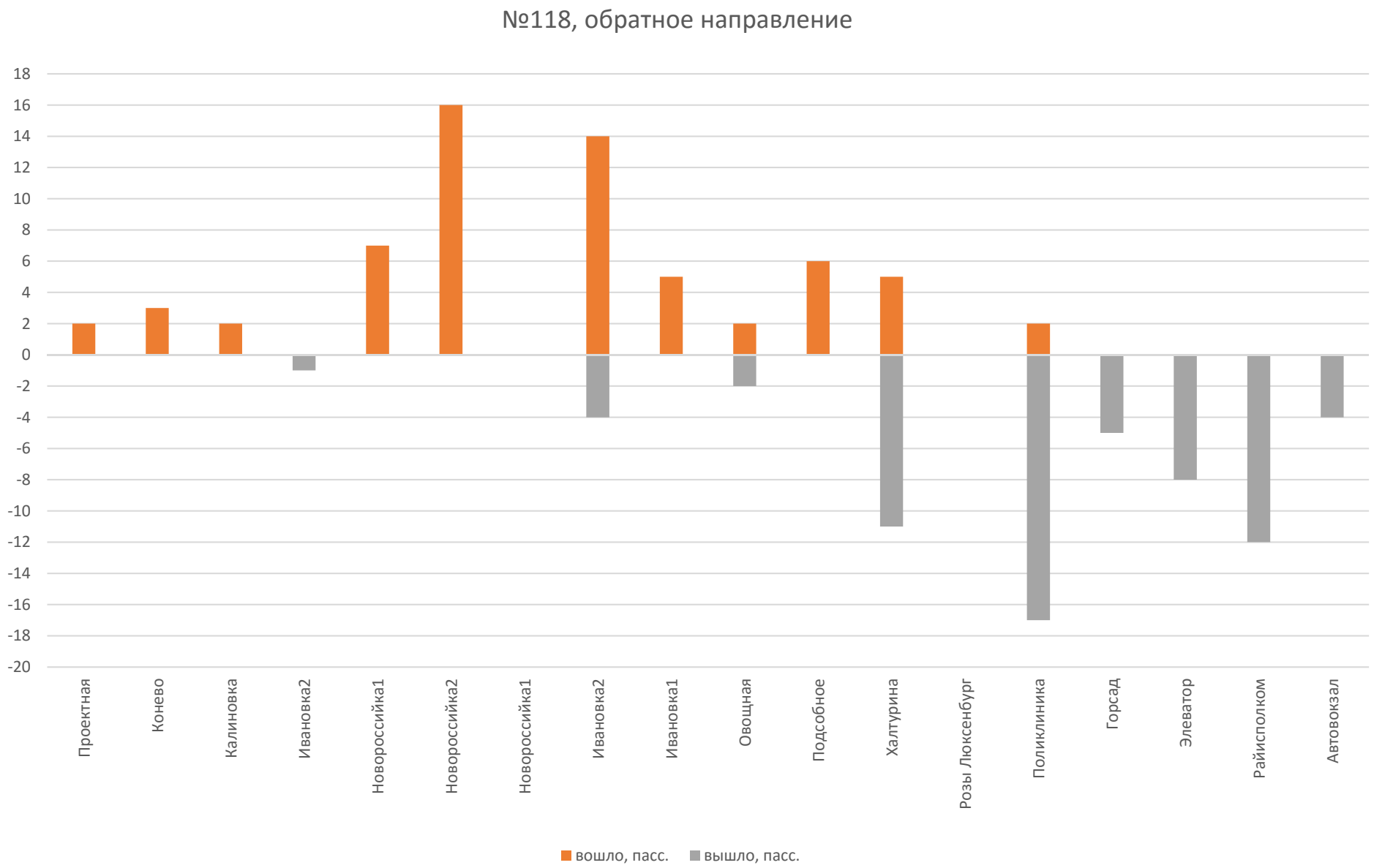


Рисунок 33 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №118 (обследование 2019 г.), обратное направление

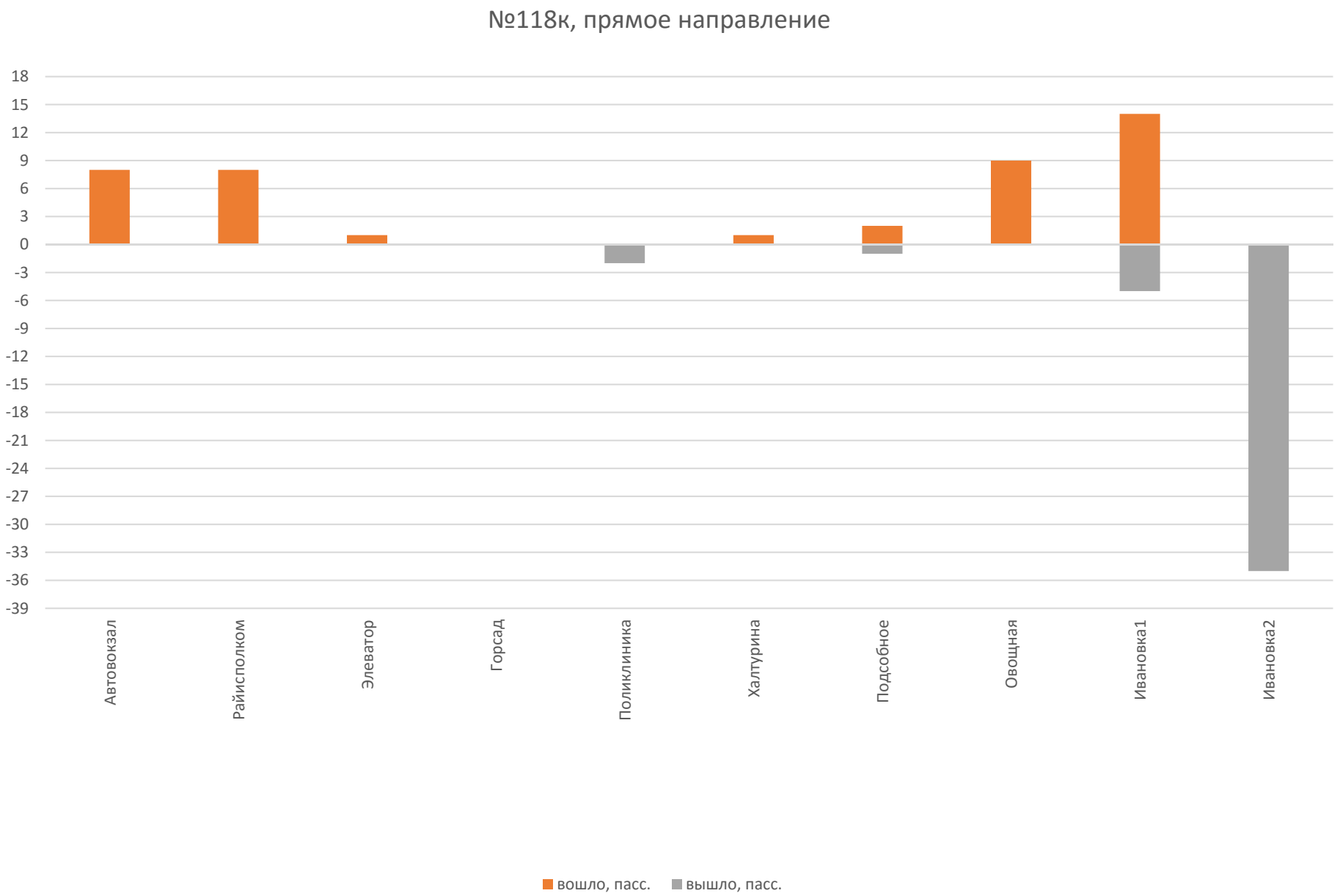


Рисунок 34 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №118к (обследование 2019 г.), прямое направление

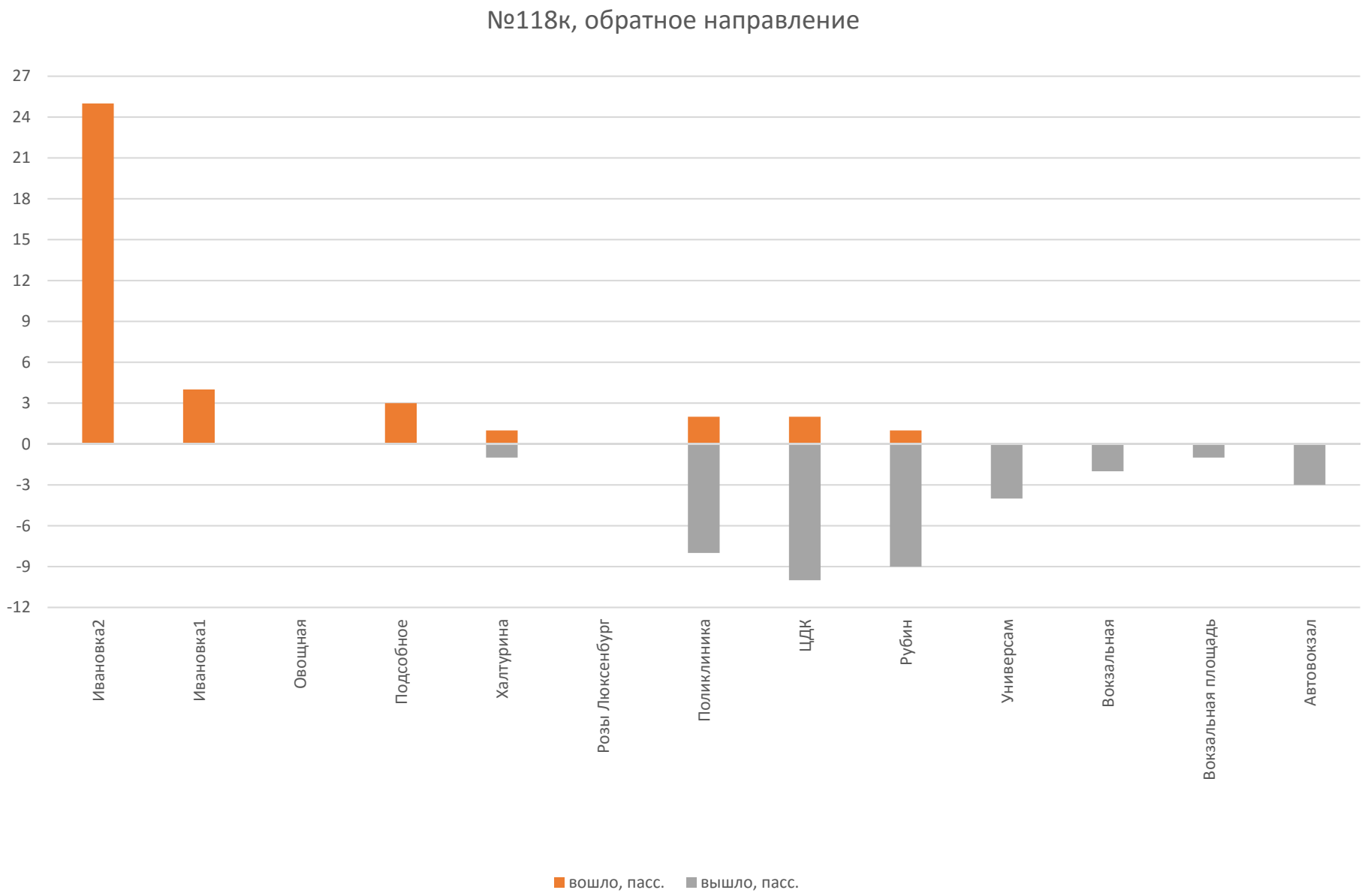


Рисунок 35 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №118к (обследование 2019 г.), обратное направление

