



АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА МЕГИОНА
Ханты-Мансийского автономного округа-Югры

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

«28» 11 2025г.

№ 1870

Об утверждении комплексной схемы
организации дорожного движения
муниципального образования город
Мегион

В соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 28.12.2014 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», от 10.12.1999 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», статьями 43, 45 устава города Мегиона, в целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса на территории муниципального образования город Мегион:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования город Мегион, согласно приложению.

2. Признать утратившим силу постановление администрации города от 26.07.2018 №1525 «Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения городского округа город Мегион».

3. Управлению общественных связей (О.Л.Луткова) разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации города в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в срок, не превышающий тридцати дней со дня утверждения.

4. Контроль за выполнением постановления возложить на заместителя главы города курирующего сферу жилищно-коммунального хозяйства и градостроительства.

Исполняющий обязанности главы города

И.Г.Алчино



Приложение

к постановлению администрации города

от «28» 11 2025 № 1840

<p align="center">УТВЕРЖДЕНА</p> <p>постановлением администрации города Мегиона от «<u> </u>» <u> </u> 2025 № <u> </u></p>	
Наименование городского округа, для которого разрабатывается КСОДД	городской округ Мегион Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.
Наименование органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД	Администрация города Мегиона
Дата утверждения КСОДД	

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД МЕГИОН

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	6
Паспорт КСОДД.....	7
информация о согласовании КСОДД.....	9
1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации муниципального образования город Мегион	10
1.1. Результаты анализа документов стратегического и территориального планирования.....	10
1.2. Оценка социально-экономической деятельности.....	11
1.3. Оценка технического состояния автомобильных дорог.....	29
1.4. Оценка организации движения, включая организацию движения маршрутных транспортных средств, организацию движения грузовых автомобилей, организацию движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.....	36
1.4.1. Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения.....	36
1.4.2. Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования	36
1.4.3. Организация движения грузовых ТС.....	48
1.4.4. Организация движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.....	49
1.5. Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования.....	50
1.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	50
1.7. Результаты анализа состава парка транспортных средств.....	50
1.8. Оценка основных параметров дорожного движения.....	51
1.9. Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками).....	55
1.10. Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий за последние три года, предшествующих дате начала разработки КСОДД.....	56
1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	66



2.Варианты проектирования КСОДД.....	67
2.1.Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание Инновационного сценария.....	69
2.1.1.Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств.....	69
2.1.2.Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности.....	69
2.1.3.Оптимизация циклов светофорного регулирования.....	69
2.1.4.Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров).....	70
2.1.5.Использование адаптивного регулирования на светофорных объектах (при наличии обоснования).....	71
2.1.6.Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос.....	71
2.1.7.Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	74
2.1.8.Развитие парковочного пространства.....	75
2.1.9.Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств	77
2.1.10.Организация реверсивного движения и одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	77
2.1.11.Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог.....	78
2.1.12.Организация движения грузовых автомобилей.....	79
2.1.13.Установление скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	81
2.1.14.Обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям	93
2.1.15.Развитие дорог или их участков, направленное на повышение эффективности	



функционирования совокупности дорог и улиц.....	94
2.1.16.Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функцию фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения	100
2.2.Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	101
2.3.Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения	101
2.4.Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог, расположенных на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, на последующие 5 лет, в том числе с распределением по годам, и последующий плановый период на 15 лет либо на срок действия документов стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, а также расчет значений данных показателей	101
3.Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД.....	103
4.Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД.....	108
5.Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД	111
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	118
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	124
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	126
ПРИЛОЖЕНИЕ Г.....	136



ВВЕДЕНИЕ

Непрерывный рост уровня автомобилизации на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры при увеличении средних скоростей и повышении мобильности населения предъявляет особые требования к транспортным системам на территории округа в части их безопасности и технических параметров (пропускной способности). Однако деятельность в этой сфере сопряжена с крупными финансовыми вложениями или может ограничиваться различными факторами, в частности, исторически сложившейся городской застройкой или географическими особенностями территории.

Решением транспортных проблем муниципальных образований без значительных капитальных вложений может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения (далее – КСОДД), которые предусматривают совокупность конструктивно-планировочных и организационных мероприятий. Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети (далее – УДС), повысить уровень безопасности дорожного движения (далее – БДД) и качество обслуживания населения на территории муниципального образования.

Целью настоящей работы является разработка КСОДД муниципального образования города Мегиона (далее – МО г.Мегион). Разработка КСОДД велась совместно с разработкой Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион (далее – ПКРТИ).

КСОДД МО г.Мегиона разработана в соответствии с требованиями приказа Министерства транспорта Российской Федерации (далее – приказ Минтранса). В целях соответствия требованиям Приказа Минтранса, КСОДД в части анализа существующей дорожно-транспортной ситуации МО г.Мегиона содержит информацию, содержащуюся в ПКРТИ.

Целью КСОДД является разработка оптимизированного комплекса мероприятий по обоснованному системному развитию дорожного движения на сети дорог, расположенных в границах МО г.Мегион, на период до 2040 года.

Реализация разработанной КСОДД позволит увеличить пропускную способность УДС на территории МО г.Мегион, оптимизировать транспортные потоки, уменьшить возможность возникновения заторовых ситуаций, снизить аварийность и негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.



ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования города Мегиона		
Основание для разработки КСОДД	Муниципальный контракт №27-УС от 08.04.2024; Статьи 21, 22 Федерального закона Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18.02.2025 № 49 «Об установлении требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения».		
Значения показателей для утверждаемого варианта проектирования КСОДД	Показатели	Сущ.	Проект
	Протяженность улиц и дорог, км	145,5	162
	Плотность УДС, км/км ²	1,71	1,90
	Количество участков дорожной сети, перегруженных движением, ед.	3	0
	Средняя загруженность всей сети, %	27	24
	Средняя скорость всех поездок, км/ч	43,37	45,38
	Уровень обслуживания	В	А
	Дефицит парковочного пространства, м/м	20 873	0
	Социальный риск, погибших на 100 тыс. чел.	0	0
Сроки и этапы реализации КСОДД	Срок реализации КСОДД: 2025–2040 годы. Этапы реализации программы: Этап 1 – с 2025 до 2029 года; Этап 2 – с 2030 до 2040 года.		
Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание	Мероприятия, описанные в настоящем Документе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов и велосипедистов, на улучшение социально-экономического положения МО г. Мегион. В список запланированных мероприятий вошли: мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования; обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям; мероприятия по строительству дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающим		

	<p>эффективность функционирования сети дорог в целом;</p> <p>мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;</p> <p>мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;</p> <p>мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.</p>
Сведения об объемах и источниках финансирования мероприятий по организации дорожного движения	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2025–2040 годах составит 1 748 001,79 тыс. руб., из них средства федерального бюджета – 54 000 тыс. руб., регионального бюджета – 930 726,60 тыс. руб., местного бюджета – 628 261,59 тыс. руб. Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке представительным органом местного самоуправления.</p>



ИНФОРМАЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ КСОДД

В соответствии с частью 9 статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» комплексные схемы организации дорожного движения, разрабатываемые для городского округа подлежат согласованию:

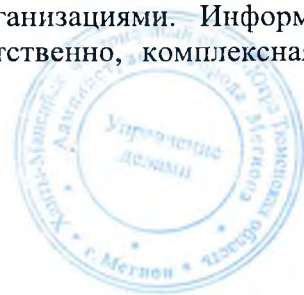
с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения;

с органами и организациями, перечень которых установлен нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.

Правительством Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 16.08.2019 №269- п утвержден дополнительный перечень органов и организаций, с которыми подлежат согласованию комплексные схемы организации дорожного движения, а именно Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу - Югре.

Для согласования комплексная схема организации дорожного движения направлена в адрес Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (письмо от 02.04.2025 №ДН-453), Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Ханты-Мансийскому автономному округу - Югре (письмо от 13.08.2025 №ЕК-1070).

В соответствии с частями 9.3, 9.4 статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Комплексные схемы организации дорожного движения должны быть рассмотрены в срок не более тридцати дней со дня поступления на согласование. В случае ненаправления органами и организациями, с которыми подлежат согласованию комплексные схемы организации дорожного движения, информации о рассмотрении комплексных схем организации дорожного движения, в срок, установленный частью 9.2, комплексные схемы организации дорожного движения, считаются согласованными с указанными органами и организациями. Информация о рассмотрении в установленный срок не поступила, соответственно, комплексная схема организации дорожного движения считается согласованной.



1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации муниципального образования город Мегион

1.1. Результаты анализа документов стратегического и территориального планирования

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации осуществляется в соответствии с:

Градостроительным кодексом Российской Федерации;

Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральным законом от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»;

Федеральным законом от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральным законом от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения»;

распоряжением Правительства Российской Федерации от 04.11.2017 №2438-р «Перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации».

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города Мегион, включает следующие документы (с изменениями и дополнениями):

проекты планировки территории и проекты межевания территории городского округа Мегион;

местные нормативы градостроительного проектирования города Мегиона, утвержденные постановлением администрации города Мегион от 09.02.2023 №248;

правила землепользования и застройки города Мегиона, утвержденные постановлением администрации города Мегион от 07.10.2022 №2588;

правила благоустройства территории городского округа Мегион, утвержденные решением Думы города Мегион от 27.11.2020 №31;

распоряжение администрации города «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности муниципального образования город Мегион».

Правовое обеспечение функционирования и развития транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках действующего законодательства. Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион, в целом сформирована.

Транспортная инфраструктура включает в себя автомобильные дороги, мосты, путепроводы, транспортные развязки, объекты дорожного и придорожного сервиса, а также иные объекты, предназначенные для обслуживания пассажиров и других участников дорожного движения.

Транспортная инфраструктура МО г.Мегион представлена автомобильными дорогами

общего пользования регионального и местного значения, автомобильными мостами и путепроводами, ж/д вокзалом, объектами дорожного и придорожного сервиса.

Протяженность автомобильных дорог всех форм собственности, находящихся на территории МО г.Мегион, составляет 145,5 км, из которых 131,3 км с твердым покрытием, плотность автомобильных дорог на территории МО г.Мегион составляет – 1,71 км/км² (в границах г.Мегиона – 19,2 км/км²).

Светофорное регулирование осуществляется на 29 перекрестках и перегоне улиц. Схема пересечений со светофорным регулированием представлена на рисунках 9 – 10.

Перспективы развития территории МО г.Мегион, в том числе транспортной инфраструктуры, определяются на основании документов территориального и стратегического планирования, к которым относятся:

стратегия социально-экономического развития на федеральном, региональном и местном уровнях;

план мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития;

схема территориального планирования на федеральном, региональном и местном уровнях;

генеральный план муниципального образования;

государственные и муниципальные программы.

Развитие улично-дорожной сети МО г.Мегион направлено на обеспечение эффективности социально-экономического развития, удобства жизни населения в условиях высокого уровня автомобилизации и повышение качества услуг пассажирского транспорта.

1.2.

Оценка социально-экономической деятельности

Город Мегион по своим производственно-экономическим активам и человеческому капиталу относится к наиболее значимым муниципальным образованиям Ханты-мансийского автономного округа – Югры.

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в муниципальном образовании, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Мегион – город с благоприятной социально-демографической ситуацией. В последние несколько лет население Мегиона растет умеренными темпами.

Численность постоянного населения на 01.01.2024 года составляет 59 715 человек.

Основной причиной значительного прироста численности населения является положительный итог механического и естественного движения населения, который за 2023 год составил 541 человек. Динамика численности населения МО г.Мегион за последние 10 лет представлена на рисунке 1.

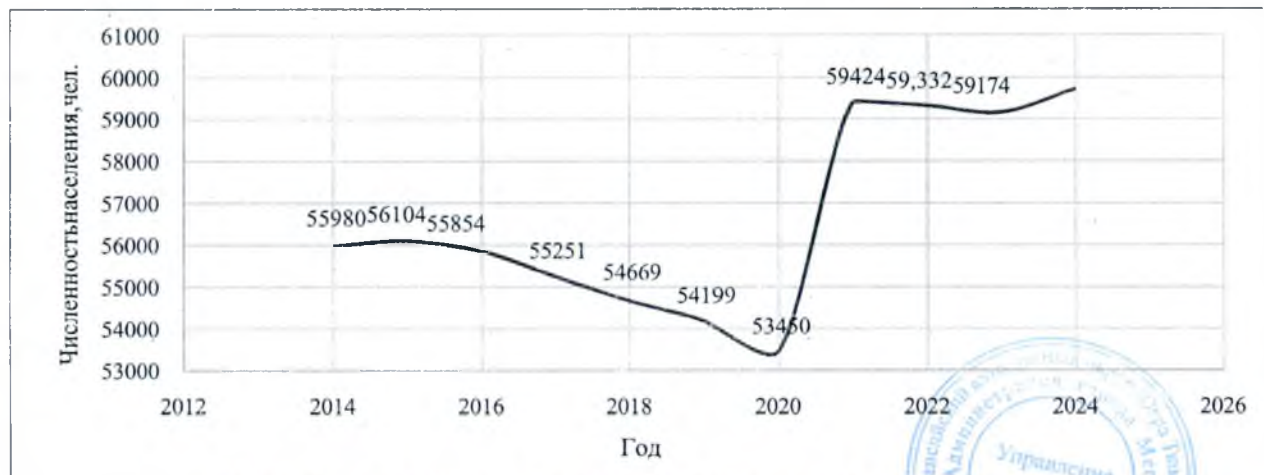


Рисунок 1 – Динамика численности населения в МО г.Мегион

По результатам анализа численности населения видно, что с 2014 по 2015 год численность населения увеличивалась, но с 2016 по 2020 год численность населения стремительно сокращалась. С 2020 по 2021 произошел стремительный рост численности населения, количество населения превысило показатель 2016, но в течение последующих двух лет произошел не большой отток населения. На 01.01.2024 года жителей, проживающих на территории МО г.Мегион увеличилось на 291 человека по сравнению с 2021 годом.

Для полной оценки демографической ситуации важно оценить возрастную структуру численности на населения. Данные по возрастной структуре населения в МО г.Мегион за 5-летний период представлены на рисунке 2.