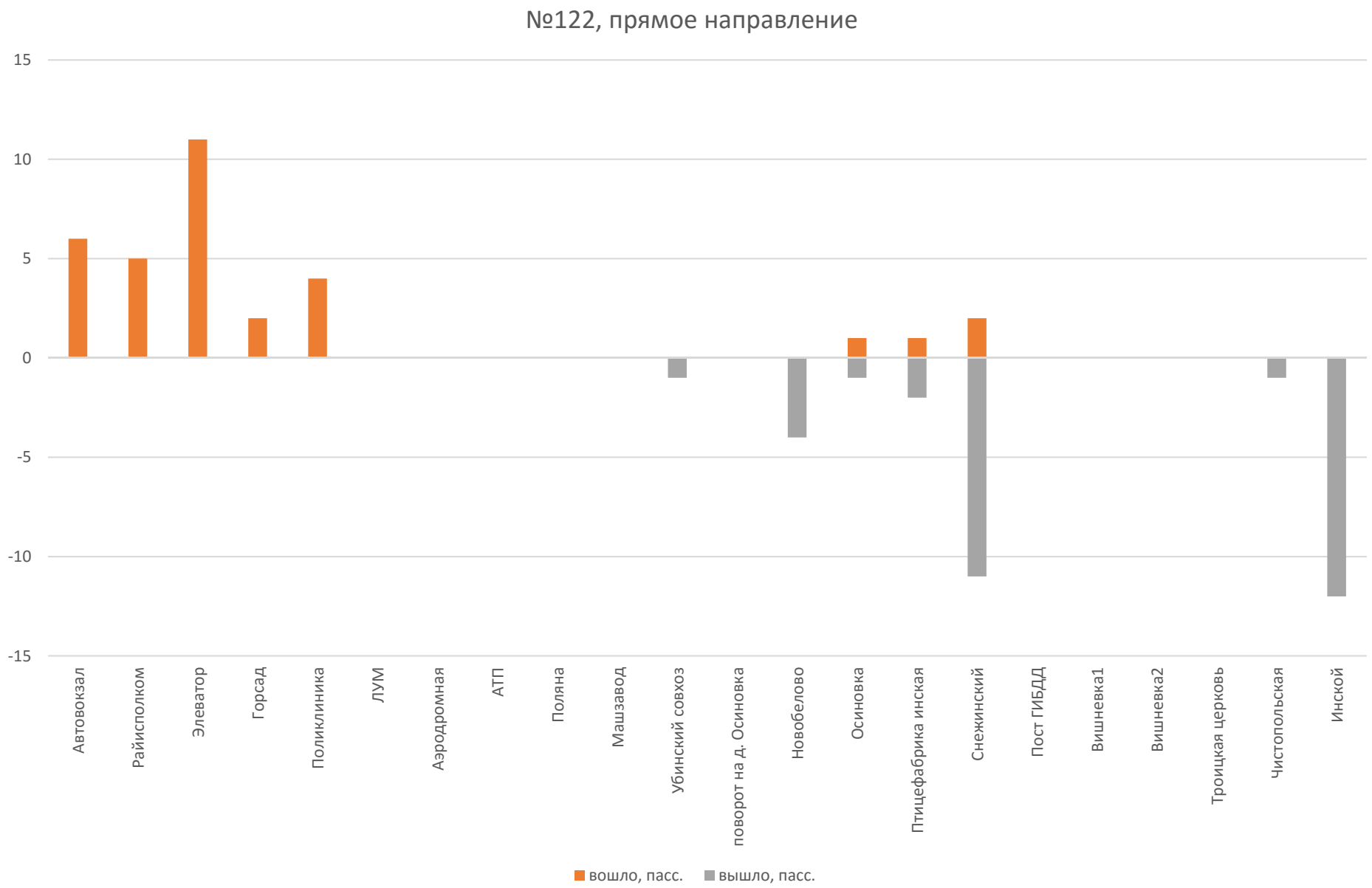


Рисунок 36 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №122 (обследование 2019 г.), прямое направление

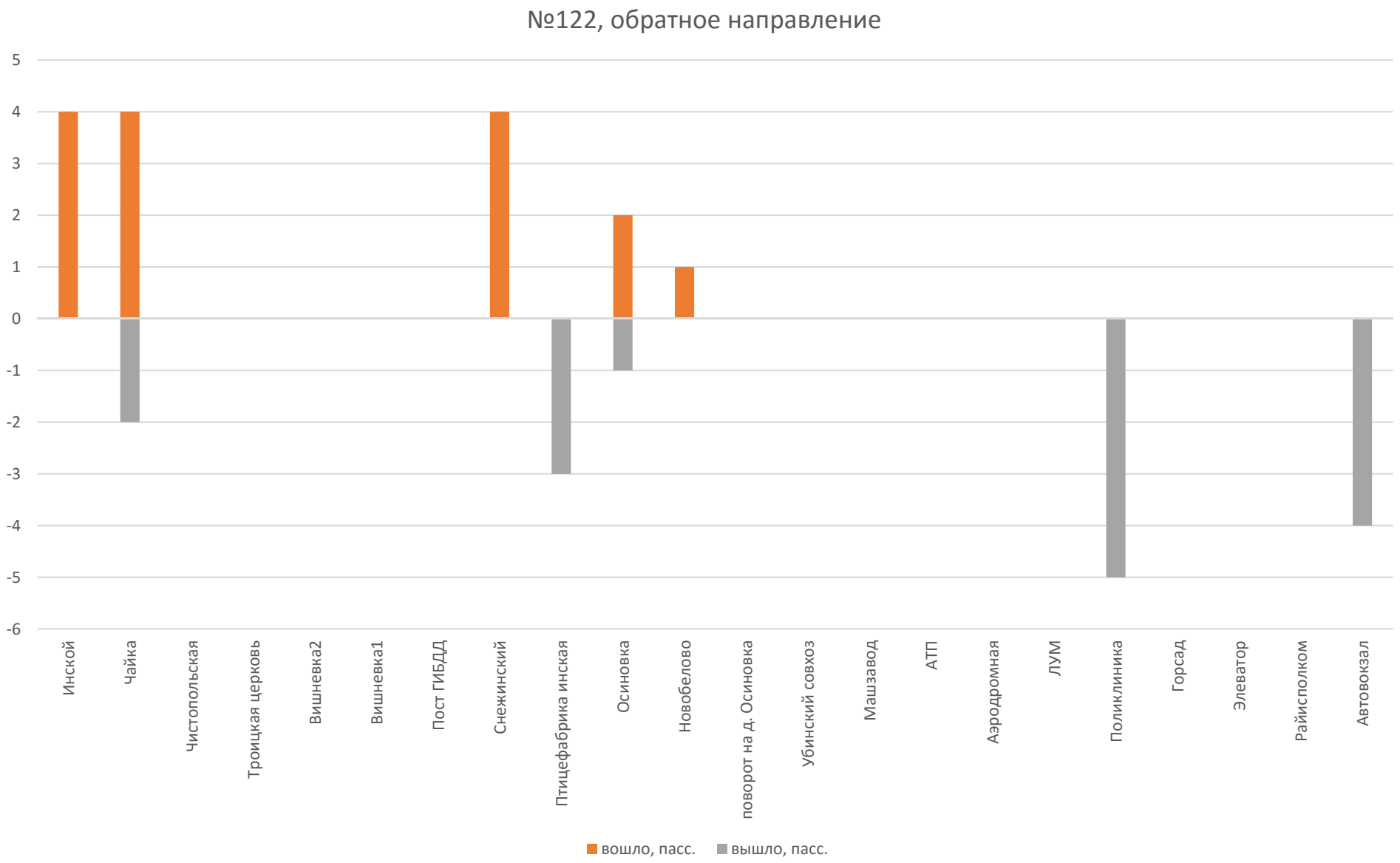


Рисунок 37 – Пассажиропоток маршрута общественного транспорта №122 (обследование 2019 г.), обратное направление

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Территориальное расположение ДТП за период 2016 – 2018 г.г.

Таблица 1 – Территориальное расположение ДТП за 2016 г.

№ п/п	Дата ДТП	Время происхождения	Вид ДТП	Место	Ранено	Погибло
1	31.12.2016	17:25	Наезд на препятствие	с. Пермяки, ул. Центральная, 20	0	1
2	30.12.2016	16:40	Столкновение	п. Щебзавод, ул. Станционная	2	0
3	21.12.2016	13:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
4	18.12.2016	08:30	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	2	0
5	17.12.2016	09:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
6	08.12.2016	11:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
7	06.12.2016	18:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
8	17.11.2016	16:25	Столкновение	с. Пермяки, ул. Центральная, 5	1	0
9	16.11.2016	19:50	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
10	16.11.2016	14:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
11	15.11.2016	21:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
12	30.10.2016	00:50	Опрокидывание	с. Новобачаты, ул. Дружбы, 35	0	1
13	29.10.2016	10:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
14	27.10.2016	08:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
15	24.10.2016	04:05	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
16	24.10.2016	18:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
17	20.10.2016	19:40	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
18	19.10.2016	17:10	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
19	14.10.2016	09:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
20	12.10.2016	02:00	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
21	11.10.2016	19:45	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Бековo	0	1
22	07.10.2016	19:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
23	28.09.2016	20:00	Наезд на велосипедиста	Беловский муниципальный район	0	1

продолжение таблицы 1

24	25.09.2016	10:10	Столкновение	п. Старобачаты, ул. Новосадовая, 12А	2	0
25	23.09.2016	15:10	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
26	17.09.2016	02:10	Наезд на пешехода	с. Мохово, ул. Молодежная, 20	0	1
27	11.09.2016	16:05	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
28	10.09.2016	08:40	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
29	04.09.2016	22:15	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	1	0
30	29.08.2016	19:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	2
31	27.08.2016	18:15	Опрокидывание	с. Старопестерево, ул. Центральная, 1	1	0
32	13.08.2016	09:15	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	3	0
33	09.08.2016	13:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
34	09.08.2016	17:10	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
35	08.08.2016	14:45	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	1	0
36	03.08.2016	17:10	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
37	25.07.2016	17:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	1
38	24.07.2016	09:00	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	1	0
39	21.07.2016	10:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
40	17.07.2016	17:00	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
41	17.07.2016	03:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
42	05.07.2016	12:10	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
43	04.07.2016	19:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
44	03.07.2016	11:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
45	02.07.2016	06:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
46	25.06.2016	19:30	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
47	20.06.2016	16:40	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	1
48	17.06.2016	08:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0