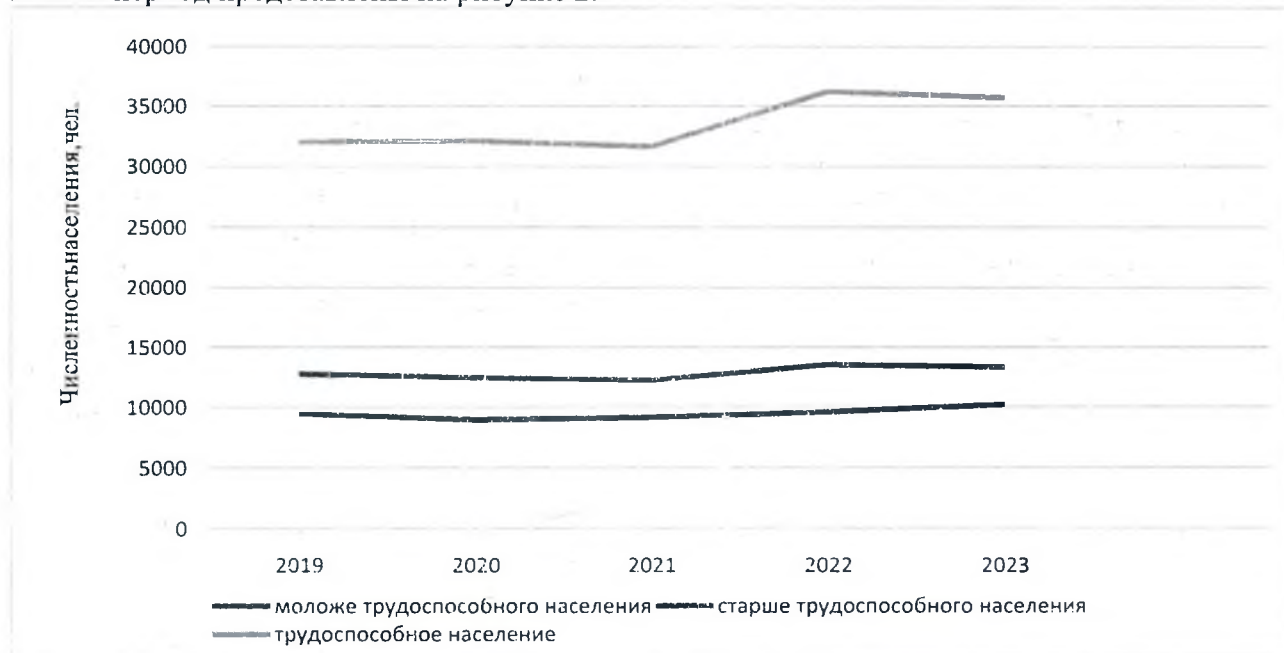


Рисунок 2 – Возрастная структура численности населения в МО г.Мегион

Проанализировав диаграмму возрастной структуры численности населения МО г.Мегион, можно сделать вывод, что за последние 5 лет численность трудоспособного населения увеличилась на 11,4%, численность моложе трудоспособного населения увеличилась на 4,5%, а численность старше трудоспособного населения увеличилась на 8,1%.

В соответствии с данными докладов о социально-экономической ситуации за последние 2 года в МО г.Мегион в таблице 1 приведены показатели прироста численности населения и миграционные показатели МО г.Мегион за период с 2022 по 2023 гг.

Таблица 1 – Показатели прироста численности населения и миграционные показатели МО г.Мегион

Наименования показателей	2022 год	2023 год	%, 2023 к 2022
Численность населения на начало года, человек	59 332	59 174	99,7
Число рождений	474	435	91,8
Коэффициент рождаемости, промилле	8,0	7,32	91,5
Число смертей	395	404	102,3

Коэффициент смертности, промилле	6,7	6,8	101,5
Итог естественного движения населения, человек	79	31	39,2
Коэффициент естественного прироста населения, промилле	1,3	0,52	40
Наименования показателей	2022 год	2023 год	%, 2023 к 2022
Прибыло на территорию, человек	1 596	2145	134,4
Выбыло из территории, человек	1 833	1635	89,2
Итог механического движения населения (-убыль, + прирост), человек	-237	510	в 3 раза
Коэффициент миграционного сальдо, промилле	-4,0	8,6	в 3 раза
Численность населения на конец года, человек	59 174	59 715	100,9
Среднегодовая численность, человек	59 253	59 444	100,3

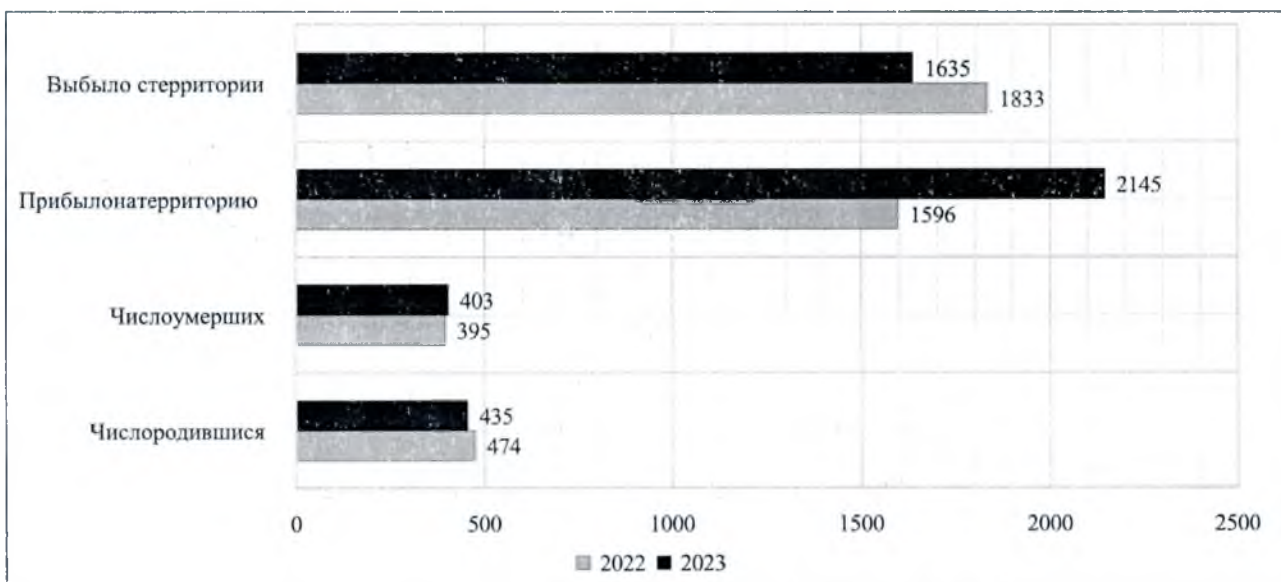


Рисунок 3 – Основные демографические показатели численности населения МО г.Мегион

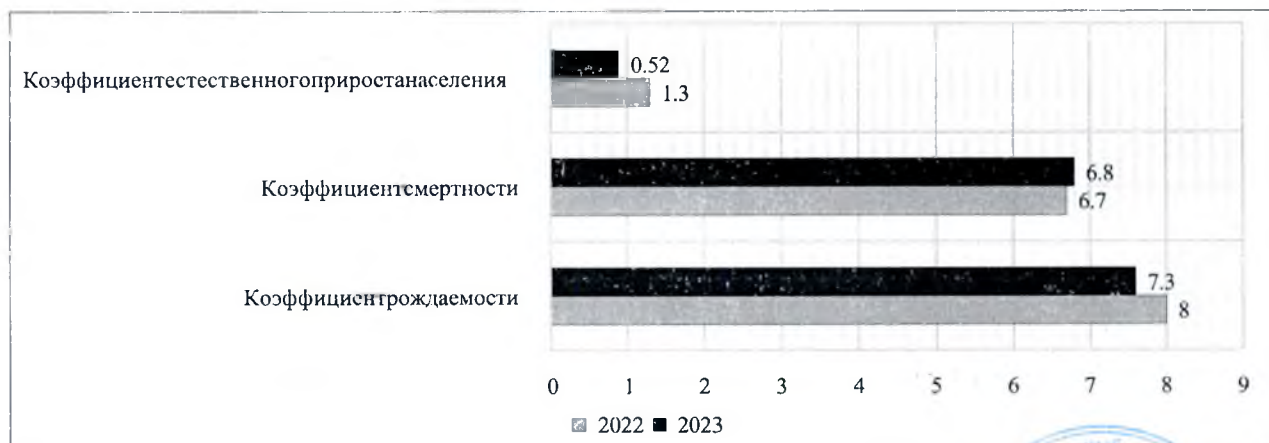


Рисунок 4 – Основные коэффициенты, характеризующие демографическую ситуацию в МО г.Мегион

Таким образом, за последние 2 года демографическая ситуация в 2022 и 2023 в городе



Мегион показывает положительную динамику, количество прибывших человек на территорию в 2023 году превысило показатель 2022 года, положительная динамика также прослеживается в убыли населения с территории в 2023 году на 198 человек меньше выбыло чем в 2022 году.

В рассматриваемый период в 2022 году число родившихся превышает число умерших на 79 человек, а в 2023 году число родившихся человек превышает число умерших на 31 человек.

За последние 2 года видна положительная динамика роста количества населения г.Мегион, на основной прирост населения влияет миграционный прирост (убыль), однако определить общую тенденцию изменения показателей не предоставляется возможным, так как в период с 2015 по 2021 год происходила существенная убыль населения.

Численность населения города Мегиона в экономически активном возрасте составляет 40 188 человек, или же 67,3% от общей численности населения. Из их числа 35 330 человек (87,9 %) заняты в экономике. Немногим менее половины числа занятых в экономике, или же 46,6%, трудятся в крупных и средних предприятиях муниципального образования, 24,7% заняты в сфере малого бизнеса, остальные 28,7% учитываются по строке «неучтенный сектор», включающий в себя численность работающих в организациях, дислоцированных на территории муниципального образования, но производящих работы на других территориях и учитываемых в показателях той территории, работающих вахтовым методом, без заключения трудового договора, безработных граждан.

Таблица 2 – Показатели занятости населения МО г.Мегион

Показатели	2021 год	2022 год	2023 год	%, 2023/2022
Численность экономически активного населения	37 488	38 391	40 188	104,7
Численность занятого в экономике населения	31 679	33 190	35 330	106,5
из них:				
численность индивидуальных предпринимателей	1 302	1 240	1 234	99,5
численность самозанятых	1 088	1 706	2 468	144,7
неучтенный сектор (численность работающих (жителей города Мегион и пгт.Высокий) в организациях, дислоцированных на территории городского округа, но производящих работы на других территориях и учитываемых в показателях той территории; работающие вахтовым методом; без заключения договора, безработных граждан и т.д.)	8 545	9 744	10 781	111,0

Таблица 3 – Поотраслевая численность работников

Отрасли	Численность работающих среднесписочного состава, человек		%, 2023/2022
	2022 год	2023 год	
Всего	16 216	16 471	101,6
Добыча полезных ископаемых	3 617	3 562	98,5
Обрабатывающие производства	784	747	95,3

Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	1 115	1 216	109,1
Строительство	1 206	1 255	104,1
Отрасли	Численность работающих среднесписочного состава, человек		%, 2023/2022
	2022 год	2023 год	
Торговля, ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	419	408	97,4
Транспортировка и хранение	1 666	1 614	96,9
Деятельность финансовая и страховая	77	61	79,2
Деятельность профессиональная, научная и техническая	737	1 077	146,1
Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	658	752	114,3
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	768	753	98,0
Образование	2 281	2 197	96,3
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	1 594	15 36	96,4
Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	427	430	100,7
Предоставление прочих видов услуг	33	32	97,0

За 2023 год общая численность работников крупных и средних предприятий увеличилась на 1,6%.

Таблица 4 – Поотраслевая численность работников муниципальных учреждений

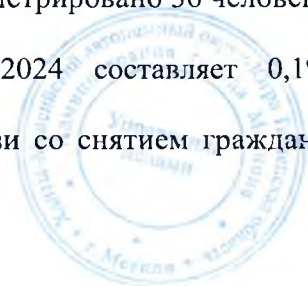
Отрасли	Численность работающих среднесписочного состава на конец года, человек			%, 2023/2022
	2021 год	2022 год	2023 год	
Образование	2 035	1 962	1 885	96,1
Культура	364	360	359	99,7
Физическая культура и спорт	196	202	195	96,5
Молодежная политика	47	48	54	112,5
Прочие муниципальные учреждения	212	210	213	101,4
ВСЕГО	2 854	2 782	2 706	97,3

Среднесписочная численность работников бюджетной сферы увеличилась в отрасли «молодежная политика», в остальных отраслях численность снижается в пределах 0,3-6,6%, что связано с оптимизацией деятельности учреждений.

По состоянию на 01.01.2024 в качестве безработных зарегистрировано 36 человек, что на 40,0% ниже, чем на 01.01.2023 (60 чел.).

Уровень зарегистрированной безработицы на 01.01.2024 составляет 0,1% (на 01.01.2023 - 0,2%).

Снижение числа безработных граждан произошло в связи со снятием граждан с



регистрационного учета по причинам:

организация собственного дела – 16;

временное трудоустройство – 5;

постоянное трудоустройство – 3.

Мероприятия по содействию занятости населения осуществлялись в рамках государственной программы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Поддержка занятости населения»:

общественные работы – 59 человек;

временное трудоустройство граждан предпенсионного и пенсионного возраста – 4 человека;

временные работы для граждан, испытывающих трудности в поиске работы – 15 человек;

временное трудоустройство выпускников образовательных организаций – 14 человек; заключено договоров на временное трудоустройство несовершеннолетних граждан в возрасте от 14 до 18 лет – 1295 человек;

трудоустройство незанятых инвалидов, в том числе молодого возраста – 2 человека; стажировка инвалидов молодого возраста и инвалидов, получивших инвалидность впервые – 3 человека;

трудоустройство освобожденных из мест лишения свободы – 2 человека; содействие samozанятости безработных граждан – 16 человек; общественные работы доп.меры – 5 человек;

профессиональное обучение безработных граждан – 39 человек; профессиональное обучение инвалидов – 1 человек;

профессиональное обучение женщин, находящихся в отпуске по уходу за ребенком в возрасте до трех лет, а также женщин, имеющих детей дошкольного возраста, не состоящих в трудовых отношениях и обратившихся в органы службы занятости – 2 человека;

профессиональное обучение и получение дополнительного профессионального образования лиц в возрасте 50 лет и старше, а также лиц предпенсионного возраста – 6 человек.

Малое и среднее предпринимательство является важным элементом рыночной экономики МО г.Мегион. Субъекты малого и среднего предпринимательства присутствуют практически во всех отраслях производственной и непроизводственной сфер деятельности.

Развитие малого и среднего предпринимательства способствует повышению благосостояния граждан, созданию новых рабочих мест, увеличению доходной части бюджета.

Согласно сведениям из Единого реестра субъектов малого и среднего предпринимательства Федеральной налоговой службы по состоянию на 01.01.2024 на территории муниципального образования осуществляли свою деятельность в различных отраслях экономики 1 635 субъекта малого и среднего предпринимательства, в том числе 401 микро-, малых и средних предприятий и 1234 индивидуальных предпринимателей, что ниже показателя 2022 года на 1,1% (в 2022 году – 1 653 ед.).

Таблица 5 – Показатели развития малого и среднего предпринимательства

	2022 год	2023 год	Темп роста (снижения), %
Количество субъектов малого и среднего предпринимательства (без учета индивидуальных предпринимателей)	413	401	97,1
Индивидуальные предприниматели, человек	1240	1234	99,5

Среднесписочная численность работающих на малых и средних предприятиях, тыс. человек	4,3	4,4	102,3
Доля работающих на предприятиях малого и среднего предпринимательства в общей численности работающих, %	12,9	12,4	- 0,5 п/п
Количество самозанятых граждан, зафиксировавших свой статус и применяющих специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход», нарастающим итогом тыс. человек	1,7	2,5	147,1

Практически неизменной на протяжении последних лет остается отраслевая структура малого бизнеса. Наиболее распространенными видами экономической деятельности в сфере малого и среднего предпринимательства на территории города являются деятельность прочего сухопутного транспорта (24,5%), оптовая и розничная торговля (23,3%), аренда и лизинг транспортных средств (5,5%), деятельность ресторанов и предприятий общественного питания (4,6%), строительство (4,5%), предоставление услуг парикмахерскими и салонами красоты (3,8%), образование (2,0%), деятельность в сфере медицины (1,6%).

Объем налоговых поступлений в городской бюджет от субъектов малого бизнеса за январь-декабрь 2023 года составил 181,5 млн рублей, в том числе:

по упрощенной системе налогообложения – 181,0 млн рублей;

в виде стоимости патента в связи с применением патентной системы налогообложения – 0,5 млн рублей.

Удельный вес налогов на совокупный доход в общем объеме поступивших налоговых доходов в бюджет города Мегиона снизился с 14,1% в январе-декабре 2022 года до 11,4% в январе-декабре 2023 года.

Основным источником финансирования деятельности сферы малого и среднего предпринимательства по-прежнему остаются личные сбережения предпринимателей. Привлечение заемных и кредитных ресурсов остается для предпринимателей достаточно проблематичным.

Основным инструментом реализации государственной политики в области развития бизнеса являлась муниципальная программа «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства на территории города Мегиона». Общий объем финансирования мероприятий программы в 2023 году составил 3 026,20 тыс. рублей, в том числе: за счет средств окружного бюджета - 2 874,80 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета - 151,40 тыс. рублей.

В рамках подпрограммы 1 «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства» реализованы региональные проекты:

В рамках регионального проекта «Акселерация субъектов малого и среднего предпринимательства» предусмотрено финансирование в объеме - 2 715,0 тыс. рублей, в том числе: за счет средств окружного бюджета - 2 579,9 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета – 135,8 тыс. рублей. Заключено 17 соглашений на сумму - 2 715,6 тыс. рублей, в том числе: за счет средств бюджета автономного округа в размере - 2 579,9 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета в размере – 135,7 тыс. рублей, что составляет 100% от выделенного финансирования.

Субъекты, осуществляющие деятельность в области здравоохранения, спорта, отдыха и развлечений, общественного питания, в сфере туризма и прочих услуг получили финансовую поддержку, по направлениям: на аренду нежилых помещений - 12 субъектов; на приобретение оборудования - 4 субъекта; на коммунальные услуги - 1 субъект.

В рамках регионального проекта «Создание условий для легкого старта и комфортного ведения бизнеса» предусмотрено финансирование в объеме – 310,5 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств окружного бюджета – 294,9 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета - 15,6 тыс. рублей. Заключено 2 соглашения на сумму 310,4 тыс. рублей, в том числе: за счет средств бюджета автономного округа в размере – 294,9 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета в размере – 15,5 тыс. рублей, что составляет 99,97% от выделенного финансирования. Субъекты, осуществляющие деятельность в области общественного питания, получили финансовую поддержку по направлению: возмещение части затрат на аренду нежилых помещений.

В рамках подпрограммы 2 «Поддержка сельскохозяйственного производства» реализованы основные мероприятия:

«Поддержка рыбохозяйственного комплекса» с выделенным финансированием 418,7 тыс. рублей;

«Развитие отрасли животноводства» с выделенным финансированием 4 542,4 тыс. рублей.

В рамках основного мероприятия «Развитие отрасли животноводства» предоставлена финансовая поддержка сельскохозяйственному товаропроизводителю, осуществляющему деятельность на территории города Мегиона, по направлению: реализация продукции животноводства собственного производства, содержание маточного поголовья сельскохозяйственных животных в сумме 4 542,4 тыс. рублей.

В рамках основного мероприятия «Поддержка рыбохозяйственного комплекса» предоставлена финансовая поддержка товаропроизводителям, осуществляющим деятельность на территории города Мегиона в сумме 418,7 тыс. рублей по направлениям: реализация пищевой рыбной продукции собственного производства.

Промышленное производство города Мегиона включает в себя следующие разделы (отрасли):

добыча полезных ископаемых;

обрабатывающие отрасли;

обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха; водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельности по ликвидации загрязнений.

За 2023 год объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами организаций (без субъектов малого предпринимательства), составил 33 542,0 млн рублей, что составляет 115,4% к показателю 2022 года.

Объем отгруженной промышленной продукции по полному кругу предприятий города Мегиона за 2023 год составил 14 144,3 млн рублей, или 121,0% к показателю 2022 года.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности млн рублей представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности

Показатели	Январь-декабрь 2022 года	Январь-декабрь 2023 года	Темп роста в действующих ценах, %
Всего объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности организаций (без субъектов малого предпринимательства)	29 055,4	33 542,0	115,4

Показатели	Январь-декабрь 2022 года	Январь-декабрь 2023 года	Темп роста в действующих ценах, %
Объем отгруженной промышленной продукции по полному кругу предприятий	11 691,6	14 144,3	121,0
в том числе по видам экономической деятельности:			
Добыча полезных ископаемых	6 941,5	8 368,0	120,6
Обрабатывающие производства	1 682,2	1 832,1	108,9
Обеспечение электрической энергии, газом и паром; кондиционирование воздуха	2 823,6	3 683,8	130,5
Водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	244,3	260,4	106,6

Основную долю промышленного производства составляют предприятия по добыче полезных ископаемых, на долю которых приходится 59,2% от общего объема отгруженных товаров промышленного производства.

Предприятиями по виду деятельности «Добыча полезных ископаемых» за январь - декабрь 2023 года отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами в действующих ценах на сумму 8 368,0 млн рублей, что на 20,6% выше уровня показателя 2022 года.

Основными видами экономической деятельности «Обрабатывающие производства» в городе являются производство пищевых продуктов, предоставление услуг по монтажу, ремонту и техническому обслуживанию машин и оборудования. Объем продукции обрабатывающих производств за отчетный период увеличился, и составил 1 832,1 млн рублей, или 108,9% к уровню показателя 2022 года.

Объем отгруженной продукции собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду деятельности «Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха» за отчетный период 2023 года составил 3 683,8 млн рублей, что на 30,5% выше показателя 2022 года.

В структуре объема отгруженных товаров собственного производства по виду деятельности «Водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений» за 2023 год выполнено работ и услуг на сумму 260,4 млн рублей, или 106,6% к соответствующему периоду 2022 года в действующих ценах.

Основной положительный вклад в динамику промышленного производства в 2023 году внесли добыча полезных ископаемых, обеспечение электрической энергии, газом и паром; кондиционирование воздуха и выпуск обрабатывающих производств. В целом индексы промышленного производства продемонстрировали положительную динамику, что говорит об адаптации промышленности к сложившимся макроэкономическим условиям и продолжении поствосстановительного роста экономики города.

Жилищно-коммунальный комплекс является одной из важнейших отраслей социально-экономической сферы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, который играет важную социальную, экономическую и экологическую роль в жизни современного общества, формирует и развивает комфортную среду для проживания граждан. Стабильность работы и уровень предоставляемых жилищно-коммунальных услуг непосредственно оказывают влияние на качество жизни населения и развития экономики муниципального образования.

Современное жилищно-коммунальное хозяйство – это многоотраслевой комплекс, включающий взаимосвязанные между собой предприятия и организации.

В структуру жилищно-коммунального комплекса города Мегиона входят 13 основных

предприятий различных форм собственности, предоставляющие жилищно-коммунальные услуги на территории муниципального образования.

Система теплоснабжения муниципального образования включает:

20 установленных котлов с суммарной тепловой мощностью 487,08 Гкал/час;

24 центральных тепловых пунктов и 6 подмешивающих станций;

Общая протяженность сетей теплоснабжения в двухтрубном исчислении 129,34 км. Протяженность ветхих тепловых сетей (в двухтрубном исполнении) составляют 38,3 км, протяженность сетей с износом более 60% составляет 29,6 %. Всего износ тепловых сетей составляют 46 %.

Услугой центрального теплоснабжения муниципального образования охвачено 99,5% общей площади жилищного фонда.

Потребителями тепла являются жилые дома капитального и некапитального исполнения, бюджетные организации и прочие потребители.

В систему водоснабжения города Мегиона входят:

3 водозабора;

31 артезианская скважина;

3 насосные станции II подъема, в том числе:

2 единицы водоочистных сооружений;

6 резервуаров чистой воды;

общая протяженность водопроводных сетей составляет 150,3 км.

Источником водоснабжения города и поселка городского типа Высокий являются подземные воды Атлым-Новомихайловского и Тавдинского водоносных комплексов. На территории города Мегиона общая площадь жилых помещений по предварительным данным составляет 1 167,2 тыс. кв.м. Проблема неплатежей за коммунальные услуги для предприятий жилищно-коммунального комплекса остается одной из актуальных.

На 01.01.2024 дебиторская задолженность по предприятиям жилищно-коммунального хозяйства города Мегиона составила 648,5 млн рублей, что на 21,3% меньше, чем за аналогичный период 2022 года. Основным дебитором организаций жилищно-коммунального хозяйства, по-прежнему, остается население и в целях снижения дебиторской задолженности предприятиями жилищно-коммунального комплекса города проводится контроль и анализ дебиторской задолженности. Размер просроченной задолженности населения за оказанные жилищно-коммунальные услуги (свыше 2 месяцев) составляет 437,0 млн рублей (за период с января по декабрь 2023).

Ежемесячно осуществляется мониторинг долгов, составление реестров должников с остатками сумм по лицевым счетам, подключение юридической службы для проведения работы по досудебному урегулированию, начисление пени. Льготной категории населения предоставляются субсидии. На 01.01.2024 число семей, которым были предоставлены субсидии по оплате жилищно-коммунальных услуг, уменьшилось на 31,3% и составило 233 семьи (339 семьи на 01.01.2023). Объем предоставленных субсидий на оплату жилого помещения и коммунальных услуг за отчетный период составил 11,2 млн. рублей (13,9 млн рублей на 01.01.2023), что на 19,6% меньше, чем за январь-декабрь 2022 года.

Улучшению качественных характеристик жилищного фонда, его сохранности, а также продлению срока эксплуатации способствует комплекс работ и услуг по содержанию, техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонту, выполняемых с целью поддержания его потребительских свойств и эффективной эксплуатации в течение всего жизненного цикла многоквартирных домов.

В целях улучшения условий проживания населения в 2023 году продолжилось переселение граждан из аварийного жилищного фонда. Всего за год снесено 27 многоквартирных домов, из них 15 домов расположено в поселке городского типа Высокий, 12 домов на территории города Мегиона.

Перспективным направлением деятельности для города является поддержка местных



инициатив. Конкурсный отбор проектов поддержки местных инициатив направлен на реализацию социально значимых проектов на территории муниципального образования с привлечением граждан и организаций к деятельности органов местного самоуправления в решении вопросов местного значения. Поддержка местных инициатив осуществляется посредством субсидирования путем предоставления грантов победителям конкурсного отбора.

Реализация регионального проекта по благоустройству «Формирование комфортной городской среды» национального проекта «Жилье и городская среда», осуществляемого в рамках муниципальной программы «Формирование комфортной городской среды города Мегиона».

В целях информирования населения о переходе на новую систему обращения с отходами на официальном сайте администрации города Мегиона был создан раздел «Система обращения с твердыми коммунальными отходами», в котором для населения муниципального образования размещена вся необходимая информация о переходе. активно выходили новостные ленты по обозначенному вопросу.

По новой схеме услуга по вывозу мусора из разряда жилищных, где оплата производилась с квадратного метра, перешла в разряд коммунальных услуг, т.е. взимается с человека. Для улучшения качества предоставляемых услуг и удобства клиентов АО «Югра-Экология» привлекла к работе на местах агентов по расчетно-кассовому обслуживанию, в городе Мегионе – это АО «Газпром энергосбыт Тюмень».

Следующий шаг при переходе на новую систему обращения с ТКО – отдельный сбор мусора, что позволит снизить объем поставляемых на полигоны отходов, и, как следствие, регулировать тарифную политику. На сегодняшний день в городе Мегионе количество мест раздельного накопления твердых коммунальных отходов составляет более 100 мест. Пока этот вид деятельности не носит масштабный характер и не всегда соответствует предписываемым стандартам.

На данный момент администрацией города в рамках переданных отдельных государственных полномочий ведется реестр мест накопления твердых коммунальных отходов, который размещен и обновляется на официальном сайте.

Проводится комплексная работа по определению мест для обустройства площадок накопления твердых коммунальных отходов.

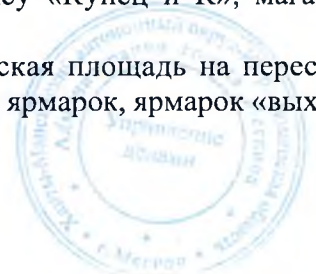
Основной составной частью сельскохозяйственной отрасли муниципального образования являются личные хозяйства населения, роль которых сводится к самообеспечению основными продуктами питания.

Администрация города осуществляет отдельные государственные полномочия по поддержке сельскохозяйственного производства, деятельности по заготовке и переработке дикоросов (за исключением мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами).

Основной задачей в сфере агропромышленного комплекса является создание условий для расширения рынка сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, осуществление переданного государственного полномочия автономного округа по поддержке сельскохозяйственного производства.

За отчетный период проведено 557 ярмарки выходного дня из них 1 специализированная. Для прямого сбыта товаров отечественной продукции сельхозтоваропроизводителей, в том числе произведенной крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, личными подсобными хозяйствами, гражданами, занимающимися садоводством, огородничеством, животноводством на территории города Мегиона в местах повышенной проходимости действуют 4 торговые площадки на прилегающих территориях к торговым центрам «Уют», «Универсам», торговому комплексу «Купец и К», магазину «Северянка».

Для проведения выставок-ярмарок используется городская площадь на пересечении улиц Заречная и Нефтяников в соответствии с планом-графиком ярмарок, ярмарок «выходного



дня».

На 01.01.2024 на территории города Мегиона зарегистрировано 1 крестьянско-фермерское хозяйство (ИП (глава КФХ) Саямкин И.М.) и общество с ограниченной ответственностью «Топ Фиш», занимающееся производством и реализацией рыбной продукции. В хозяйственной книге зарегистрировано 1 личное подсобное хозяйство. Основным направлением деятельности сельскохозяйственных предприятий является производство молока и молочных продуктов.

В рамках переданного государственного полномочия по поддержке сельскохозяйственного производства и деятельности по заготовке и переработке дикоросов за государственной поддержкой в виде субсидий обратился 1 сельхозтоваропроизводитель.

Из бюджета автономного округа сельхозтоваропроизводителям оказана государственная поддержка в виде субсидий в сумме 2,4 млн рублей, что на 74,5% меньше, чем в 2022 году (9,4 млн рублей).