продолжение таблицы 1

49	14.06.2016	21:20	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
50	08.06.2016	11:50	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
51	08.06.2016	16:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
52	05.06.2016	20:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
53	04.06.2016	23:55	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	2	0
54	29.05.2016	13:20	Опрокидывание	с. Пермяки, ул. Центральная, 34а	1	1
55	28.05.2016	21:30	Съезд с дороги	с. Менчереп, ул. Мира, 35	2	0
56	27.05.2016	15:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	1
57	16.05.2016	13:10	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
58	21.04.2016	11:25	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
59	20.04.2016	23:00	Наезд на препятствие	с. Челухоево, ул. Четонова, 62	1	1
60	15.04.2016	15:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
61	10.04.2016	02:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
62	06.04.2016	22:00	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
63	03.04.2016	11:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
64	30.03.2016	17:00	Съезд с дороги	п./ст. Бускускан, ул. Тельмана, 24	1	0
65	24.03.2016	20:40	Наезд на пешехода	с. Старопестерево, ул. Ямушева, 4	0	1
66	14.03.2016	17:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
67	04.03.2016	07:10	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	3	0
68	26.02.2016	15:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
69	13.02.2016	07:05	Столкновение	Беловский муниципальный район	5	0
70	06.02.2016	17:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	1
71	05.02.2016	14:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
72	05.02.2016	19:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
73	05.02.2016	11:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	1
74	05.02.2016	19:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0

продолжение таблицы 1

75	26.01.2016	08:00	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
76	14.01.2016	17:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
77	02.01.2016	18:05	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
Итого:					102	19

Таблица 2 – Территориальное расположение ДТП за 2017 г.

№ п/п	Дата ДТП	Время происхождения	Вид ДТП	Место	Ранено	Погибло
1	30.12.2017	14:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
2	26.12.2017	10:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	2
3	24.12.2017	10:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	1
4	23.12.2017	18:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	6	0
5	14.12.2017	12:30	Столкновение	Беловский муниципальный район, с. Старопестерево, ул. Ямушева, 24	1	0
6	05.12.2017	10:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	2
7	02.12.2017	19:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
8	22.11.2017	09:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
9	22.11.2017	08:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	4	0
10	20.11.2017	10:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
11	17.11.2017	19:40	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Коновалово, ул. Российская, 2а	0	1
12	14.11.2017	10:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
13	14.11.2017	10:25	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
14	08.11.2017	00:10	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
15	06.11.2017	21:42	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
16	06.11.2017	21:40	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	1	0
17	03.11.2017	19:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
18	01.11.2017	21:20	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Евтино, ул. Полевая, 4	0	1

продолжение таблицы 2

19	01.11.2017	18:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	4	0
20	01.11.2017	02:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	0	1
21	22.10.2017	19:00	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
22	19.10.2017	19:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
23	13.10.2017	12:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район, с. Старопестерево, ул. Юбилейная, 3	1	0
24	10.10.2017	20:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	1
25	09.10.2017	20:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
26	08.10.2017	05:20	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
27	21.09.2017	18:35	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
28	11.09.2017	21:50	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, п. Старобачаты, ул. Новосадовая, 2	1	0
29	10.09.2017	07:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
30	06.09.2017	12:55	Столкновение	Беловский муниципальный район, с. Каракан, ул. Центральная, 22	1	0
31	01.09.2017	01:20	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
32	01.09.2017	01:30	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район, п. Старобачаты, ул. Линейная, 84	1	0
33	29.08.2017	01:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
34	15.08.2017	13:15	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	2	0
35	12.08.2017	01:40	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	2	0
36	03.08.2017	17:30	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	1	0
37	02.08.2017	20:10	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
38	01.08.2017	02:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	2	0
39	24.07.2017	20:20	Наезд на велосипедиста	Беловский муниципальный район	1	0
40	23.07.2017	15:40	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	1
41	22.07.2017	17:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	1

продолжение таблицы 2

42	21.07.2017	20:05	Столкновение	Беловский муниципальный район, с. Беково, ул. Центральная, 45А	1	0
43	18.07.2017	14:00	Падение пассажира	Беловский муниципальный район, с. Каракан, ул. Центральная, 120	1	0
44	13.07.2017	15:30	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	2	0
45	13.07.2017	10:00	Иной вид ДТП	Беловский муниципальный район	1	0
46	11.07.2017	16:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
47	09.07.2017	13:20	Наезд на велосипедиста	Беловский муниципальный район, д. Осиновка, ул. Фабричная, 4	0	1
48	30.06.2017	21:10	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	1	0
49	17.06.2017	11:20	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
50	11.06.2017	05:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
51	02.06.2017	12:15	Столкновение	Беловский муниципальный район, с. Челухоево, ул. Четонова, 28	0	1
52	01.06.2017	19:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
53	31.05.2017	18:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
54	29.05.2017	12:40	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
55	26.04.2017	11:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
56	25.04.2017	17:10	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	1	0
57	22.04.2017	11:00	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Старопестерево, ул. Октябрьская, 1Г	1	0
58	18.04.2017	16:49	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Старопестерево, ул. Центральная, 16	1	0
59	09.04.2017	23:05	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район, с. Новобачаты, ул. Советская, 21	1	1
60	08.04.2017	00:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	1
61	04.04.2017	07:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
62	25.03.2017	20:45	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Каракан, ул. Центральная, 23	1	0

продолжение таблицы 2

63	12.03.2017	10:55	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Каракан, ул. Центральная, 1	1	0
64	23.02.2017	08:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
65	22.02.2017	10:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	1
66	21.02.2017	14:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
67	21.02.2017	18:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	1
68	17.02.2017	17:25	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
69	17.02.2017	17:30	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	2	0
70	12.02.2017	23:25	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
71	10.02.2017	12:50	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Каракан, ул. Луговая, 8	0	1
72	03.02.2017	20:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
73	02.02.2017	15:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
74	01.02.2017	17:45	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
75	04.01.2017	19:25	Столкновение	Беловский муниципальный район	5	2
Итого:					99	20

Таблица 3 – Территориальное расположение ДТП за 2018 г.

№ п/п	Дата ДТП	Время происхождения	Вид ДТП	Место	Ранено	Погибло
1	26.12.2018	20:05	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
2	25.12.2018	19:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
3	22.12.2018	01:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
4	13.12.2018	14:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	5	0
5	08.12.2018	17:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
6	02.12.2018	23:05	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
7	25.11.2018	08:40	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	2	0
8	25.11.2018	11:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	0	1
9	20.11.2018	13:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0

продолжение таблицы 3

10	16.11.2018	08:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	6	1
11	15.11.2018	23:40	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
12	07.11.2018	06:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	4	0
13	02.11.2018	14:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
14	28.10.2018	21:30	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	2	0
15	28.10.2018	19:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
16	25.10.2018	10:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	2
17	23.10.2018	19:00	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	1	0
18	23.10.2018	20:30	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
19	22.10.2018	14:05	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	1	1
20	18.10.2018	19:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
21	12.10.2018	20:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
22	08.10.2018	05:25	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
23	06.10.2018	15:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
24	04.10.2018	16:55	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	2	0
25	03.10.2018	20:50	Наезд на животное	Беловский муниципальный район	1	0
26	01.10.2018	06:40	Опрокидывание	Беловский муниципальный район, с. Беково, ул. Молодежная, 10	1	0
27	24.09.2018	20:30	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район, п. Щебзавод, ул. Станционная, 120	1	0
28	23.09.2018	20:10	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район	0	1
29	22.09.2018	08:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
30	17.09.2018	12:30	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	1	0
31	12.09.2018	20:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
32	31.08.2018	19:45	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район, с. Пермяки, ул. Садовая, 24	1	0
33	26.08.2018	21:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район, с. Евтино, ул. Школьная, 9	1	0

продолжение таблицы 3

34	13.08.2018	03:35	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
35	09.08.2018	18:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
36	05.08.2018	19:00	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, п. Убинский, ул. Парниковая, 25	1	0
37	02.08.2018	10:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
38	28.07.2018	17:05	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
39	22.07.2018	13:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район, п. Заря, ул. Шоссейная, 9	1	0
40	15.07.2018	11:50	Наезд на велосипедиста	Беловский муниципальный район, п. Старобачаты, ул. Железнодорожная, 34	1	0
41	06.07.2018	23:20	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, п. Снежинский, ул. Магистральная, 30	1	0
42	06.07.2018	18:00	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	1	0
43	30.06.2018	16:40	Наезд на велосипедиста	Беловский муниципальный район, с. Бековo, ул. Центральная, 6	1	0
44	27.06.2018	17:20	Падение пассажира	Беловский муниципальный район, д. Ивановка, ул. Весенняя, 80А	1	0
45	24.06.2018	17:30	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	3	0
46	24.06.2018	14:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
47	17.06.2018	23:55	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	3	0
48	14.06.2018	15:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	7	3
49	11.06.2018	13:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
50	10.06.2018	12:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	3	0
51	03.06.2018	17:20	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	0	1
52	30.05.2018	18:10	Столкновение	Беловский муниципальный район, п. Убинский, ул. Парниковая, 42	1	0
53	27.05.2018	19:05	Опрокидывание	Беловский муниципальный район, с. Менчереп, ул. Набережная, 60	1	0
54	26.05.2018	12:20	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	3	0
55	17.05.2018	22:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0

продолжение таблицы 3

56	05.05.2018	22:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
57	02.05.2018	16:05	Опрокидывание	Беловский муниципальный район	0	1
58	01.05.2018	05:55	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район, с. Вишневка	1	0
59	29.04.2018	22:50	Съезд с дороги	Беловский муниципальный район	2	0
60	13.04.2018	21:45	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	1	0
61	26.03.2018	13:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
62	24.03.2018	20:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	5	1
63	22.03.2018	09:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
64	22.03.2018	01:30	Наезд на препятствие	Беловский муниципальный район	3	1
65	20.03.2018	15:15	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	1
66	15.03.2018	03:55	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	1
67	07.03.2018	10:00	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	3	1
68	01.03.2018	08:45	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
69	27.02.2018	14:00	Столкновение	Беловский муниципальный район	0	1
70	22.02.2018	21:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
71	22.02.2018	20:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	2	0
72	20.02.2018	07:30	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
73	10.02.2018	20:10	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Заринское, ул. Мира, 1	0	1
74	04.02.2018	16:50	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
75	28.01.2018	14:55	Падение груза	Беловский муниципальный район	2	0
76	26.01.2018	17:00	Наезд на стоящее ТС	Беловский муниципальный район	0	1
77	25.01.2018	14:20	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0