Структура дошкольного образования представлена 10 дошкольными образовательными организациями, 1 структурным подразделением и 9 дошкольными группами дошкольного образования при общеобразовательных организациях.

В контексте реализации федеральных национальных проектов «Демография» и «Образование» во всех образовательных организациях дошкольного образования созданы условия для обучения и воспитания гармонично развитой и социально ответственной личности.

Обеспечение и сохранение 100-процентной доступности дошкольного образования для детей от 1 года осуществляется во исполнение указов Президента Российской Федерации от 07.05.2012 №599 «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки» и от 07.05.2024 №309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

В рамках реализации национального проекта «Образование» во всех дошкольных организациях родители получают необходимую психолого-педагогическую и методическую поддержку по вопросам воспитания детей; обучающиеся обеспечены условиями для развития творческих интересов, а также создана комфортная среда для детей с ограниченными возможностями.

Численность детей, получающих дошкольное образование, в возрасте от 1 года до 8 лет составляет 2 746 воспитанников (в 2022 году – 3 012).

Таблица 7 – Количество воспитанников муниципальных образовательных организаций, реализующих программы дошкольного образования

Наименование	Год	2019	2020	2021	2022	2023
Количество мест		3672	3455	3230	3194	2799
Количество детей		3683	3455	3207	3194	2746

На территории города Мегиона действуют 7 муниципальных общеобразовательных организаций.

По состоянию на 01.09.2023 в школах города сформирован 291 класс, в которых обучается 7 089 школьников (01.09.2022 – 292 класса, 7 118 обучающихся).

В рамках модернизации образования в муниципальных общеобразовательных организациях обеспечен переход на новые федеральные государственные образовательные стандарты третьего поколения.

На территории муниципального образования профессиональное обучение осуществляется на базе бюджетного учреждения профессионального образования Ханты-

Мансийского автономного округа – Югры «Мегионский политехнический колледж».

Численность обучающихся на 01.01.2024 составляет 778 человек, что на 5% выше числа студентов в 2023 году. Из них 99,4%, или же 773 студента, обучаются на очном отделении, 0,6%, или 5 студентов, на заочном отделении. В 2023 году число студентов составляло 741 человек, из них обучающихся заочно 5 человек.

Деятельность библиотек направлена на реализацию Концепции библиотечного обслуживания населения, Концепции поддержки и развития чтения в автономном округе на 2018-2025 годы, Стратегии государственной антинаркотической политики на период до 2030 года, Стратегии противодействия экстремизму, Стратегии противодействия терроризму, развития волонтерского движения, на реализацию проекта «Наше наследие» по ресурсам Президентской библиотеки, проведению Года взаимопомощи в Югре, Года педагога и наставника в России и т.д.

Централизованная библиотечная система города (МБУ «ЦБС») состоит из 4 библиотек. Обеспеченность библиотеками составляет 100%. Услугами общедоступных библиотек пользуется 25,5% жителей города, что количественно составляет 15 576 читателей. Каждый из них в среднем посещает библиотеку 7,7 раз в год, использует 15,9 библиотечных книг.

Таблица 8 – Динамика показателей развития библиотечной отрасли в МО г.Мегион

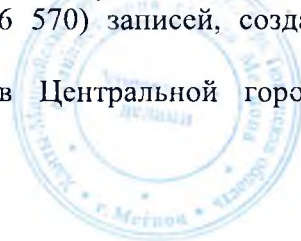
Показатели	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	Темп роста (снижения) 2023 к 2022, %
Среднее число жителей на 1 библиотеку, чел.	13 550	13 363	13 252	14 750	14 794	+0,3
Число читателей	14 075	8 593	14 362	15 930	15 576	-2,2
Книговыдача	257 345	132 324	268 192	298 632	256 063	-14,3
Посещения	94 261	44 646	150 925	162 314	235 917	+45,3
Объем фонда	171 956	172 397	172 514	170 137	176 173	+3,5
Читаемость	18,2	15,4	18,6	18,7	16,4	-12,2
Посещаемость	6,7	5,2	7	12	15,1	+25,8

В 2023 году наблюдается снижение показателя книговыдачи и читаемости. Снижение обусловлено тем, что тенденцией последнего времени стал постепенный переход чтения книг с традиционных бумажных носителей на электронные и аудиовизуальные издания.

Положительная динамика плановых показателей объясняется большим количеством культурно-просветительских мероприятий, что повлияло на показатель «посещения». На посещения также отразилось размещение афиш на портале PRO.культура, просмотры которых включены в значение показателя «обращения удаленных пользователей». Основой для библиотечно-информационного обслуживания является библиотечный фонд. Совокупный объем фондов общедоступных библиотек составил 176 173 экземпляров книг.

Продолжается сотрудничество с ООО «ЭйВиДи-систем» в области развития корпоративной информационно-библиотечной системы «Сводный каталог электронного издания «Open for you» и созданию «Сводного каталога библиотек Югры». На 01.01.2024 в сводном каталоге библиотек Югры 61 545 (в 2022 году – 56 570) записей, созданных учреждением. Увеличение составило 8,7%.

Для обслуживания слепых и слабовидящих людей в Центральной городской



библиотеке установлено автоматизированное рабочее место с синтезатором речи, клавиатурой со шрифтом Брайля, имеются в наличии принтер для печати документов шрифтом Брайля, тифлофлешплееры. На надомном обслуживании состоят 37 человек, из них: дети войны и труженики тыла – 12 человек, пенсионеры – 9 человека, инвалиды – 17 человек. За год количество посещений на дому составило – 126 посещений. Книговыдача – 380 экземпляров.

В настоящее время, на территории МО г.Мегиона функционирует бюджетное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Мегионская городская больница» (далее – БУ «Мегионская городская больница»), которое является основным многопрофильным лечебно-диагностическим учреждением города и пгт.Высокий и

осуществляет следующие основные виды деятельности: первичная медико-санитарная помощь;

специализированная медицинская помощь;

скорая, в том числе скорая специализированная, медицинская помощь; паллиативная медицинская помощь;

медицинская экспертиза;

медицинские осмотры и медицинские освидетельствования;

фармацевтическая деятельность;

деятельность, связанная с оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров;

заготовка и хранение донорской крови и (или) ее компонентов.

В структуру Мегионской городской больницы входят городская поликлиника, детская поликлиника, амбулатория в пгт.Высокий, отделение медицинской реабилитации для детей, подразделения стационара – хирургический корпус, терапевтический корпус, детский больничный корпус, инфекционный корпус. Учреждение располагает мощностями вспомогательных структур: иммунологическая, клинико-диагностическая, бактериологическая лаборатории, лечебно-консультативное отделение с кабинетами функциональной диагностики, отделение лучевой диагностики, патологоанатомическое отделение, кабинет трансфузионной терапии, отделения паллиативной медицинской помощи для взрослых и детей.

В 2023 году в БУ «Мегионская городская больница» проведены все запланированные мероприятия по повышению доступности и качества медицинской помощи пациентам, объемы, виды и качество которой соответствуют уровню заболеваемости, потребностям населения города Мегиона, а именно:

Внедрение технологий бережливого производства в подразделениях БУ «Мегионская городская больница» позитивно отразилось на удовлетворенности населения качеством и доступности медицинских услуг, устранены большие очереди в кабинет по сдаче анализов, которые являлись проблемами в работе амбулаторно-поликлинического звена. Во взрослой и детской поликлинике в рамках проекта «Вакцинация»: хранение, транспортировка, утилизация иммунобиологических препаратов, сократилось более чем в 3 раза время, затраченное на оформление требований в аптечный пункт на бумажных носителях и на транспортировку иммунобиологических препаратов. В амбулатории пгт.Высокий после реализации проекта «Профилактический прием: Диспансерное наблюдение» пациенту не требуется тратить время для записи на прием к врачу по диспансерному наблюдению и охват диспансерным наблюдением составляет 100% от всех подлежащих.

В 2023 году в БУ «Мегионская городская больница» введено в эксплуатацию модульное здание патологоанатомического отделения, в результате планируется выезд патологоанатомического отделения из здания, не соответствующего пожарной безопасности, санитарным нормам и правилам и улучшение условий работы медицинским работникам патологоанатомического отделения.



Создание единого отделения реабилитации для детей и взрослых, с проведением косметического ремонта, позволили создать комфортные условия для проведения медицинской реабилитации взрослому населению на свободных площадях корпуса медицинской реабилитации с выделением дополнительных зон отдыха, а также введением дополнительных процедур с элементами санаторно-курортного лечения.

Проведены строительные работы на прилегающей территории гериатрического отделения пгт.Высокий: оборудованы прогулочные дорожки, проведен монтаж беседки для пациентов геронтологического профиля. В результате созданы условия для отдыха и прогулок на свежем воздухе пациентам гериатрического отделения.

Кроме того, в детской поликлинике открылся кабинет по выдаче справок, организована работа кабинета неотложной помощи детям в новом формате, расположенном в более удобном месте, как для пациентов, так и медицинских работников, организованы дополнительные игровые зоны для более комфортного пребывания детского населения.

Продолжает свое развитие служба волонтерского движения, а именно проект «Счастливая мама» и «Школа юного медика».

Проведена перепланировка и ремонт в помещениях пищеблока в гериатрическом корпусе пгт.Высокий, в результате пищеблок выехал из ветхого здания и расположен на территории гериатрического корпуса пгт.Высокий в помещении, соответствующем требованиям СанПиН.

Проведены строительно-монтажные работы и перепланировки пространства во взрослой поликлинике и женской консультации.

Проведены выездные онкологические осмотры взрослого населения по предприятиям. Кроме БУ «Мегионская городская больница» в системе здравоохранения города

Мегиона функционируют учреждения:

автономное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

«Мегионская городская стоматологическая поликлиника»;

бюджетное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

«Психоневрологическая больница имени Святой преподобномученицы Елизаветы».

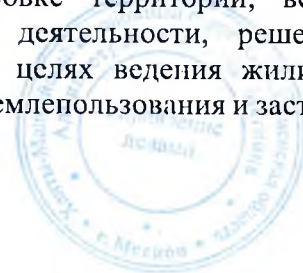
Автономное учреждение Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

«Мегионская городская стоматологическая поликлиника» состоит из двух отделений: терапевтического и ортопедического. В учреждении функционирует 8 лечебных и 2 зубопротезных кабинета. Зубопротезная лаборатория занимает 6 кабинетов. Имеется рентгенологический кабинет, централизованное стерилизационное отделение, оснащенное автоклавами и сухожаровыми шкапами, кабинет медицинской статистики, регистратура, административные, складские и подсобные помещения. Кабинеты оснащены современными стоматологическими установками и стоматологической медицинской мебелью. Кабинеты регистратуры, медицинской статистики, кабинеты врачей и вспомогательных служб оснащены персональными компьютерами, объединенными в единую сеть.

За пределами стоматологической поликлиники функционируют стационарные стоматологические кабинеты, расположенные в общеобразовательных школах города и пгт.Высокий.

В 2023 году площадь введенного жилья в городе составила 31,1 тыс. кв.м., что на 60,2% выше уровня соответствующего периода 2022 года. Кроме того, на территории города в 2023 году введено в эксплуатацию 6,9 тыс. кв. м. общей площади жилых помещений индивидуальными застройщиками.

В области градостроительной деятельности были поставлены стратегические задачи по реализации на территории города документов территориального планирования градостроительного зонирования, документации по планировке территорий; ведению информационной системы обеспечения градостроительной деятельности, решения о комплексном развитии территории 5 микрорайона города в целях ведения жилищного строительства. Утверждены генеральный план города, правила землепользования и застройки, а также правила благоустройства территории города Мегиона.



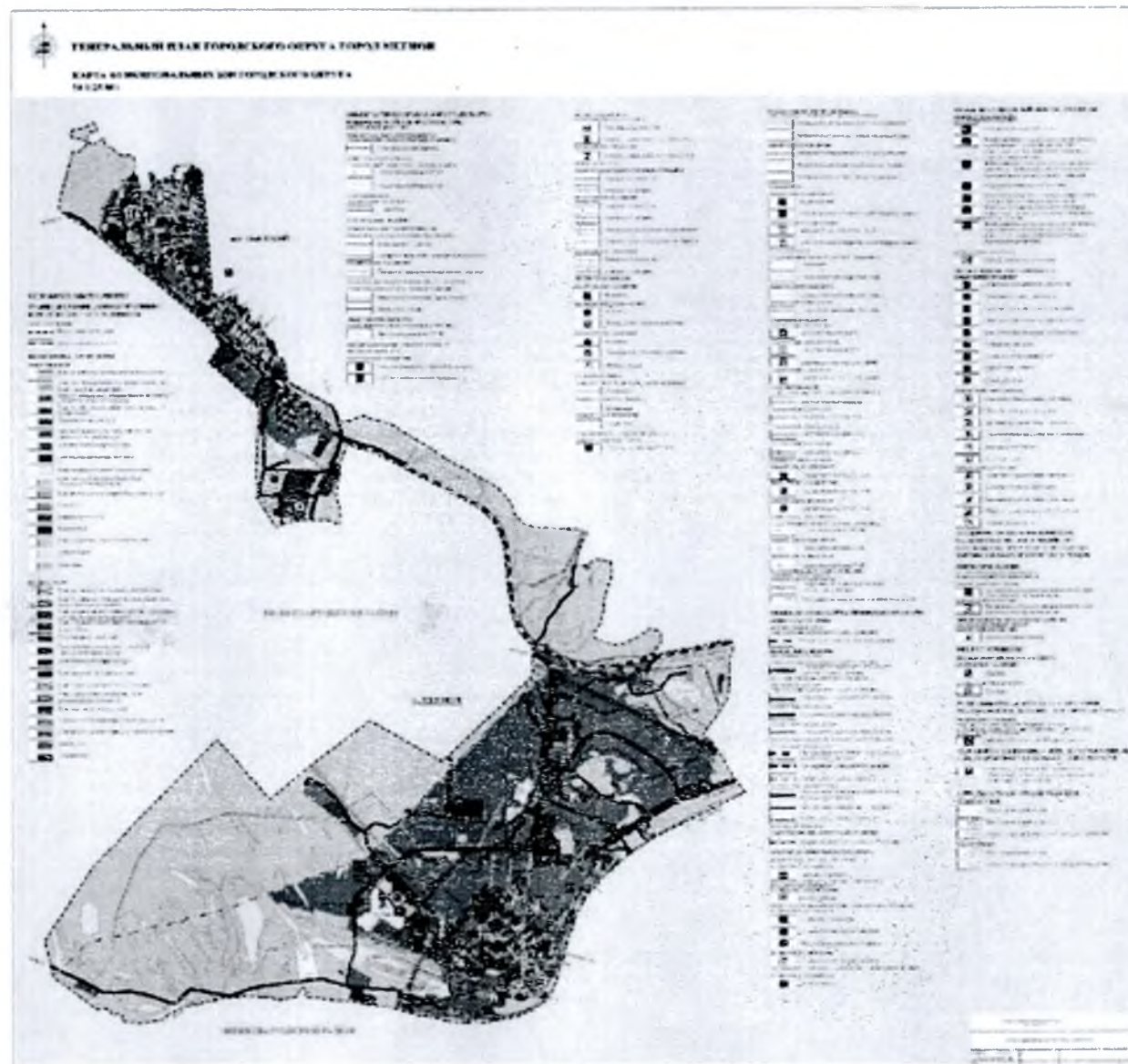


Рисунок 5 – Материалы из генерального плана МО г.Мегийон

С целью градостроительного преобразования, постановлением администрации от 29.06.2022 №1792 принято решение о комплексном развитии территории (далее – КРТ) жилой застройки части 5 микрорайона города Мегиона, площадь территории 4.452 га, срок реализации решения – 7 лет с момента принятия решения о комплексном развитии территории жилой застройки.

03.07.2023 администрацией города Мегиона заключен договор о комплексном развитии территории жилой застройки части 5 микрорайона города Мегиона с обществом с ограниченной ответственностью «ТТК-Спецсервис». Реализация договора запланирована сроком до 2029 года.

В рамках муниципальной программы «Формирование доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории города Мегиона на 2019-2025 годы» выполнены мероприятия по оборудованию объектов для групп населения с нарушением опорно-двигательного аппарата, с ограничением здоровья по слуху, зрению.

В рамках муниципальной программы «Мероприятия в области градостроительной деятельности города Мегион на 2019-2025 годы» разработаны и утверждены, в рамках муниципальных контрактов, проекты планировки и проекты межевания следующих территорий: улично-дорожная сеть города Мегиона (ул.Нефтяников, ул.В.А.Абазарова, ул.Пионерская), территория кадастрового квартала 86:19:0010105 и 18 микрорайона города Мегиона, территория 17 микрорайона города Мегиона, территории микрорайонов в части установления границ земельных участков под многоквартирные жилые дома в капитальном исполнении, промзона в пгт.Высокий, автодром, СНТ «Подземник», СНТ «Дорожник геологии», СНТ «Северная Нива», южная промзона города Мегиона, район СОТ «Обь», СОТ «Симбирка», территории кадастровых кварталов 86:19:0010302 86:19:0010303, 86:19:0010304.

Основными задачами транспортной отрасли является полное, своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозках, повышение экономической эффективности работы транспортной системы.

Основным видом транспорта для муниципального образования является автомобильный. Для его нормального функционирования территория располагает автомобильными дорогами общего пользования местного значения протяженностью 86,9 км, из которых 72,7 км с твердым покрытием и 14,2 км насыпно-грунтовых.

Интенсивность транспортных потоков требует, согласно правилам безопасности дорожного движения, развитую улично-дорожную сеть, которая насчитывает:

- 24 светофорных устройства;
- 2 202 дорожных знака;
- 58 устройств ограничения скорости;
- 65 остановок (из них павильонного типа – 42).

Внешние транспортные связи осуществляются наземным автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом.

Железнодорожная станция дислоцирована в 18 километрах от города в пгтВысокий.

Движение поездов осуществляется ежедневно по утвержденным графикам.

Ближайший аэропорт общего пользования находится в 30 километрах от города Мегиона и 48 километрах от пгт.Высокий, в городе Нижневартовске.

На территории муниципального образования расположена ведомственная вертолетная площадка, с которой осуществляются грузовые и пассажирские перевозки для доставки работников и необходимого оборудования на дальние месторождения. Для доставки на ближние месторождения используется наземный транспорт, для чего имеется сеть насыпных или устроенных из бстонных плит промисловых дорог.

Сетью транспортных маршрутов охвачены все микрорайоны муниципального образования. Маршруты выполняются как многоместным транспортом общего пользования, так и малогабаритным коммерческим. Помимо транспорта общего пользования жителям, в целях обеспечения доступности транспортных услуг, в том числе льготной категории граждан, организовываются социально значимые дотируемые маршруты.

На территории городского округа утверждено и действует 7 маршрутов регулярного сообщения:

- Маршрут №1 – Городской (кольцевой);
- Маршрут №2 – Жилой городок СУ-920 (кольцевой);
- Маршрут №3 – Жилой городок СУ-920 (кольцевой);
- Маршрут №4 – Школа №6 пгт.Высокий (кольцевой);
- Маршрут №5 – Больничный комплекс город Мегион СОТ «Тасжное озеро» (кольцевой)», «Больничный комплекс город Мегион СОТ «Дорожник» - СОТ «Тасжное озеро» (кольцевой);
- Маршрут №6 – Город Мегион (Автостанция) - СОТ «Обь» (кольцевой);
- Маршрут №151 – Город Мегион – железнодорожный вокзал – поселок городского типа Высокий (Финский жилой комплекс).

В рамках муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального комплекса и повышение энергетической эффективности в городе Мегионе на 2019–2025 годы» в соответствии с муниципальными контрактами с индивидуальным предпринимателем Карибовым Ш.Ф. проведены работы по реализации основного мероприятия - Субсидия перевозчику (подрядчику) в целях возмещения недополученных доходов в связи с выполнением работ по перевозке обучающихся в муниципальных общеобразовательных организациях города Мегиона проживающих на территории СУ-920 и 28 микрорайона города Мегиона, обучающихся в муниципальных общеобразовательных организациях поселка городского типа Высокий города Мегиона и проживающих на территории поселка городского типа Высокий города Мегиона на проезд автомобильным транспортом общего пользования (за исключением такси) до муниципальных общеобразовательных организаций и обратно.

Пригородное сообщение обслуживает акционерное общество «Пассажирское автотранспортное предприятие №1» города Нижневартовска, осуществляющее коммерческие перевозки на маршруте №101 «Мегион-Нижневартовск». Объем перевозок составляет 55-70 тыс. пассажиров в год.

Транспортный спрос на территории муниципального образования формируется за счет грузовых и деловых корреспонденций заинтересованных субъектов экономической деятельности, трудовых корреспонденций в ходе маятниковой трудовой миграции, а также учебных и социально-бытовых корреспонденций жителей МО г.Мегион.

Для оценки транспортного спроса в 2024 году были проведены математическое моделирование и натурные исследования интенсивности движения транспортных и пассажирских потоков.

В результате исследований установлено, что на территории МО г.Мегион в будний день совершаются 113 728 транспортных корреспонденций на моторизованном транспорте в сутки, из которых 91 413 транспортных корреспонденций в сутки реализуются на индивидуальном транспорте, 22 315 транспортных корреспонденций в сутки реализуются на общественном транспорте.

Наблюдаемое соотношение объемов транспортного спроса, реализующегося на индивидуальном и общественном транспорте (80 % и 20 % соответственно), позволяет сделать вывод о высоком уровне автомобиле-пользования на территории МО г.Мегион.

Дополнительно к транспортным корреспонденциям на моторизованном транспорте на территории муниципального образования совершаются корреспонденции на велосипедном транспорте и пешеходные корреспонденции.

Согласно результатам проведенного опроса, в 2024 году на территории МО г.Мегион ежедневно на велосипеде совершается 1 485 транспортных корреспонденций. Причинами низкой доли велосипедных поездок являются климатические условия, что приводит к ярко выраженной сезонности использования вело-транспорта и выбора его использования в зависимости от погодных условий, а также недостаточная приспособленность дорожно-транспортной инфраструктуры МО г.Мегион для удобного передвижения на велосипеде.

Количество пешеходных корреспонденций определено также на основании проведенных опросов. Согласно опросам, в будний день на территории МО г.Мегион совершаются 67 137 пешеходных корреспонденций.

Объем транспортных корреспонденций грузового транспорта на территории МО г.Мегион по результатам обследований 2024 года составляет 8 210 корреспонденций в сутки.

Транспортные корреспонденции с использованием мототранспорта не рассматривались в связи с его невысокой распространенностью и ограниченным (сезонным)

характером использования.

Особенности транспортного спроса в существенной степени определяются структурой распределения мест проживания и мест приложения труда на территории муниципального образования. Для города Мегион характерно размещение значительного числа мест проживания в жилых зонах, в которых не обеспечен баланс мест приложения труда и которые расположены на значительном удалении от мест приложения трудовых корреспонденций. Вследствие этого, особенностью транспортного спроса являются ежедневные трудовые маятниковые миграции из жилых зон в промышленные зоны и др. местам массового приложения трудовых корреспонденций и обратно.

1.3. Оценка технического состояния автомобильных дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры МО г. Мегион. Они обеспечивают внешние транспортные связи города с населенными пунктами муниципального образования, а также с населенными пунктами Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, Ямало-Ненецкого автономного округа и др., а также во многом определяют возможности развития округа, так как по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения муниципального образования.

Основные автотранспортные связи межрегионального характера осуществляются по участку автомобильной дороги общего пользования регионального значения г.Сургут – г.Нижневартовск.

Протяженность автомобильных дорог всех форм собственности, находящихся на территории МО г.Мегион, составляет 145,5 км, из которых 131,3 км с твердым покрытием, плотность автомобильных дорог на территории МО г.Мегион составляет – 1,71 км/км² (в границах г. Мегиона – 19,2 км/км²).

Опорная улично-дорожная сеть муниципального образования имеет прямоугольную планировочную схему и формируется магистральными улицами общегородского значения, а также магистральными улицами районного значения. Схема сети улиц и дорог показана на рисунках 6–8.

На пересечениях и примыканиях организация дорожного движения осуществляется посредством светофорного регулирования, а также в нерегулируемом режиме. Схема улично-дорожной сети с типами регулирования на пересечениях представлена на рисунках 9–10.





Рисунок 6 – Транспортная сеть МО г.Мегион



Рисунок 8 – Транспортная сеть пгт.Высокий

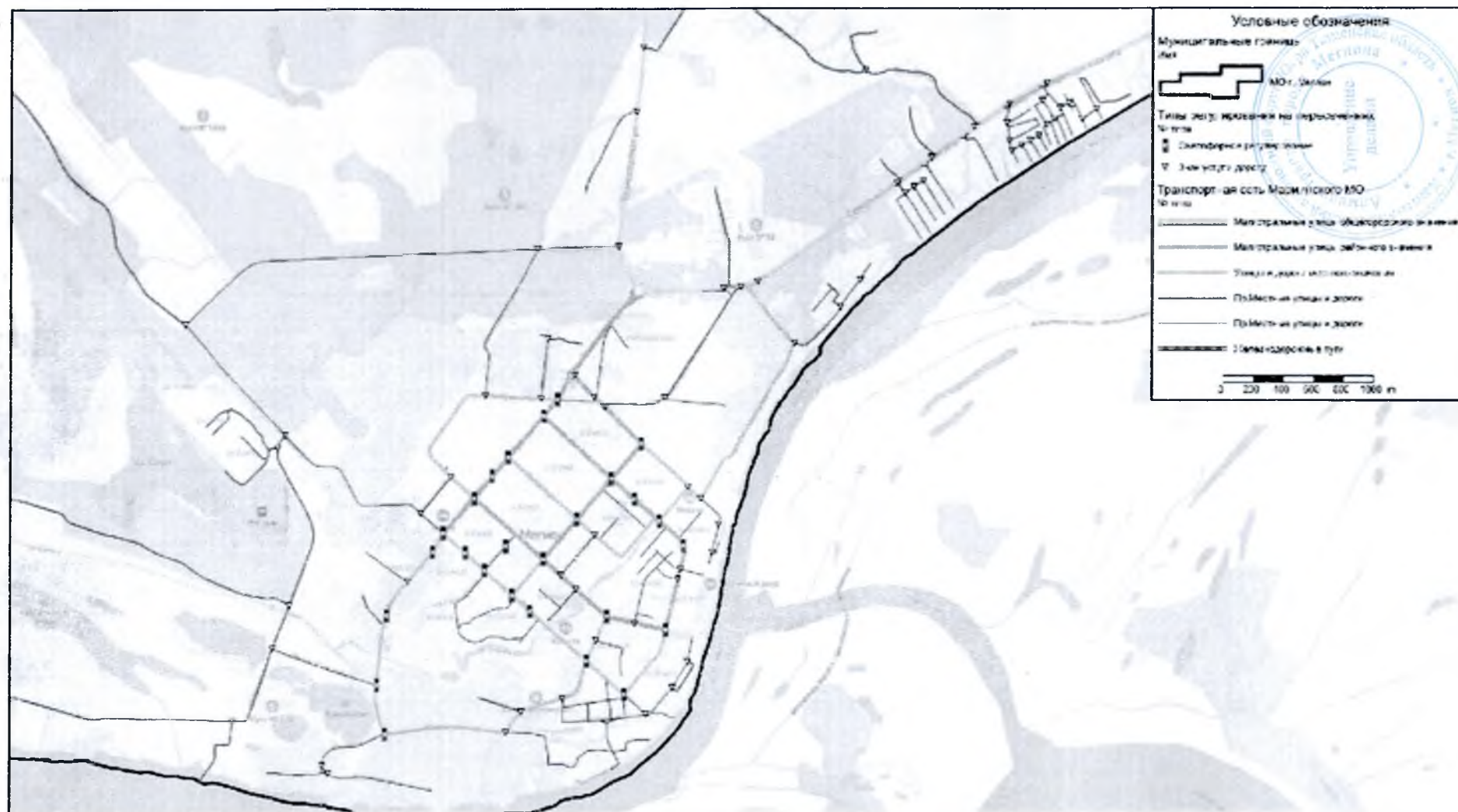


Рисунок 9 – Типы пересечений на УДС г.Мегион



Рисунок 10 – Типы пересечений на УДС пгт.Высокий

Дорожная деятельность включает проведение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения, в том числе дорожных сооружений и элементов обустройства дорог.

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

Отбор организаций для выполнений работ по содержанию автомобильных дорог местного значения в МО г.Мегион осуществляется ежегодно с использованием конкурсных процедур.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями. В соответствии с представленными данными по дорожным работам, определено, что 46,5 % протяженности автомобильных дорог находится в ненормативном состоянии и требует проведения ремонтных работ.



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

1.4.1. Сбор сведений о применяемых методах и схемах организации дорожного движения

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

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

По состоянию на 01.01.2024 протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования город Мегион составляет 86,9 км, из которых 72,7 км с твердым покрытием и 14,2 км насыпно-грунтовых. Общая протяженность внутриквартальных проездов составляет 47,1 км. На пересечении автомобильной дороги с водным объектом расположен автодорожный мост.

Светофорное регулирование осуществляется на 29 перекрестках и перегоне улиц.

Схема пересечений со светофорным регулированием представлена на рисунках 9 – 10.

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

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

1.4.2. Организация дорожного движения транспортных средств общего пользования
Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными целями.

Основным пассажирским транспортом на территории МО г.Мегион является автомобильный (автобусы).

Регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования на территории МО г.Мегион осуществляются по 7 маршрутам.