продолжение таблицы 3

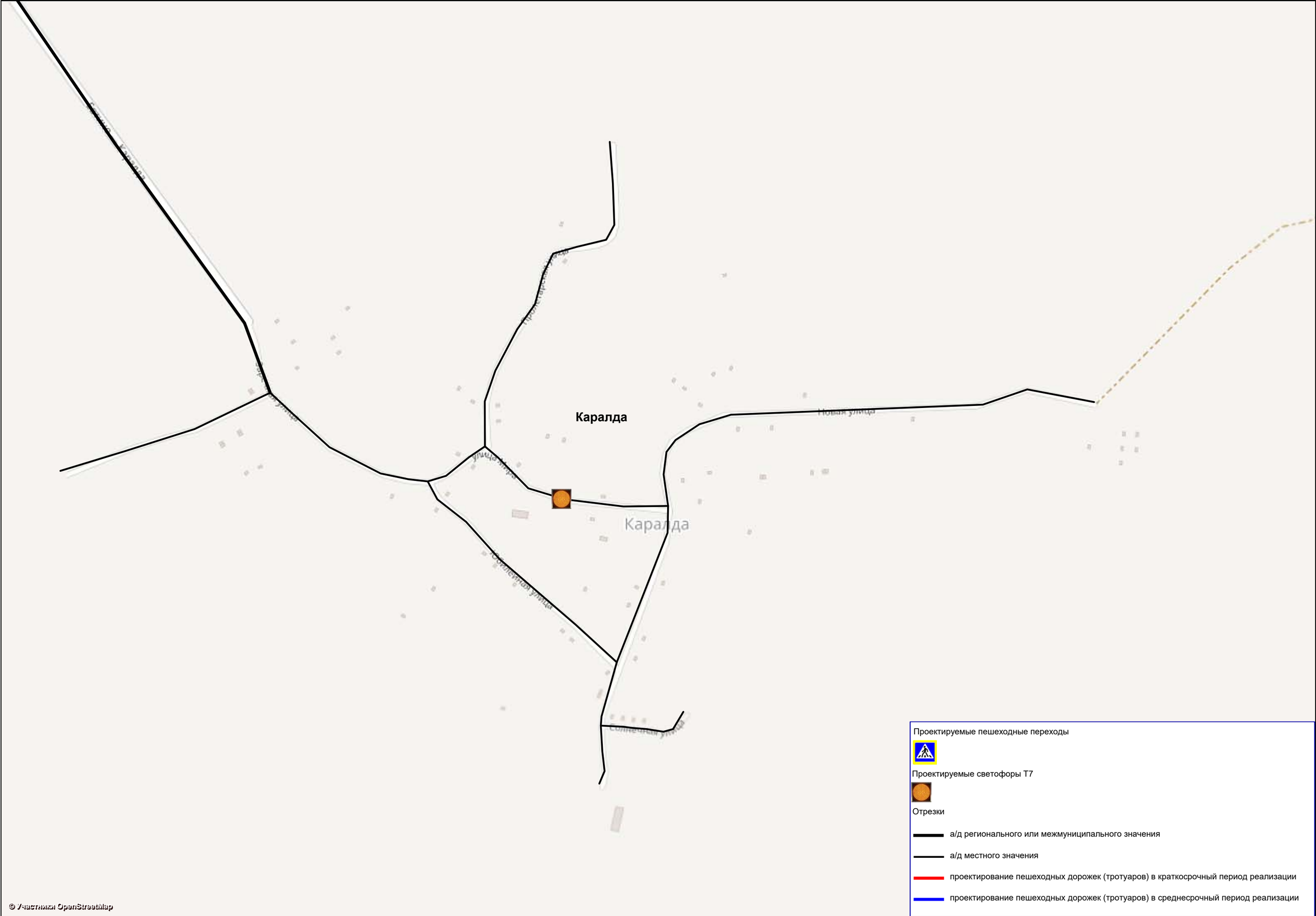
78	13.01.2018	07:30	Наезд на пешехода	Беловский муниципальный район, с. Челухоево, ул. Новая, 6	1	0
79	11.01.2018	14:40	Столкновение	Беловский муниципальный район	1	0
Итого:					119	21

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

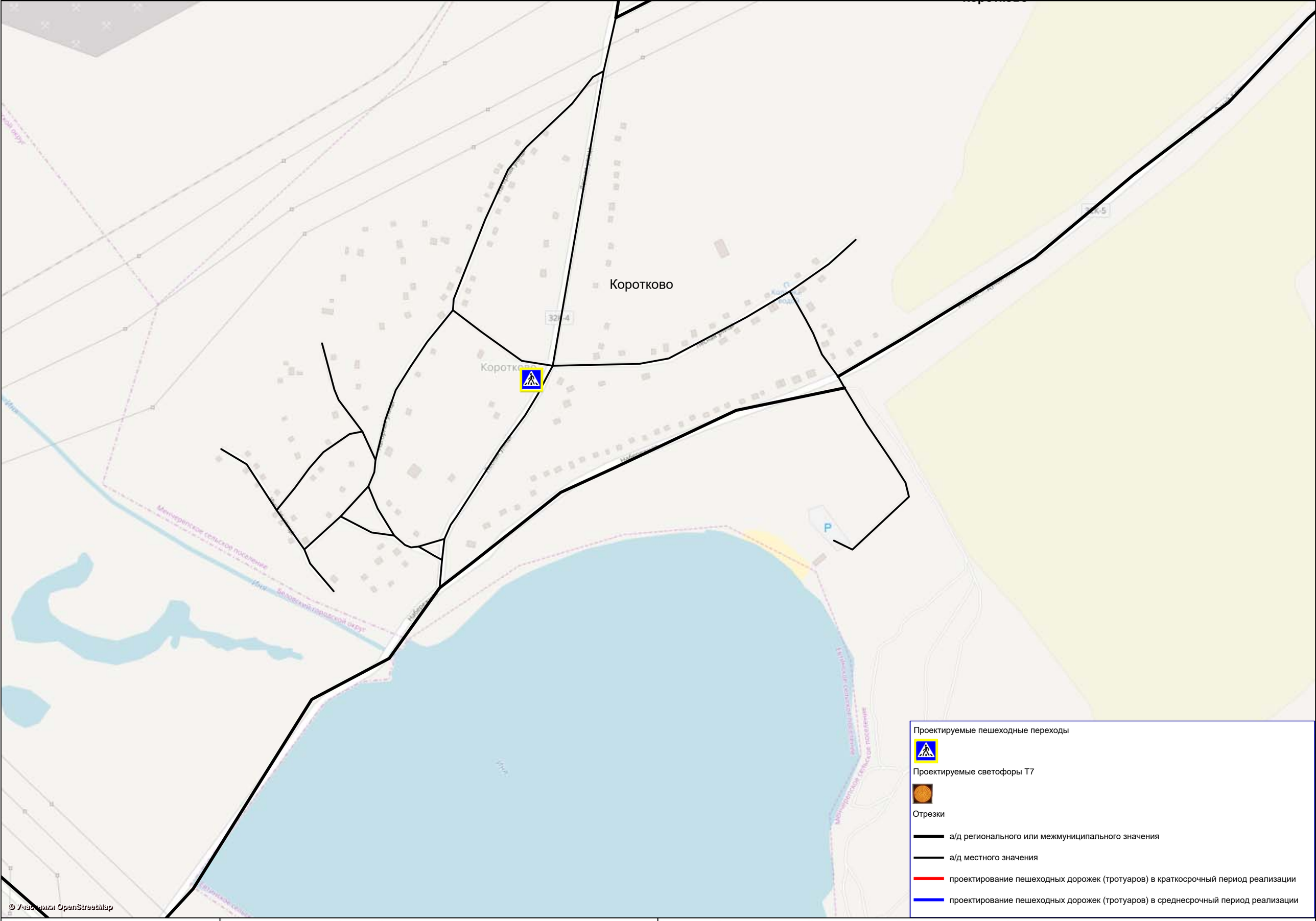
Картографические материалы

ООО "ПроектГрупп"	Комплексная схема организации дорожного движения	Мероприятия по безопасности дорожного движения на территории Беловского муниципального района

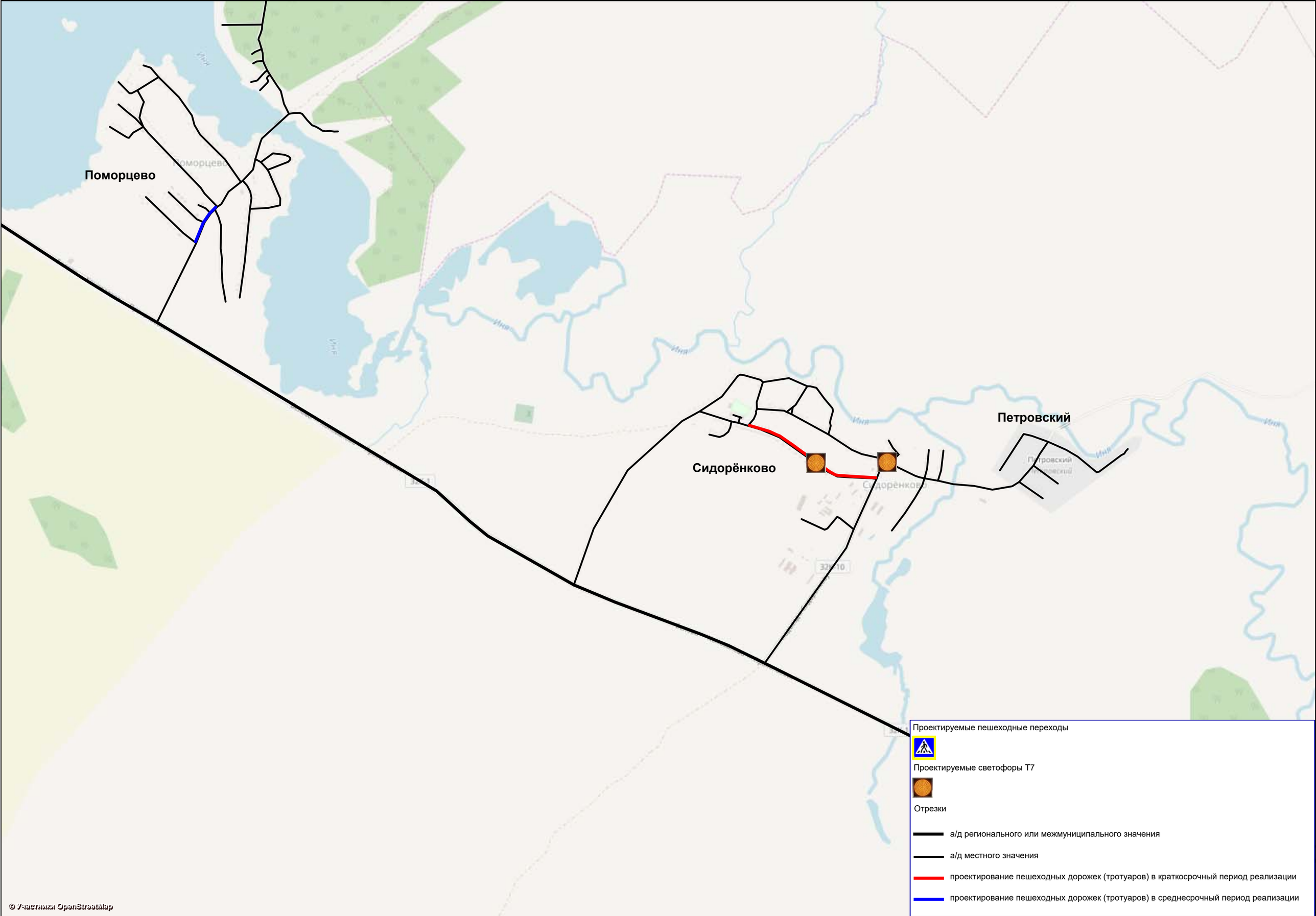
Инюшка
Инюшка
Набережная улица
Инюшка — Ремовая
Инской — Инюшка
32К-4
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap

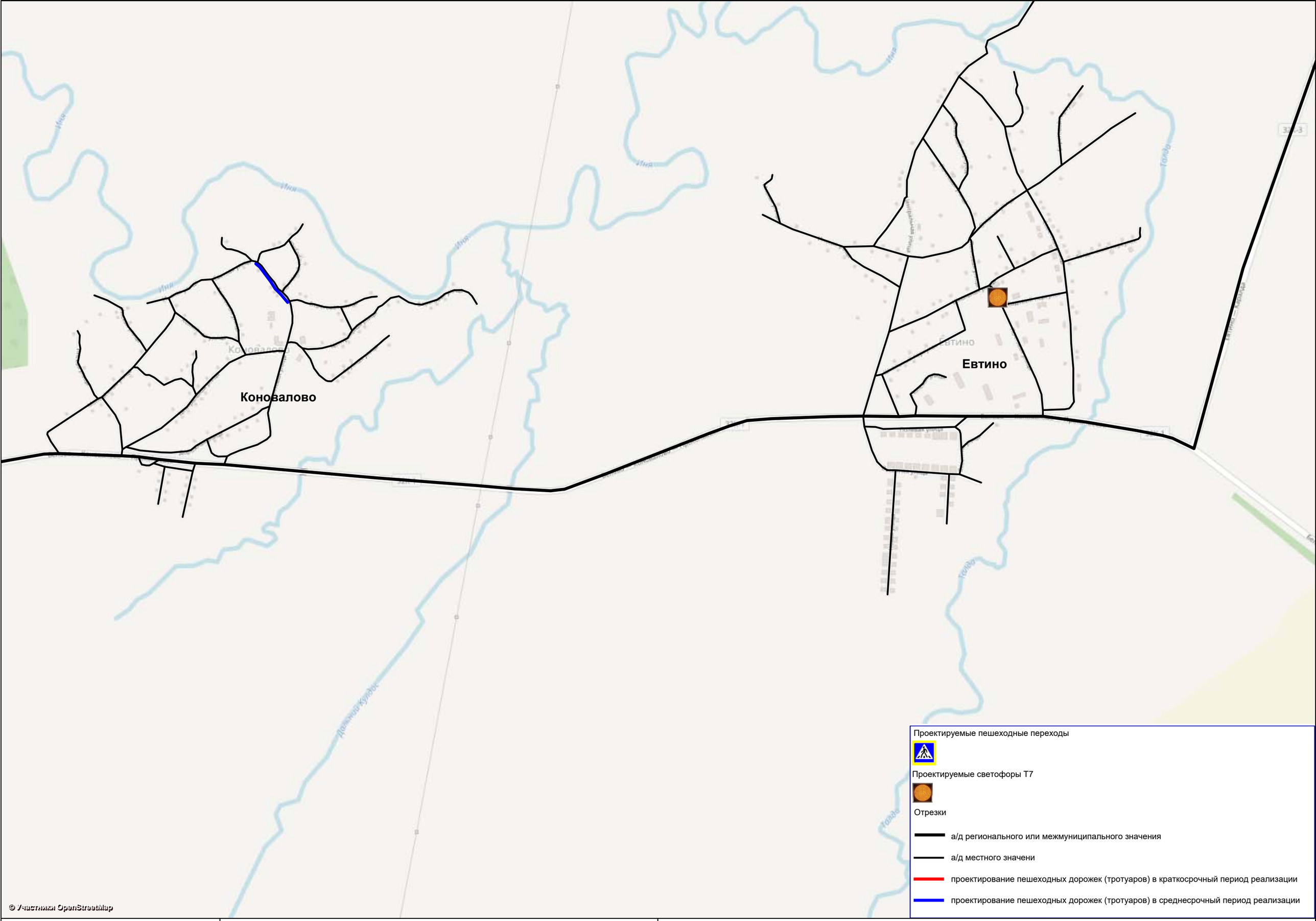


© Участники OpenStreetMap

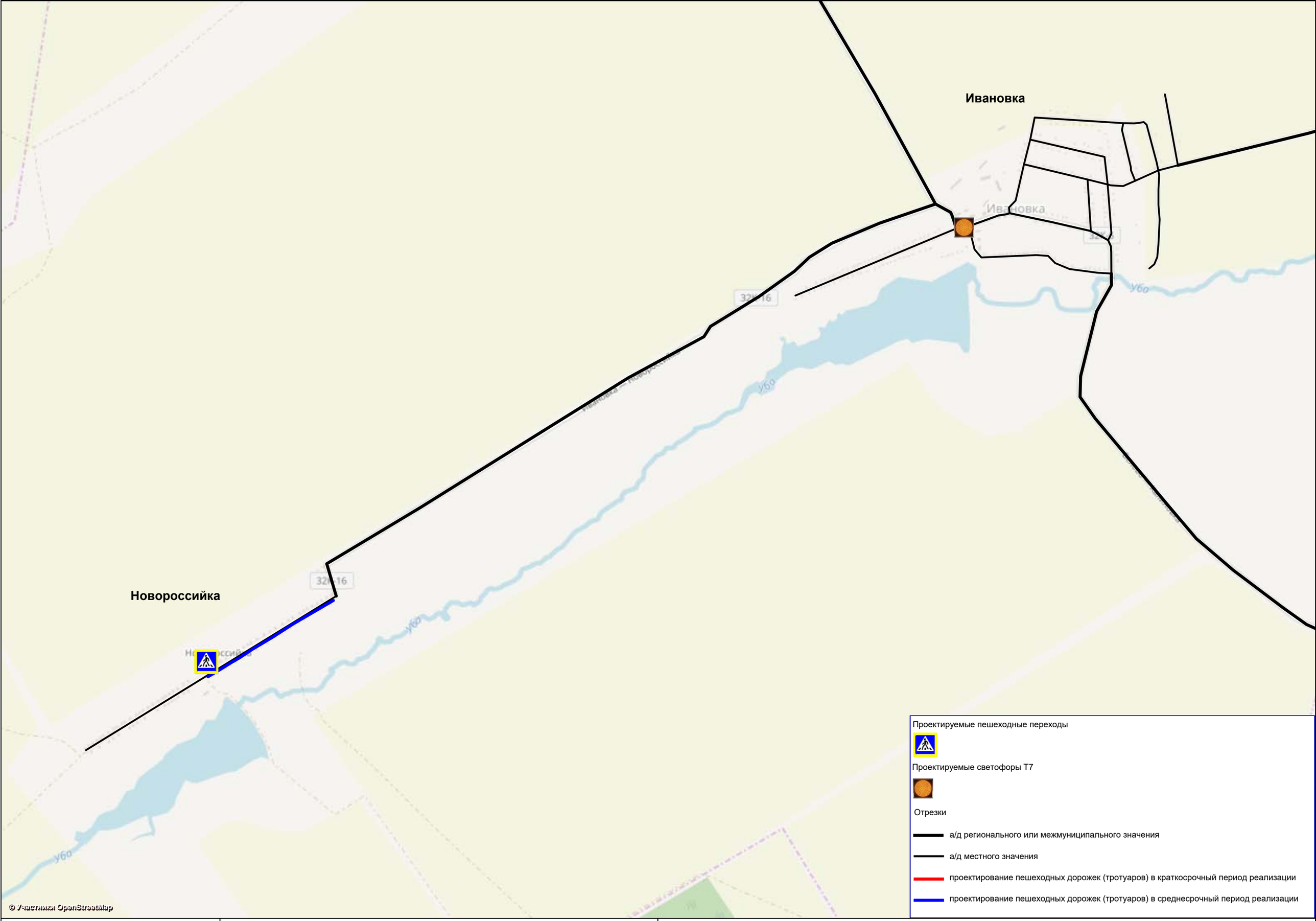

Коротково
Коротково
Менчерепское сельское поселение
Иня
Беловский городской округ
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap

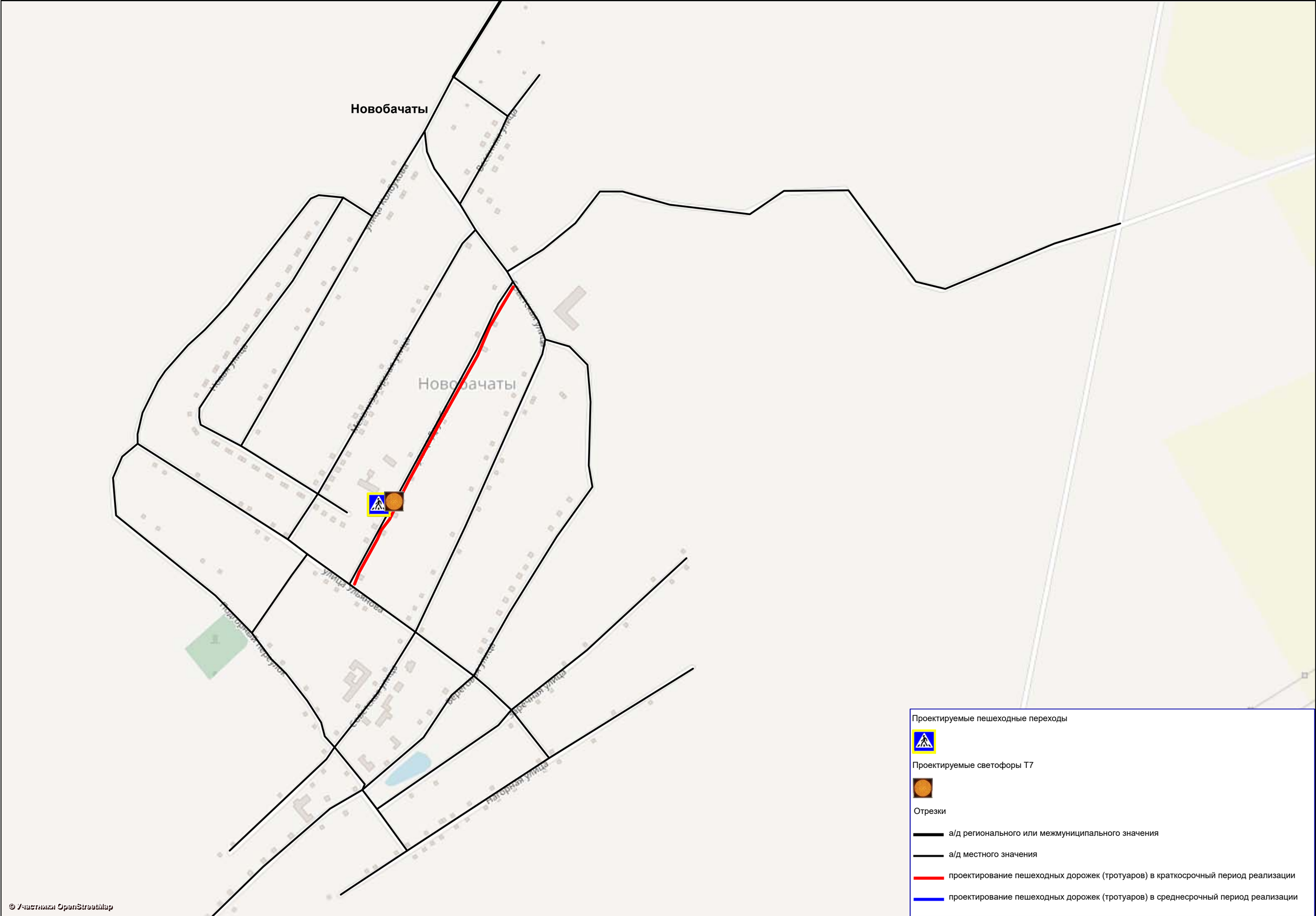
Хахалино
Хахалино
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap

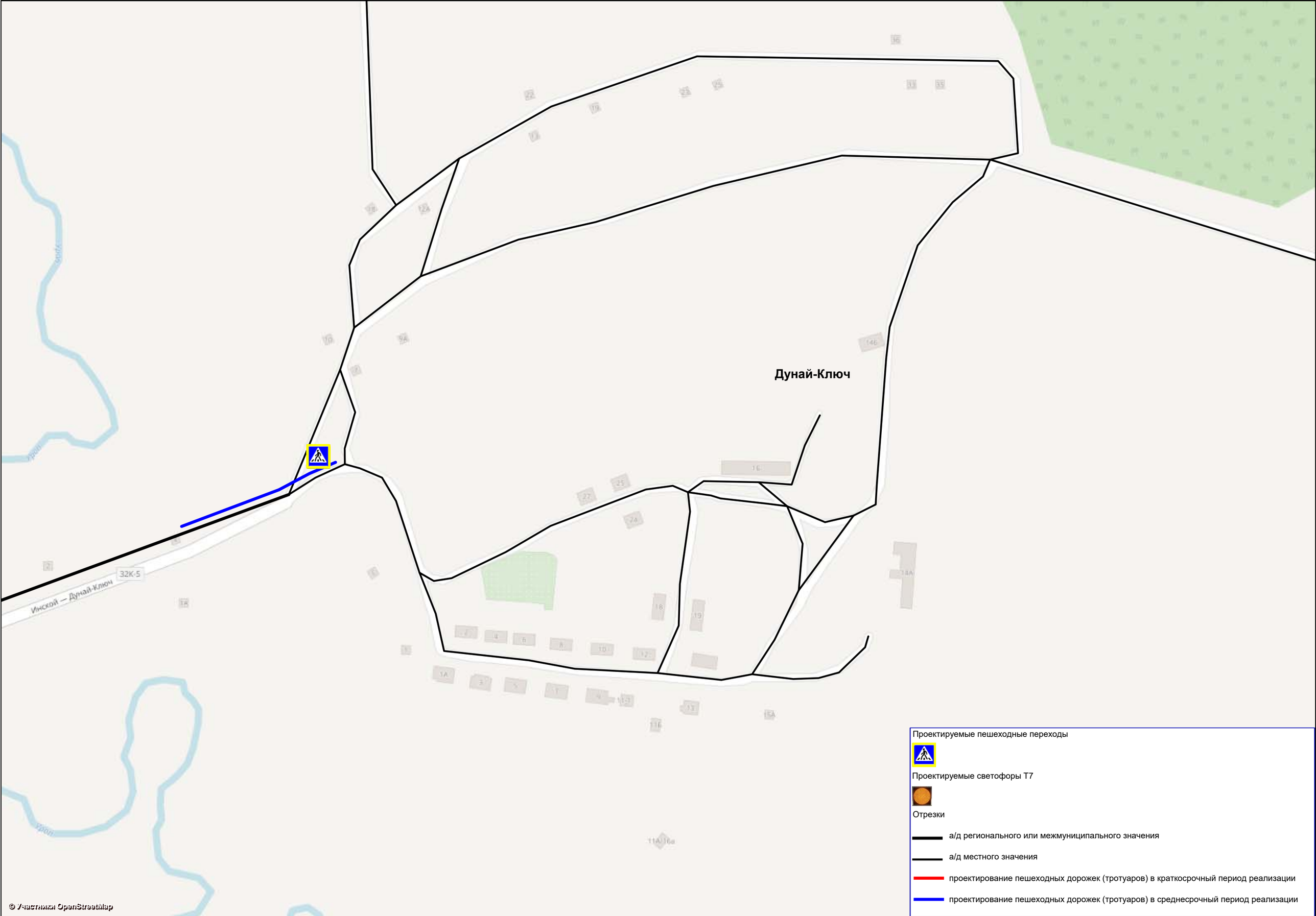

Поморцево
Сидорёнково
Петровский
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap

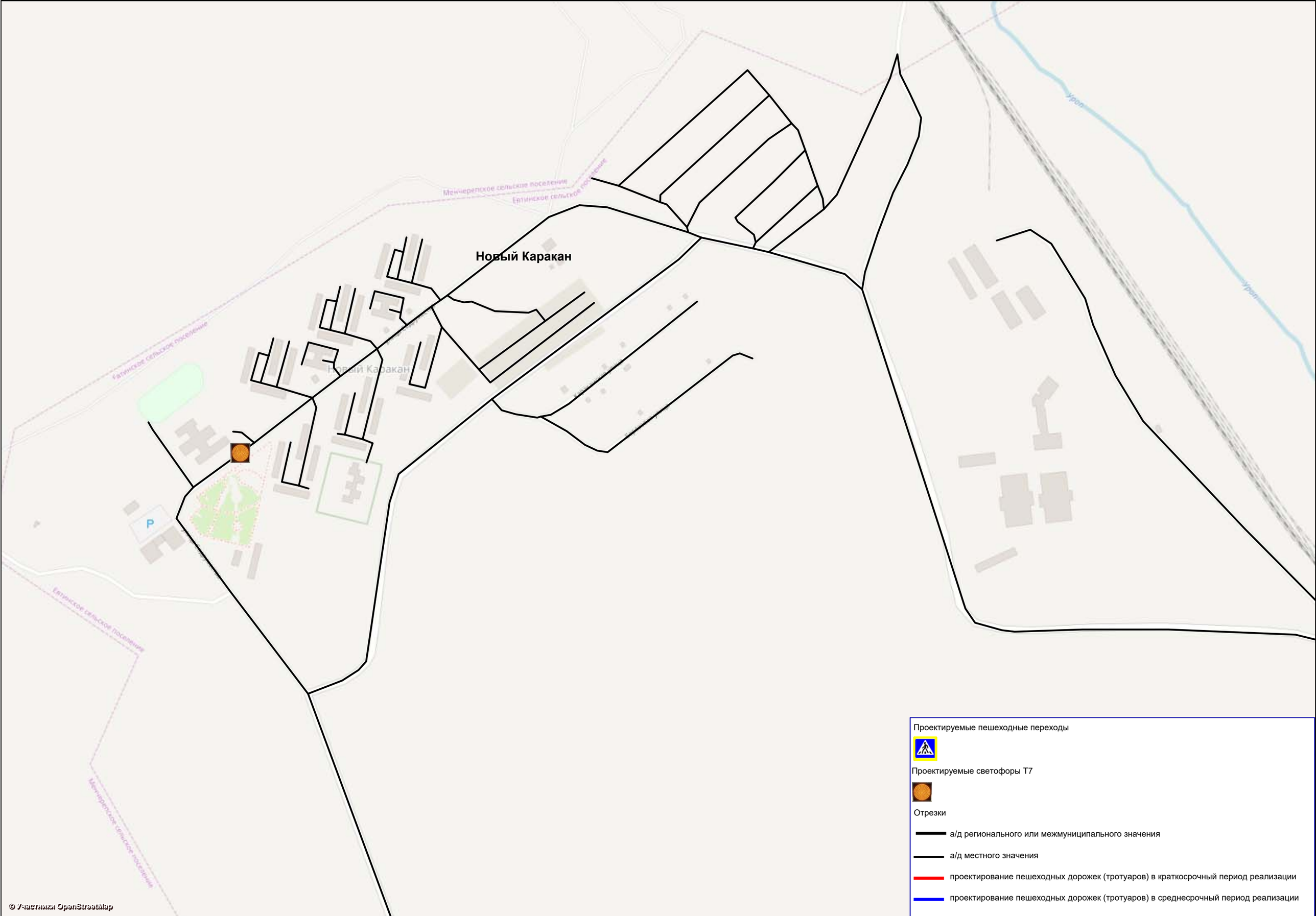


© Участники OpenStreetMap

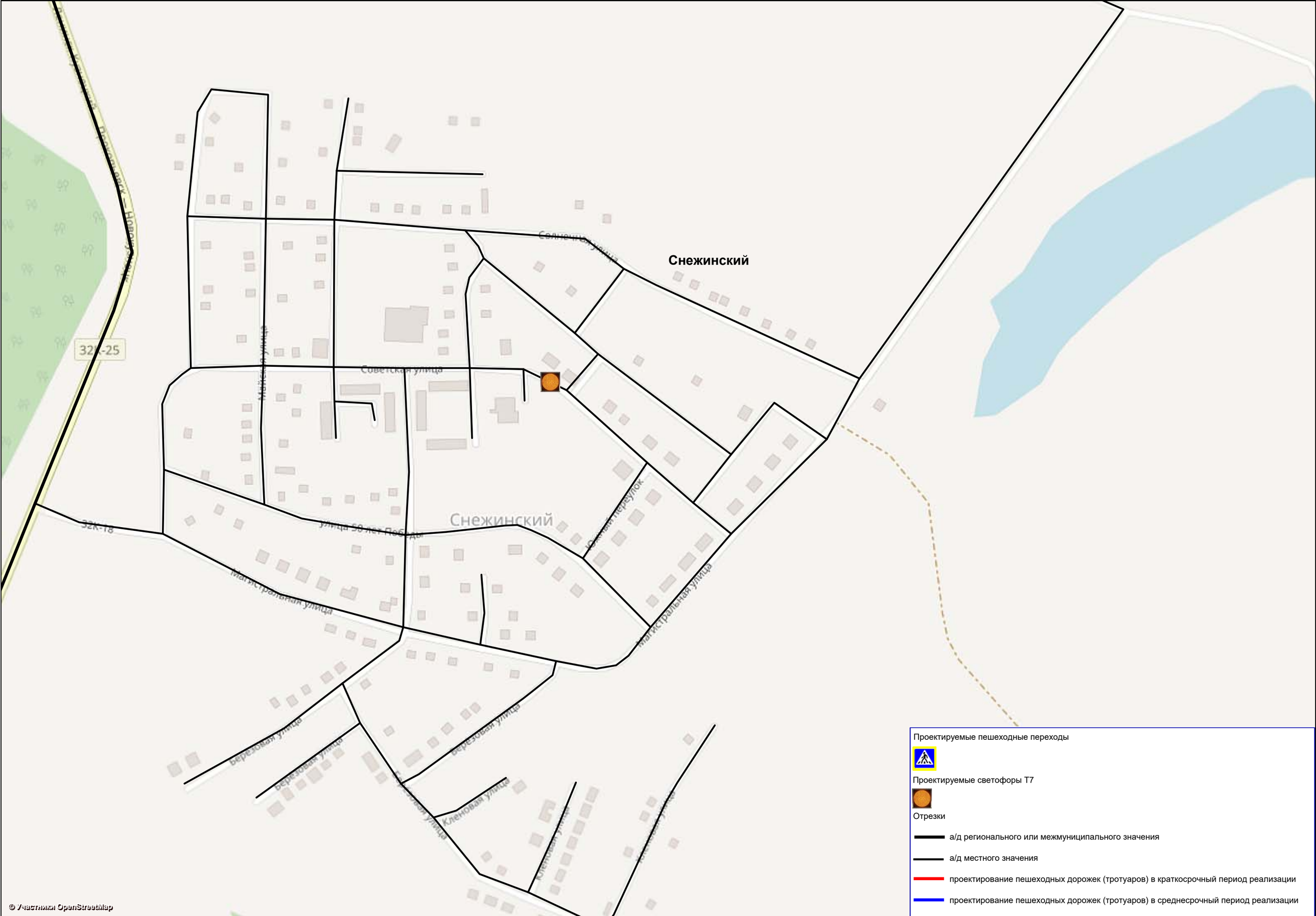

Ивановка
Ивановка
Новороссийка
Уба
Уба
Уба
Уба
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap


Новобачаты
Новобачаты
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap


Дунай-Ключ
Инской — Дунай-Ключ
32К-5
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap

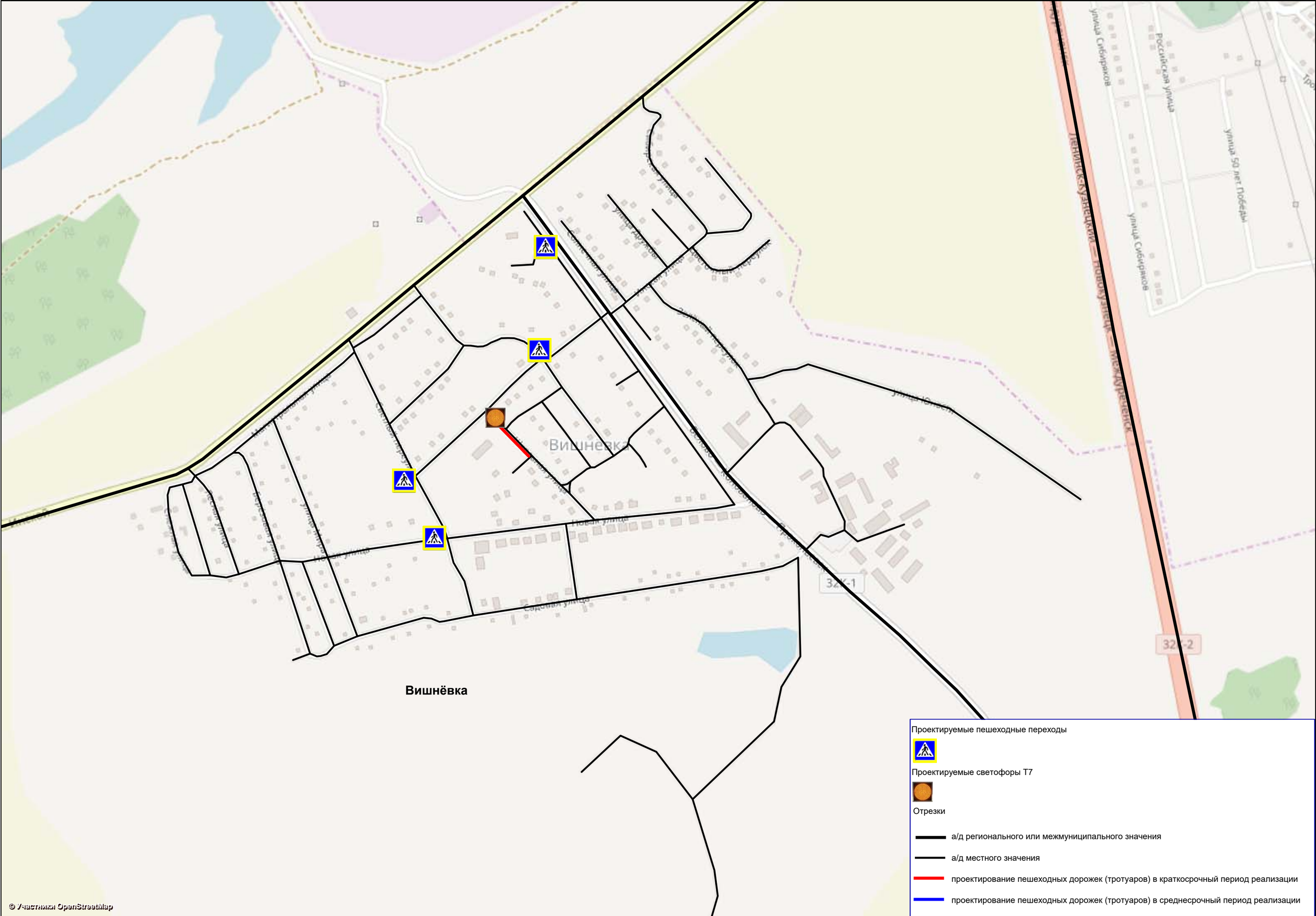


© Участники OpenStreetMap

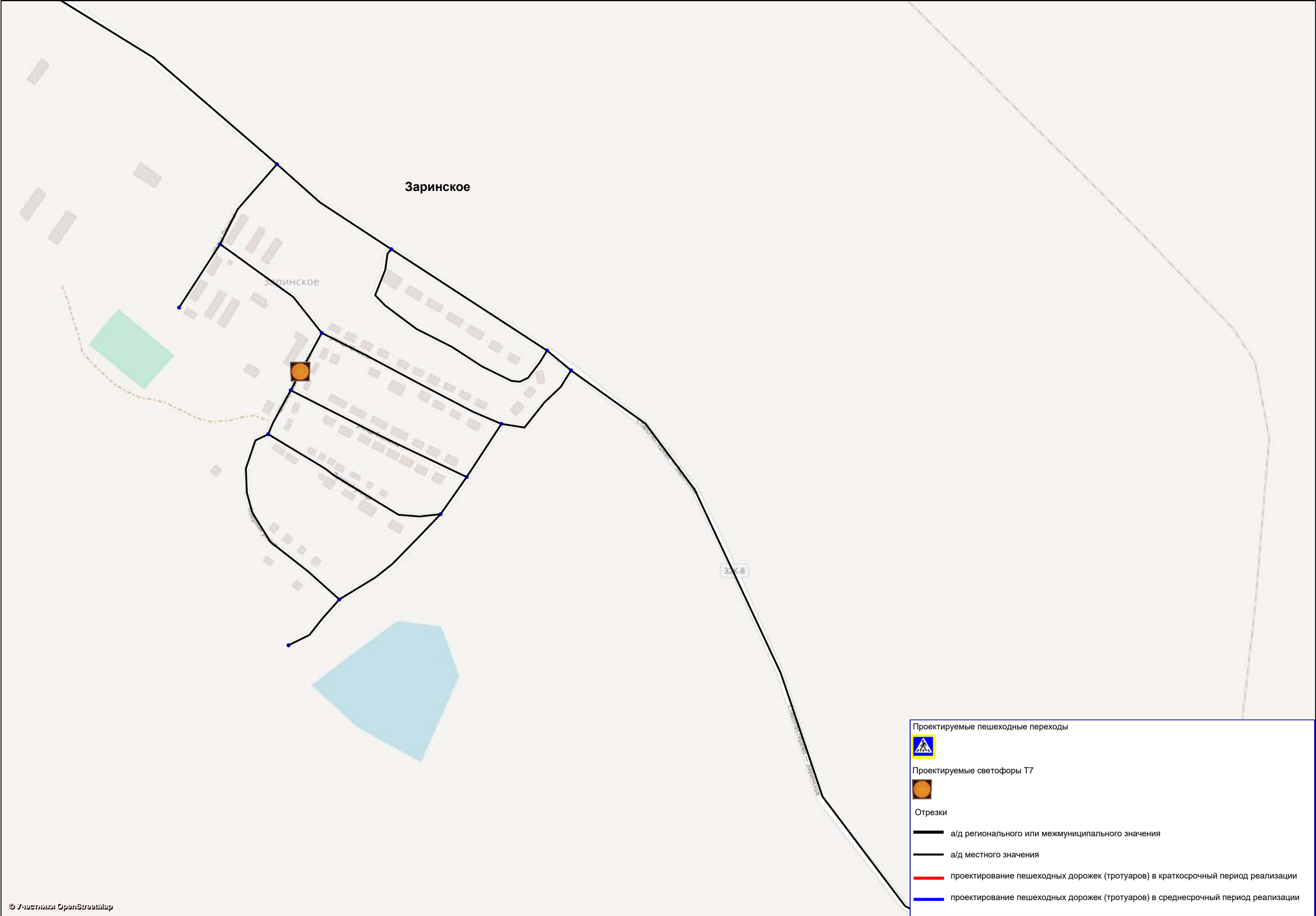


© Участники OpenStreetMap

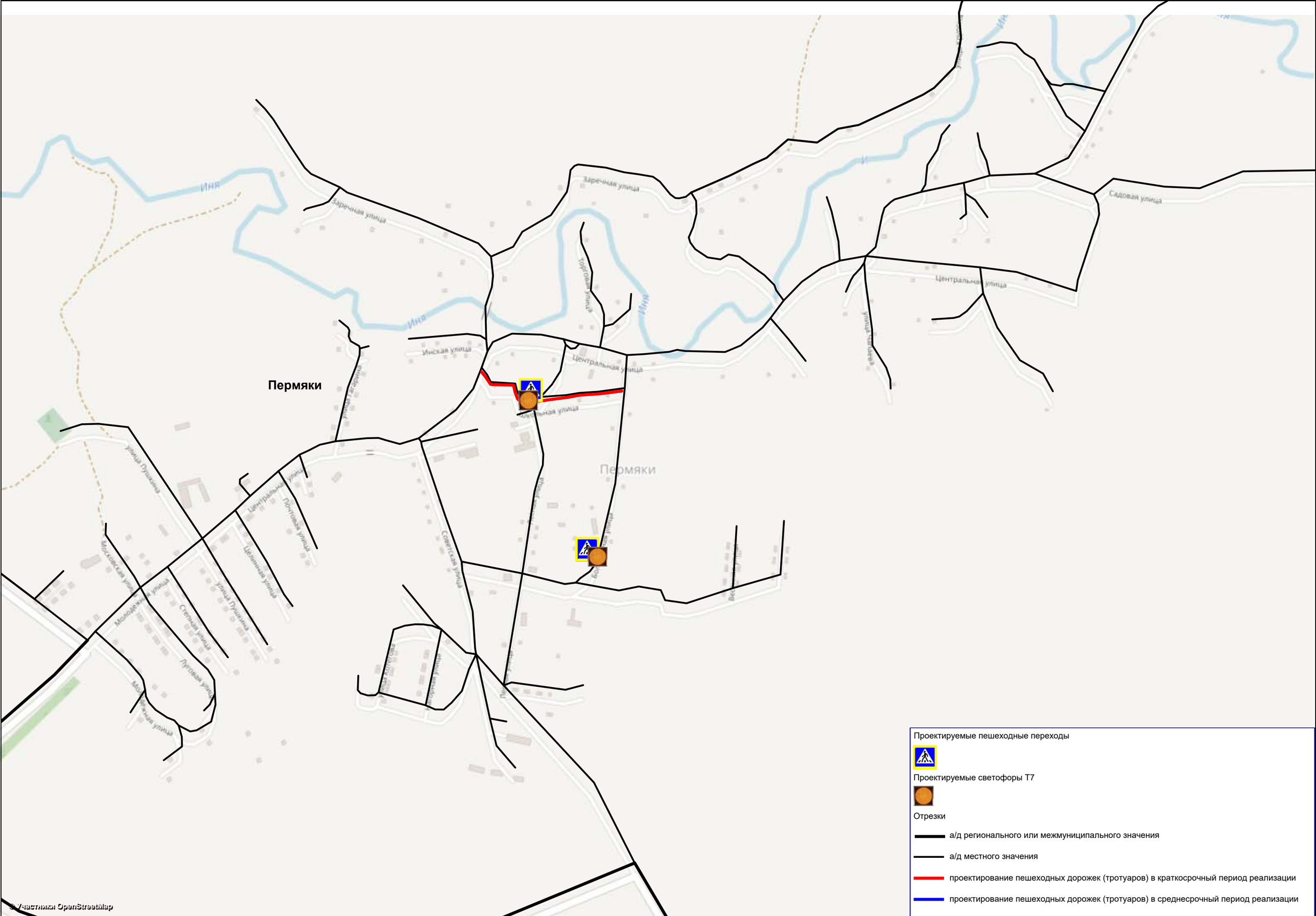
ООО "ПроектГрупп"	Комплексная схема организации дорожного движения	Мероприятия по безопасности дорожного движения на территории Беловского муниципального района



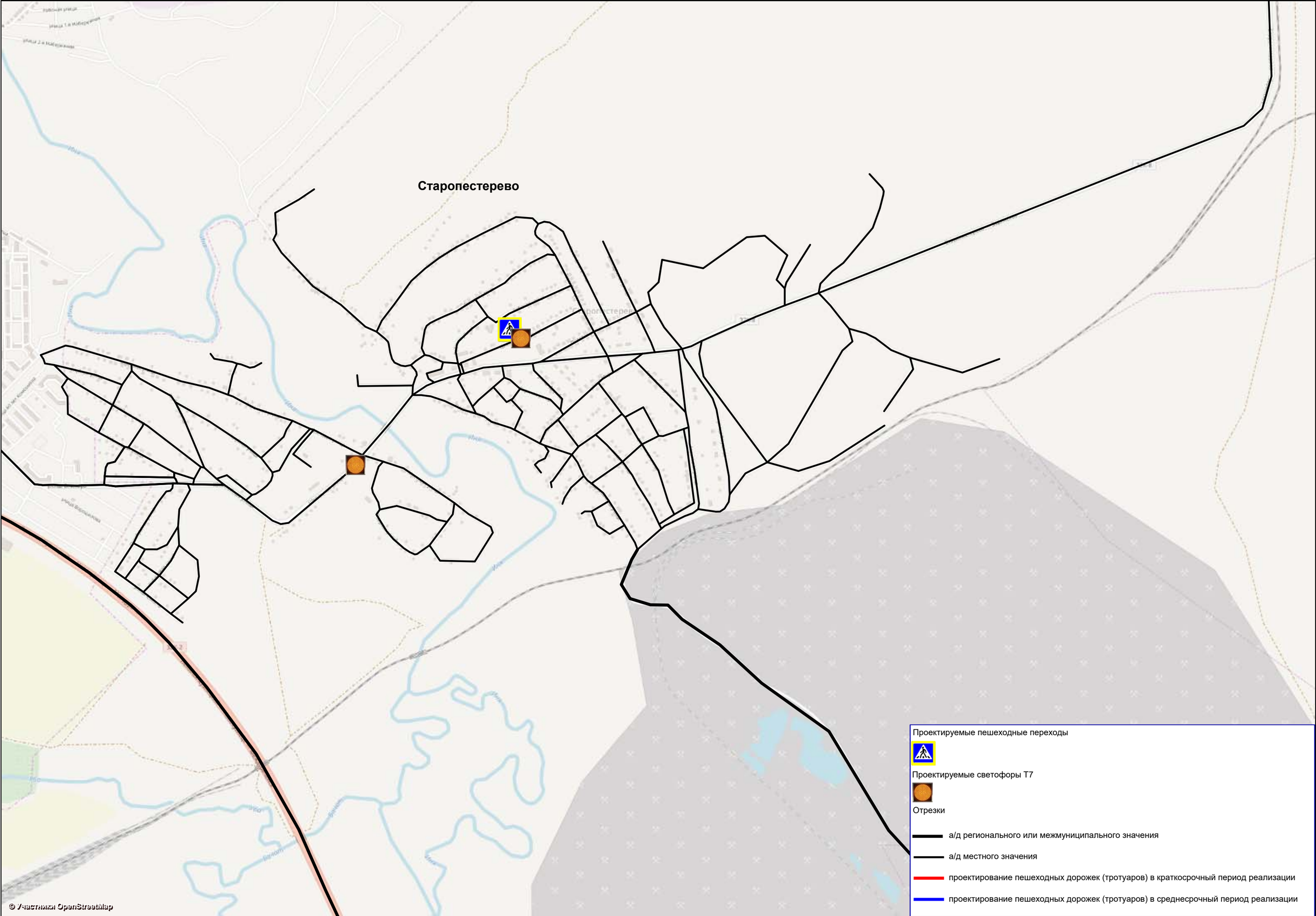
© Участники OpenStreetMap

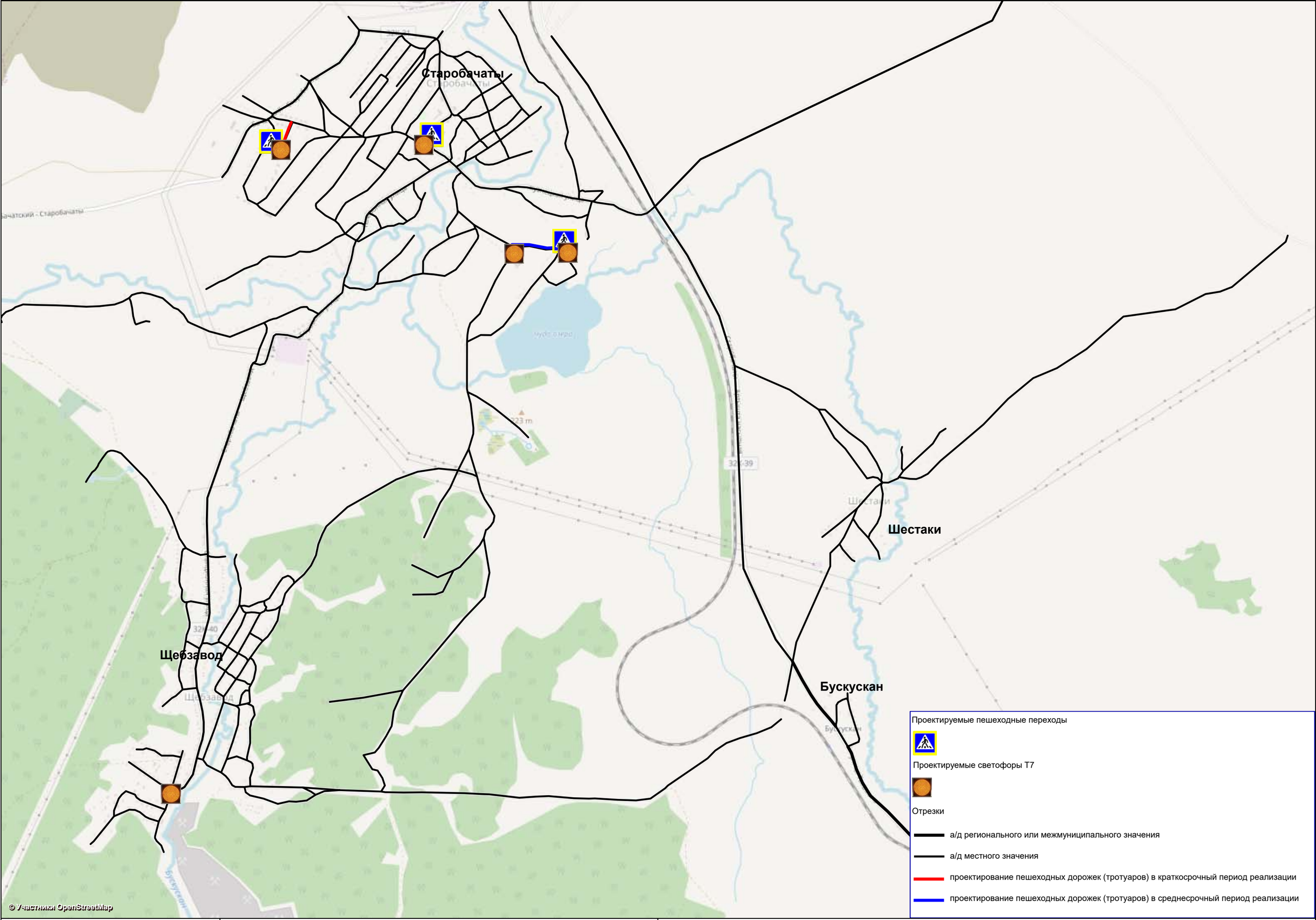


© Участники OpenStreetMap



ООО "ПроектГрупп"	Комплексная схема организации дорожного движения	Мероприятия по безопасности дорожного движения на территории Беловского муниципального района


Старопестерево
Проектируемые пешеходные переходы
Проектируемые светофоры Т7
Отрезки
а/д регионального или межмуниципального значения
а/д местного значения
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в краткосрочный период реализации
проектирование пешеходных дорожек (тротуаров) в среднесрочный период реализации
© Участники OpenStreetMap



ООО "ПроектГрупп"	Комплексная схема организации дорожного движения	Мероприятия по безопасности дорожного движения на территории Беловского муниципального района