Перевозка пассажиров осуществляется транспортными средствами большого, среднего и малого класса вместимости. Максимальное количество транспортных средств, задействованных в пассажирских перевозках, составляет 12 единиц. Требования к экологическому классу используемых транспортных средств – не ниже «класса 3». Посадка и высадка пассажиров осуществляется только в установленных остановочных пунктах.

По данным натурных исследований установлено, что средняя эксплуатационная скорость автобуса на городских маршрутах регулярных перевозок составляет 19,1–21,2 км/час.

Общая протяженность маршрутной сети составляет 137,853 км. Протяженность улично-дорожной сети и автомобильных дорог МО г.Мегион, охваченных маршрутной сетью общественного транспорта, составляет – 79,241 км.

Схемы постоянных маршрутов общественного транспорта, работающих на территории МО г.Мегион, представлены на рисунках 11-13.

Плотность сети линий наземного общественного транспорта для территории МО



г.Мегион составляет – 0,93 км/км². Маршрутный коэффициент, показывающий дублируемость маршрутов, составляет 1,81.

Среднее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта составляет чуть менее 500 метров.

Доля территорий, находящихся в нормативно-пешеходной доступности остановочных пунктов составляет 88 % (см. рисунки 14–16). Следует отметить, что крупные промышленные предприятия осуществляют перевозку персонала специализированным транспортном непосредственно на территорию предприятий. В целом, качество обслуживания населения городским общественным транспортом общего пользования оценивается как удовлетворительное.

К улицам с высокой концентрацией маршрутов общественного транспорта относятся улицы: ул.А.М.Кузьмина, ул.Свободы, ул.Ленина, ул.Заречная. Картограмма дублированности маршрутов показаны на рисунках 17–19.

Регулярные пассажирские перевозки на территории МО г.Мегион осуществляются индивидуальным предпринимателем - «ИП Карибов Ш.Ф.».

Пассажирские перевозки осуществляются согласно утверждённому реестру маршрутов регулярных перевозок, осуществляемых на территории МО г.Мегион.

Пассажирское сообщение производится также по пригородным и междугородним маршрутам. МО г.Мегион связан автобусным движением с такими городами как: Сургут, Нижневартовск и др.

Для детальной оценки параметров функционирования работы системы общественного транспорта МО г.Мегион в период с 31 мая по 14 июня 2024 года были проведены натурные исследования интенсивности пассажирских потоков.





Рисунок 11 – Схема движения маршрутов общественного транспорта по территории МО г.Мегион

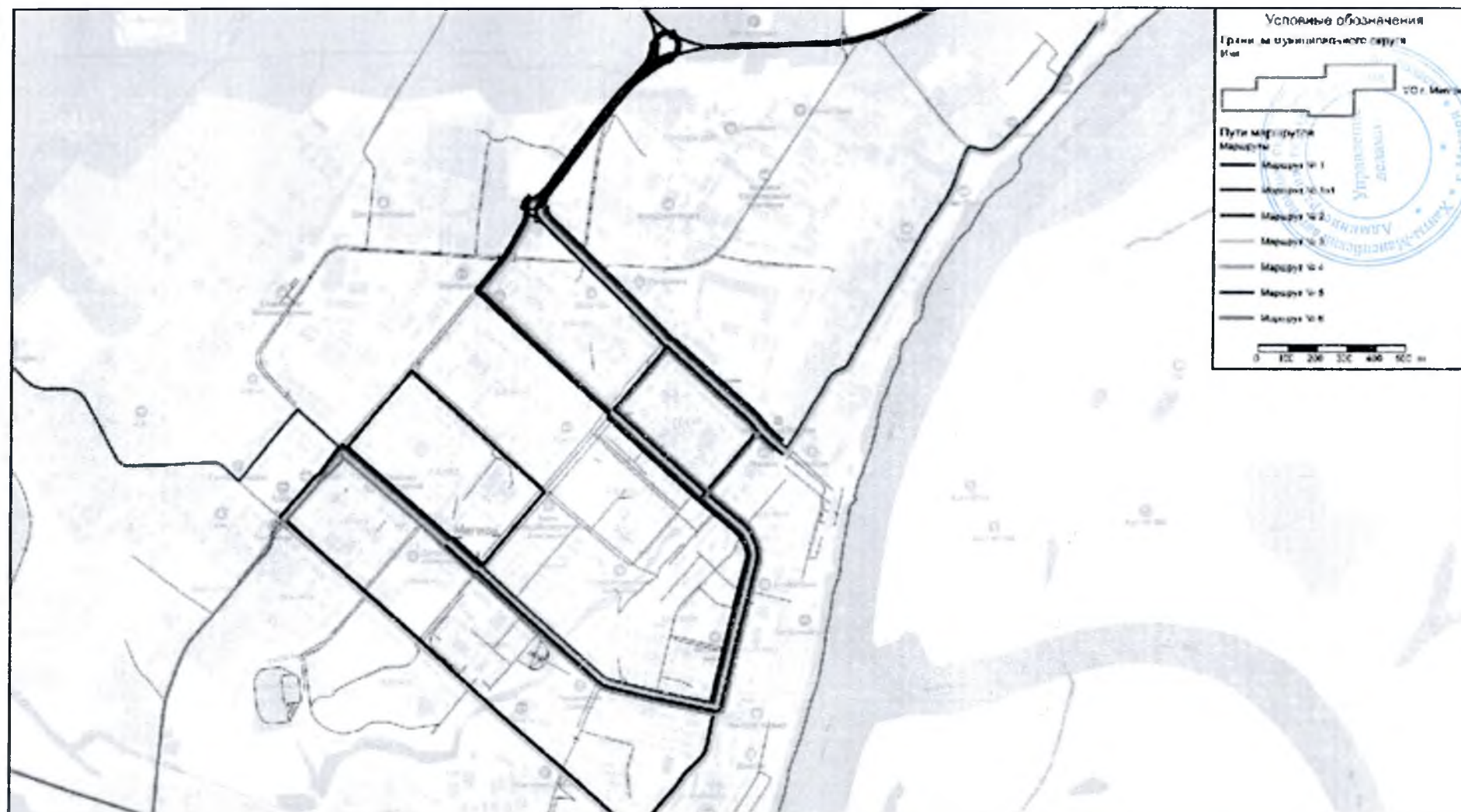


Рисунок 12 – Схема движения маршрутов общественного транспорта по территории г.Мегион



Рисунок 13 – Схема движения маршрутов общественного транспорта по территории пгт.Высокий

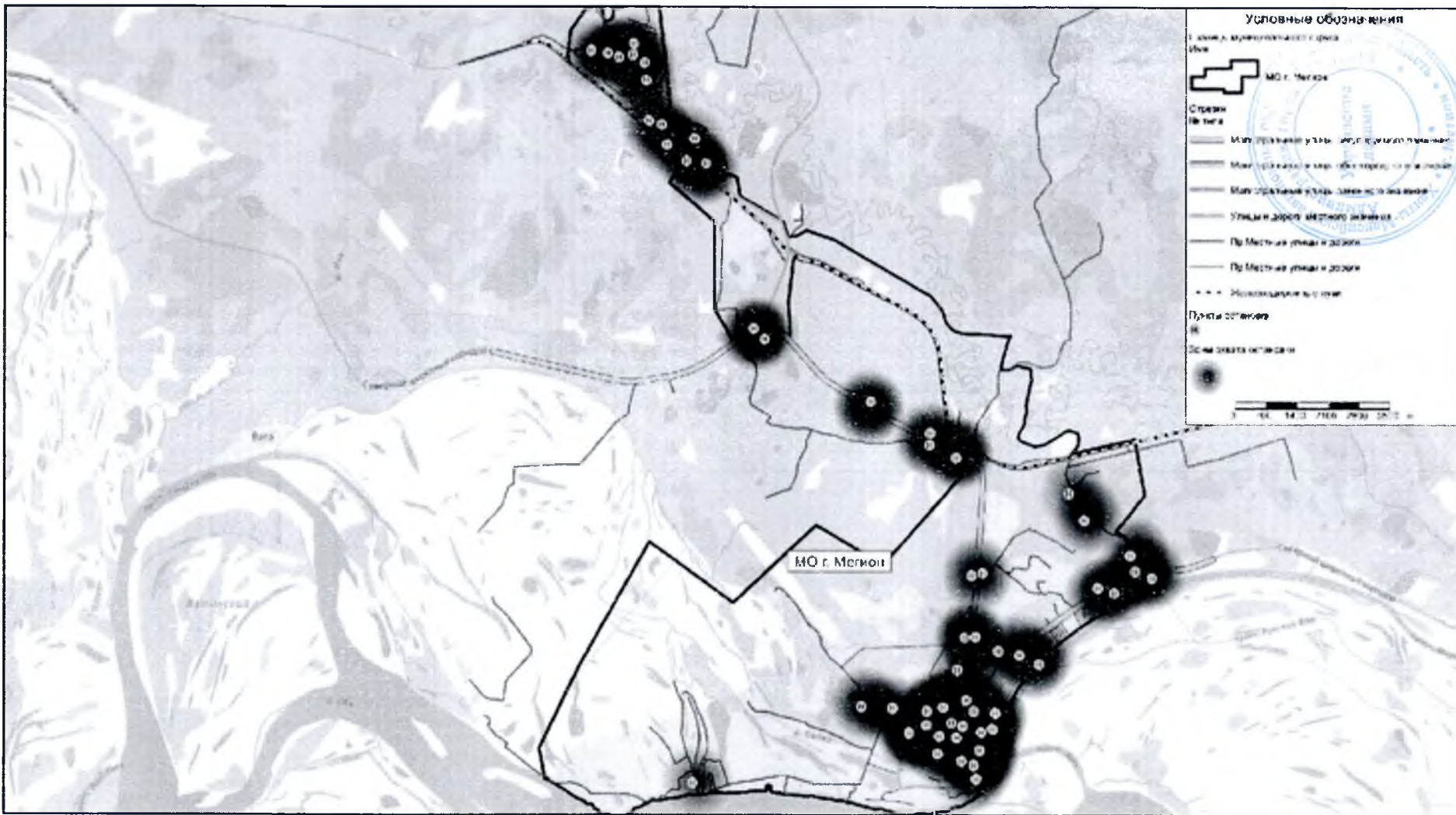


Рисунок 14 – Зоны охвата территорий остановочными пунктами на территории МО г.Мегион

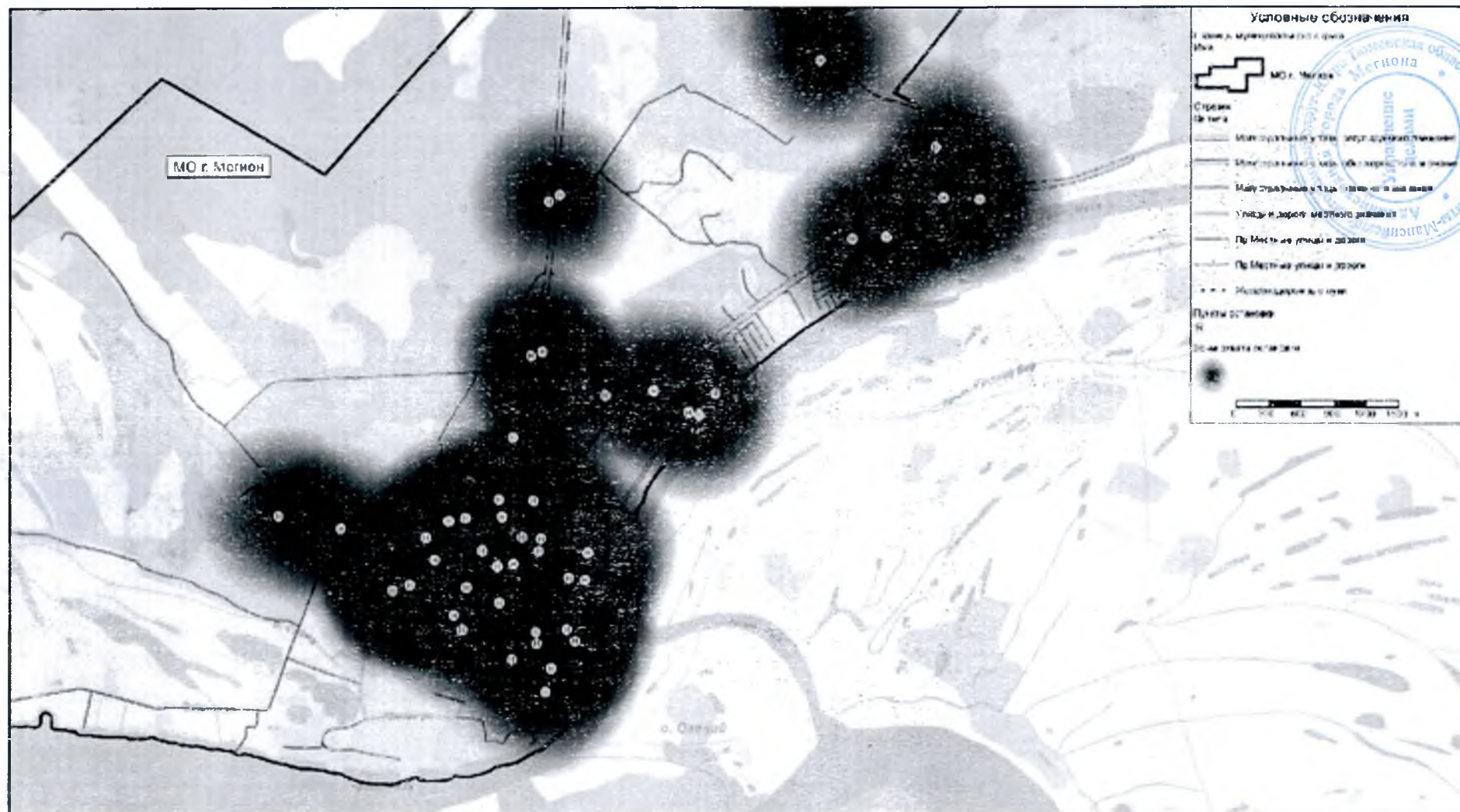


Рисунок 15 – Зоны охвата территорий остановочными пунктами на территории г.Мегион



Рисунок 16 – Зоны охвата территорий остановочными пунктами на территории г.Мегион



Рисунок 17 – Дублированность маршрутов общественного транспорта на территории МО г.Мегион

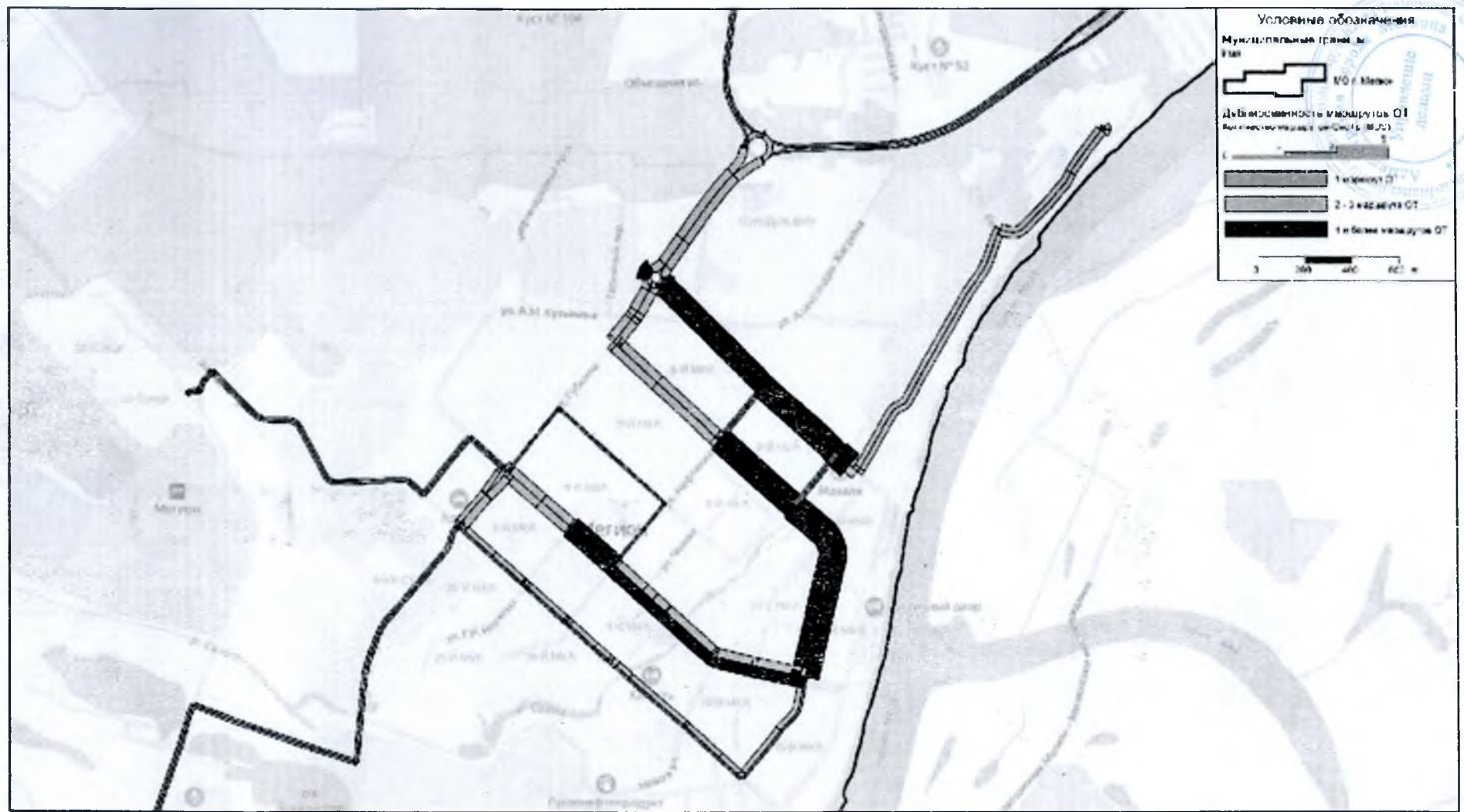


Рисунок 18 – Дублированность маршрутов общественного транспорта на территории г.Мегион



Рисунок 19 – Дублированность маршрутов общественного транспорта на территории пгт.Высокий

На основе проведенного исследования интенсивности пассажирских потоков получены графики неравномерности интенсивности пассажирского потока в пиковые периоды.

В ходе анализа данных, полученных в результате проведенных натурных исследований интенсивности пассажиропотока МО г.Мегион, были сформулированы следующие выводы:

1. Наиболее загруженными остановочными пунктами являются остановочные пункты – «Пионерская улица», «Железнодорожный вокзал Мегион» и «ПВС». Существенная разница в загруженности остановочных пунктах обусловлена количеством проходящих маршрутов общественного транспорта через данные остановочные пункты, а также месторасположением остановочных пунктов, самые загруженные остановочные пункты расположены в местах расположения большого количества объектов притяжения, тогда как наименее загруженные остановочные пункты располагаются в зоне объектов индивидуальной жилой застройки и в промышленной зоне, для указанных районов характерно наличие минимального количества объектов притяжения.

2. Средний уровень наполняемости подвижного состава на остановочных пунктах за время проведения исследований составил – 18,2%. Данный факт говорит о том, что у маршрутов общественного транспорта имеются резервы провозной возможности.

3. Наибольший уровень наполняемости подвижного состава был зафиксирован на следующих остановочных пунктах:

«Больничный комплекс» – 31,4 %;

«ЖКУ» – 30,0 %;

«Садовая» – 28,9 %.

4. Наиболее загруженными маршрутами общественного транспорта являются: маршрут №2 – количество перевезенных пассажиров 1 ед. подвижного состава-290 чел.; чел. маршрут №151 – количество перевезенных пассажиров 1 ед. подвижного состава-284 В расчете не учитывались служебные автобусы, перевозящие пассажиров до различных объектов.

5. Наибольшая величина пассажиропотока в утренний пиковый период была зафиксирована в промежутке времени с 07:30 до 08:30, в вечерний пиковый в промежутке времени с 17:00 до 18:00. Интенсивность пассажиропотока в утренний «час пик» составила – 560 вышедших пассажира и 695 вошедших пассажира, в вечерний «час пик» - 296 вышедших пассажира и 329 вошедших пассажира.

6. Уровень наполняемости отдельно взятых маршрутов общественного транспорта в пиковые периоды распределен крайне неравномерно.

Все представленные и проанализированные данные по пассажиропотоку получены в ходе натурных исследований. Натурные исследования пассажиропотоков проводились выборочно на остановочных пунктах (заранее выбранных и согласованных с Заказчиком), так, низкий уровень загруженности некоторых маршрутов объясняется особенностью трассировки маршрутов по УДС МО г.Мегион, особенностью расписания данного маршрута и тем фактом, что данные маршруты во время проведения натурных исследований были зафиксированы только на нескольких остановочных пунктах и данные по загруженности маршрута были считаны только с указанных остановочных пунктов, без учета данных пассажиропотока на промежуточных остановочных пунктах.



1.4.3. Организация движения грузовых ТС

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потребления. Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети города, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение риска дорожно-транспортных происшествий и вероятности возникновения заторовых ситуаций, искажение культурно-исторического облика города. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы города при помощи ограничительных мер и создания специализированных грузовых терминалов, на территории которых будут проводиться логистические операции, связанные с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением и дальнейшей транспортировкой различных партий грузов.

По результатам проведенного натурного исследования интенсивностей транспортных потоков были определены основные улицы, на которых осуществляется движение грузовых транспортных средств по городу Мегион – в основном это объекты УДС, расположенные за границей жилой застройки. К таким участкам, например, относятся: ул.Озерная, ул.Южная, ул.В.А.Абазарова, ул. Александра Жагрина, Нефтепарковый проезд.

Движение грузового транспорта по улицам жилой застройки преимущественно осуществляется для подвоза грузов к торговым объектам, для коммунального обслуживания жилых домов и содержания автомобильных дорог и территории жилой застройки. В настоящий момент целостная схема движения грузового транспорта по территории г. Мегион (каркас движения грузового транспорта) в целом сформирована.

Работы по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории МО г.Мегион выполняются на основании заключенных муниципальных контрактов. При выполнении работ по содержанию и ремонту дорожные службы используют преимущественно универсальные и специализированные машины, позволяющие сократить ручной труд, обеспечить быстрое, качественное и эффективное выполнение работ.

Доступность объектов содержания для транспортных средств коммунальных и дорожных служб является удовлетворительной. Основные затруднения для механизированного содержания создают автотранспорт, припаркованный на автомобильных дорогах и придомовых территориях, а также препятствия, затрудняющие проезд малогабаритной дорожной техники по тротуарам (ограждения, опоры, объекты нестационарной торговли, рекламные конструкции и т.п.).

Основной объем работ по содержанию автомобильных дорог выполняется в ночное время. Существенного негативного влияния на транспортную ситуацию деятельность коммунальных и дорожных служб не оказывает, за исключением периодов проведения массовых ремонтных работ. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, осуществляющих работы по содержанию территории города, производится заказчиками соответствующих работ.



1.4.4. Организация движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом корреспонденций, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных последствий, связанных с загрязнением окружающей среды и зашумлением, а также способствует повышению уровня здоровья населения. Однако для удобного и безопасного перемещения граждан следует обеспечить улично-дорожную сеть необходимыми пешеходными связями с использованием соответствующих технических средств организации дорожного движения.

Обустройство улично-дорожной сети города современной пешеходной инфраструктурой позволит решить ряд задач:

- повысить уровень безопасности и комфорта пешеходного движения; обеспечить пешеходную доступность для всех микрорайонов города;

- повысить качество пеших трудовых миграций жителей города, т. е. перемещения до мест приложения труда;

- обеспечить пешеходную доступность объектов культурно-бытового обслуживания.

В центральной части города в связи с плотной концентрацией точек деловой активности, культурно-бытовых и учебных заведений пешеходное движение имеет особое значение для удовлетворения потребностей жителей в перемещениях.

Пешеходные тротуары организованы практически на всей территории жилой застройки в центральной части города. Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно с усовершенствованным (твердым) покрытием. Вместе с тем распространенным явлением является сокращение первоначальной ширины тротуаров из-за обустроенных за счет тротуарного пространства входных групп, парковочных мест, установленных на тротуарах нестационарных торговых объектов и рекламных конструкций.

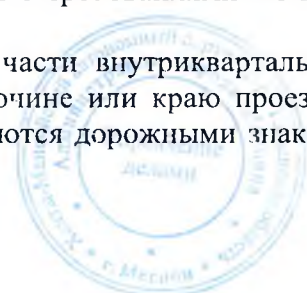
Регулирование пешеходного движения на пересечениях с интенсивными транспортными потоками осуществляется с использованием светофорного регулирования. На участках УДС города Мегион с менее интенсивным движением транспорта пешеходное движение также организуется по нерегулируемым пешеходным переходам.

Для повышения безопасности движения пешеходов вблизи большинства регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов, расположенных около детских образовательных учреждений, вдоль проезжих частей установлены пешеходные ограждения, препятствующие выходу пешеходов на проезжую часть вне пешеходного перехода. Согласно нормативным требованиям, пешеходные переходы вблизи детских учебных учреждений должны быть обустроены следующими элементами технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД): знаками 1.23 «Дети», искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 и пешеходными ограждениями перильного типа.

Все пешеходные переходы вблизи детских учреждений оборудованы средствами повышения видимости согласно нормативным требованиям (светофорами Т.7, искусственными неровностями, ограждением, знаками 1.23 «Дети»).

На всех нерегулируемых пешеходных переходах используются знаки 5.19.1 и 5.19.2 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета для повышения видимости пешеходного перехода водителям транспортных средств. Пешеходные переходы, расположенных на двухсторонних дорогах с двумя и более полосами движения в каждом направлении, оборудованы дублирующими дорожными знаками 5.19.1 «Пешеходный переход», расположенными над проезжей частью, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289–2019, в полном объеме.

На территориях индивидуальной жилой застройки и на части внутриквартальных проездов пешеходное движение зачастую осуществляется по обочине или краю проезжей части ввиду отсутствия тротуаров. Такие участки дорог обозначаются дорожными знаками



«Жилая зона», которые ограничивают максимальную разрешенную скорость движения транспорта 20 км/ч, предоставляют пешеходу приоритетное право движения по проезжей части, запрещают сквозное движение транспорта.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется по дорогам общего пользования, а также по тротуарам.

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

Хранение автотранспорта на территории МО г.Мегион осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей и на внутримежевой территории многоквартирных домов, в границах автомобильных дорог, на внеуличных автостоянках, на свободных территориях, оборудованных или не оборудованных твердым покрытием.

Согласно Региональным нормативам градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры поиск мест для хранения личного транспорта в сложившейся застройке осуществлялся в пределах нормативной доступности в 650 м от каждого многоквартирного дома в пределах условного района. Районы индивидуальной жилой застройки не участвуют в оценке, поскольку предполагается, что в таких районах хранение транспортных средств осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность в местах для постоянного хранения транспортных средств составляет 100 %.

На сегодняшний день в МО г.Мегион количество парковок для общего пользования составляет 43, существующих парковочных мест 534, в связи с чем определяется дефицит парковочных мест для постоянного и временного хранения ТС.

1.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД УДС МО г.Мегион получены на основании натурных обследований.

По полученным данным, 87 % дорожных знаков находятся в нормативном состоянии.

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

Техническое состояние существующих искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

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

1.7. Результаты анализа состава парка транспортных средств

Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации проведен по имеющимся в наличии данным за период 2009–2016 годов, а также по данным натурных исследований состава транспортного потока, проведенного в 2024 году.

По состоянию на 2016 количество зарегистрированных транспортных средств на территории МО г.Мегион составило 27 482 (из них легковых а/м – 21 289). Из них во владении физических лиц находилось 20 602 единицы легковых автомобилей. Уровень автомобилизации по состоянию на 2016 год составил 373 единицы транспортных средств на

1 000 человек населения.

Для оценки уровня автомобилизации на 2024 год, была проанализирована динамика изменения уровня автомобилизации в период с 2009 по 2016 год. Путем регрессионного анализа составлен прогноз на 2024 год. Таким образом, предполагаемый уровень автомобилизации по состоянию на 2024 год составляет 432 транспортных средства на 1 000 человек населения.

Состав парка транспортных средств определен по результатам проведенных исследований интенсивности и состава транспортного потока. Результаты исследований представлены в таблице 9 и на рисунке 21 (Раздел 1.8 настоящей КСОДД).

Таблица 9 – Состав парка транспортных средств (по результатам натурных исследований)

Общий анализ состава транспортного потока						
Легковые автомобили и мотоциклы, %		Грузовые автомобили, %			Автобусы, %	
88,14		7,72			4,13	
Детализированный анализ состава транспортного потока						
Легковые автомобил и и мотоциклы	Грузовые автомобил и до 2т	Грузовые автомобили от 2т до 6т	Грузов ые автомо били болсе 6т	Автобусы малой вместимости	Автобусы средней вместимо ст и	Автобу сы больш ой вмести мост и
88,14	3,45	1,85	2,42	2,29	0,48	1,37

1.8. Оценка основных параметров дорожного движения

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

Максимальная разрешенная скорость на территории МО г.Мегион – 60 км/ч, за пределами населенных пунктов – 90 км/ч. Средняя скорость движения транспортных средств по УДС г.Мегиона составляет 27–30 км/ч (по территории всего муниципального образования – 43–44 км/ч).

Для оценки параметров функционирования улично-дорожной сети МО г.Мегион (далее – УДС) в период с 31 мая по 14 июня 2024 года были проведены натурные исследования интенсивности транспортных потоков.

На основе проведенного исследования интенсивности транспортных потоков получены графики дневной неравномерности интенсивности транспортного потока (Рисунок 20) и произведена калибровка математической транспортной модели МО г.Мегион, разработанной с использованием программного комплекса PTV Vision VISUM.

В ходе анализа загруженности участков УДС МО г.Мегион были выявлены часы пик – часовые интервалы времени, в течение которого наблюдается максимальная интенсивность движения. Для МО г.Мегион утренний час пик соответствует часовому интервалу с 07.30 час. до 08.30 час., дневной час пик – с 13:00 до 14:00, вечерний час пик – с 17.00 час. до 18.00 час. Структура транспортного потока по видам транспорта на участках УДС МО г.Мегион, имеющих различное назначение, представлены на рисунке 21.

Основные параметры дорожного движения, рассчитанные с использованием транспортной модели МО г.Мегион, представлены в таблице 10.



Таблица 10 – Основные параметры дорожного движения для УДС МО г.Мегион

Параметр	Значение параметра
Среднее время реализации транспортных корреспонденций, минут	22,67 *
Плотность УДС МО г. Мегион, км/км ²	1,71
Средняя скорость движения в час пик, км/ч	38,42 *
Средняя скорость движения в будний день, км/ч	43,37 *
Средняя дальность поездки, км	6,1 *
Средний коэффициент загрузки участков УДС МО г. Мегион в час пик	32
Средний коэффициент загрузки участков УДС МО г. Мегион в будний день	27
Доля индивидуального транспорта в составе транспортного потока, %	88,14
Доля грузового транспорта в составе транспортного потока, %	7,72
Доля автобусов в составе транспортного потока, %	4,13
Экономические потери жителей из-за загрузки УДС МО г. Мегион, млн. руб./год	794,68
Примечание	
* - значения рассчитаны с учетом транспортных корреспонденций, совершаемых между населёнными пунктами МО г.Мегион	

Все параметры рассчитаны исходя из интенсивностей транспортных потоков и структуры транспортного потока, полученных в ходе натурных исследований транспортных потоков.



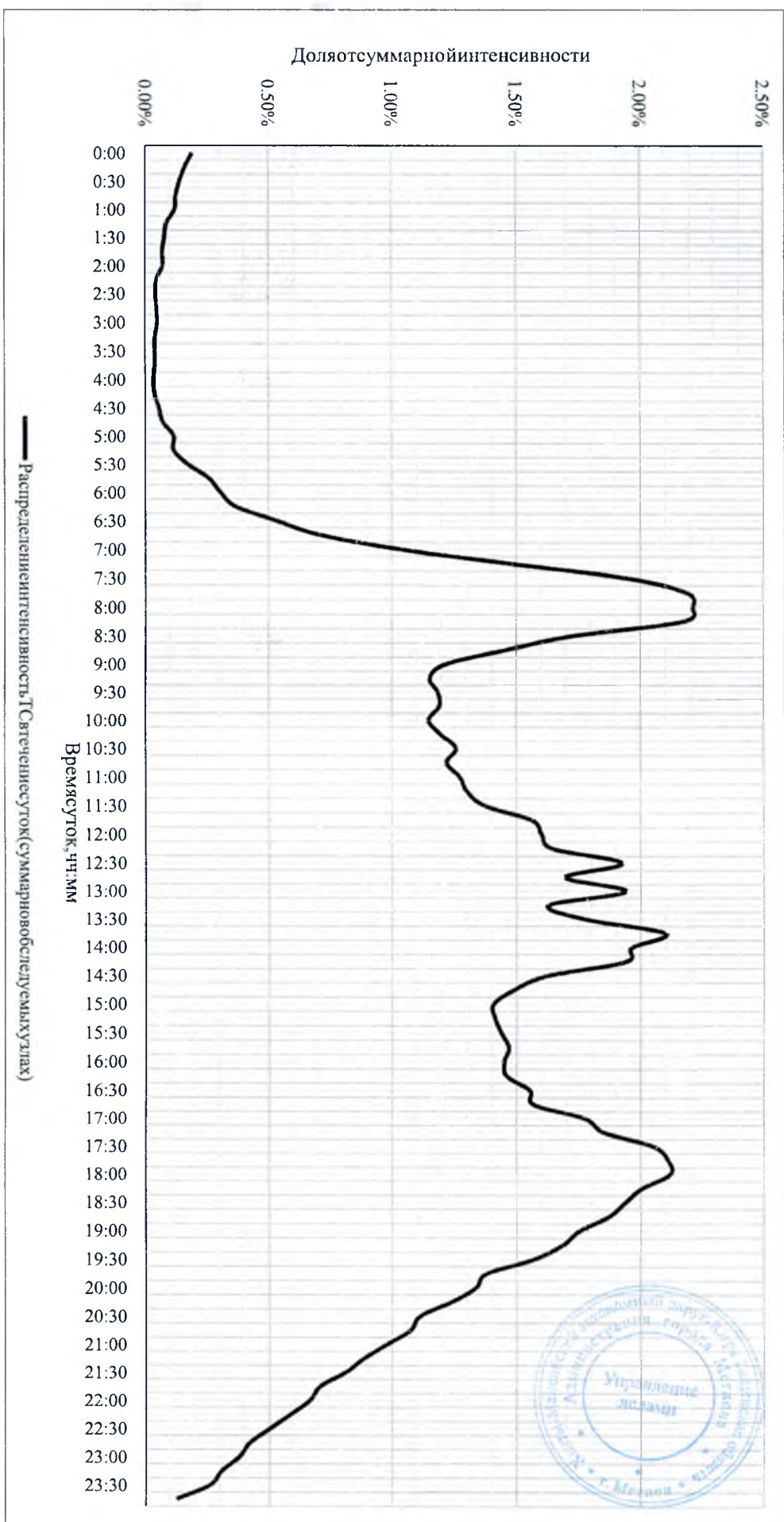


Рисунок 20 – График изменения фактической интенсивности транспортного потока автотранспорта

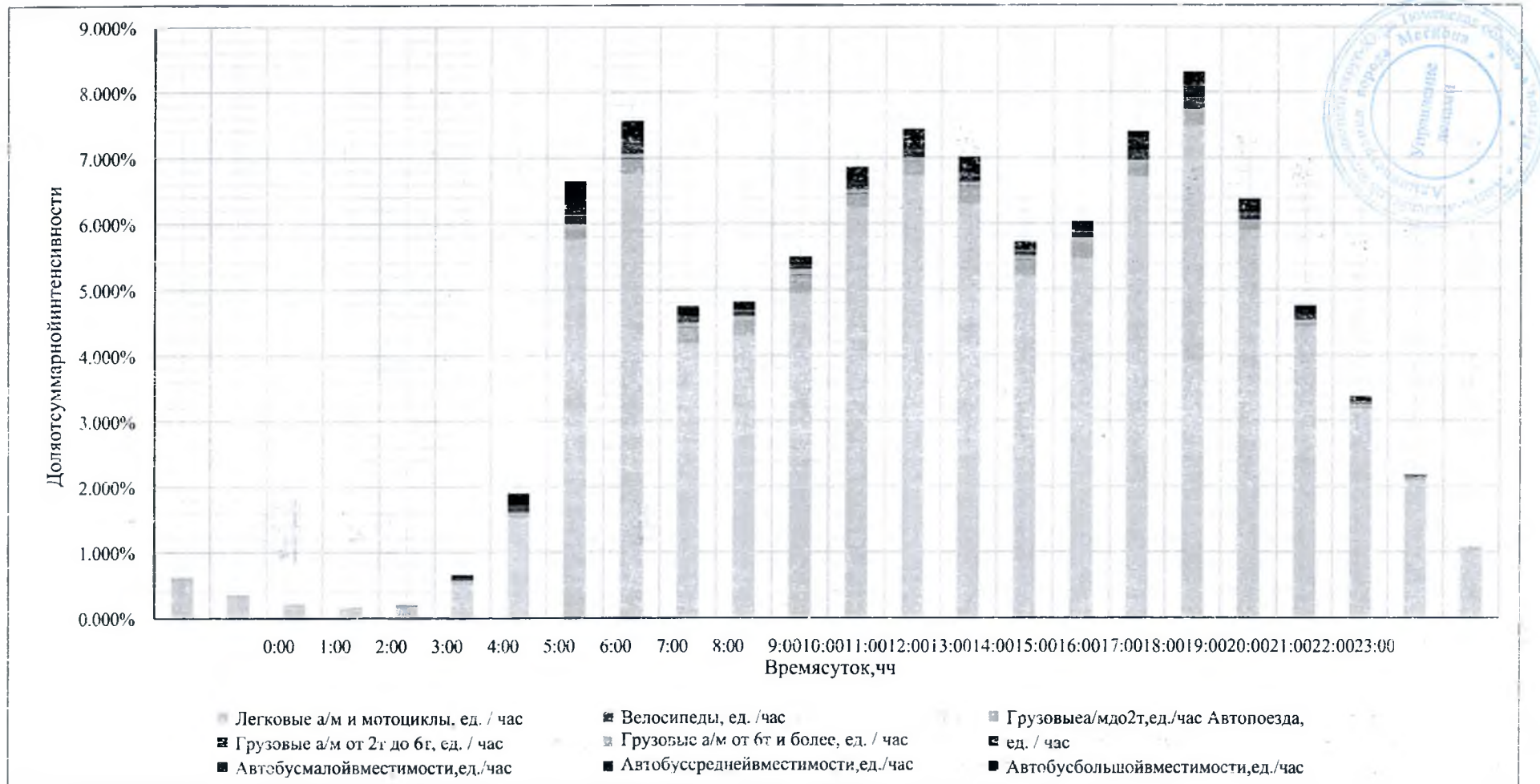


Рисунок 21 – График изменения интенсивности различных видов ТС в течение суток

Экономические потери жителей из-за загрузки УДС МО г.Мегион рассчитаны исходя из среднего дохода жителей МО г.Мегион и суммарных потерь времени жителей муниципального образования, рассчитанных как разность затрат времени жителей на совершение транспортных корреспонденций в загруженной сети и затрат времени жителей без учета задержек, возникающих вследствие загрузки УДС МО г.Мегион. Временные затраты жителей рассчитаны на транспортной модели МО г.Мегион.

Параметры функционирования транспортной системы МО г.Мегион, рассчитанные с использованием транспортной макромодел, представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Параметры функционирования транспортной системы МО г.Мегион

Сценарий	Количество поездок ИТ, ед.	t_0 , мин	V_0 , м/ч	t_a , мин	V_a , км/ч	Средняя длина поездки, км	Уровень загрузки, %
2024	91 413	16,12	51,15	22,67	43,37	6,1	27

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

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры города являются: сеть улиц и дорог, а также сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Перевозку пассажиров наземным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории МО г.Мегион осуществляет одно предприятие – индивидуальный предприниматель - «ИП Карибов Ш.Ф.», который обслуживает 7 маршрутов. Общая протяженность маршрутной сети составляет 137,853 км. Протяженность улично-дорожной сети и автомобильных дорог МО г.Мегион, охваченных маршрутной сетью общественного транспорта, составляет – 79,241 км.

Плотность сети линий наземного общественного транспорта для территории МО г.Мегион составляет – 0,93 км/км². Маршрутный коэффициент, показывающий дублируемость маршрутов, составляет 1,81.

Среднее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта составляет чуть менее 500 метров.

Доля территорий, находящихся в нормативно-пешеходной доступности остановочных пунктов составляет 88 % (см. рисунки 14 – 16). Следует отметить, что крупные промышленные предприятия осуществляют перевозку персонала специализированным транспортном непосредственно на территорию предприятий. В целом, качество обслуживания населения городским общественным транспортом общего пользования оценивается как удовлетворительное.

К улицам с высокой концентрацией маршрутов общественного транспорта относятся улицы: ул.А.М.Кузьмина, ул.Свободы, ул.Ленина, ул.Заречная.

Схемы маршрутов общественного транспорта МО г.Мегион, а также картограмма дублированности маршрутов показаны на рисунках 17-19.

Маршруты общественного транспорта обслуживаются транспортными средствами большого, среднего и малого класса.

Пассажирское сообщение производится также по пригородным и междугородним маршрутам. МО г.Мегион связан автобусным движением с такими городами как: Сургут, Нижневартовск и др.

В результате анализа маршрутов прохождения общественного транспорта по УДС МО г.Мегион, а также картограммы загруженности УДС МО г.Мегион, можно сделать вывод о том, что на дорогах, по которым проходят маршруты регулярных перевозок, отсутствуют участки, движение по которым связано с потерей времени (задержкой) при движении транспортных средств.

1.10. Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий за последние три года, предшествующих дате начала разработки КСОДД

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих работы по организации дорожного движения.

В работу по организации и обеспечению безопасности дорожного движения входит анализ параметров безопасности дорожного движения, причин и условий возникновения ДТП.

Для анализа состояния безопасности дорожного движения на территории МО г.Мегион использовалась статистика ДТП, опубликованная на официальном сайте ГИБДД (stat.gibdd.ru) – официальная статистика аварийности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГИБДД) Российской Федерации, а также данные, предоставленные администрацией МО г.Мегион.

На сегодняшний день проблема аварийности на автомобильных дорогах приобретает особую остроту в связи с увеличением парка транспортных средств, несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения и крайне низкой дисциплиной как водителей, так и пешеходов.

В настоящее время обеспечение безопасности дорожного движения как на местных дорогах и улицах населенных пунктов, так и на трассах регионального и федерального значения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий является одной из актуальных задач.

Основная доля ДТП и пострадавших в них людей приходится на автомобильный транспорт. Аварийность в населенных пунктах и на дорогах является одной из серьезнейших социально-экономических проблем.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести: массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;

несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Основными виновниками ДТП являются водители индивидуальных транспортных средств, нарушающие правила дорожного движения. Именно эта категория участников движения сегодня определяет, и в будущем будет определять порядок на дорогах, и именно они, в большинстве случаев, являются виновниками ДТП, совершенных по причине нарушения, правил дорожного движения.

За 12 месяцев 2023 года на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры произошло 1 289 ДТП, в которых погибло 146 человек и 1 718 получили ранения.

Из всех ДТП, совершенных на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, на территорию, входящую в границы МО г. Мегион, приходится 25 ДТП, в которых 28 человек получили ранения.

Общая статистика аварийности за период с 1 января 2021 года по 31 декабря 2023 года представлена на рисунке 22.

В период с 1 января 2024 года по 12 апреля 2024 было зафиксировано 5 ДТП, в которых получили ранения 6 человек.

Распределение значений основных показателей (Рисунок 22), характеризующих уровень аварийности в пределах УДС МО г.Мегион, на протяжении трех анализируемых лет характеризуется тенденцией снижения, так количество ДТП в 2023 году по сравнению с 2022 годом уменьшилось, также количество раненых и пострадавших сократилось, а число погибших в ДТП в 2023 году вообще стало равно нулю.

Анализируя показатели аварийности 2023 года с АППГ, отмечаем снижение абсолютно всех показателей по сравнению с 2022 годом: общее количество учетных ДТП снизилось на 21,8%, количество погибших снизилось на 100%, количество раненых уменьшилось на 24,3%, общее количество пострадавших снизилось на 28,2% (Таблица 12). Показатель тяжести

последствий ДТП в 2022 году снизился на 36,5%.

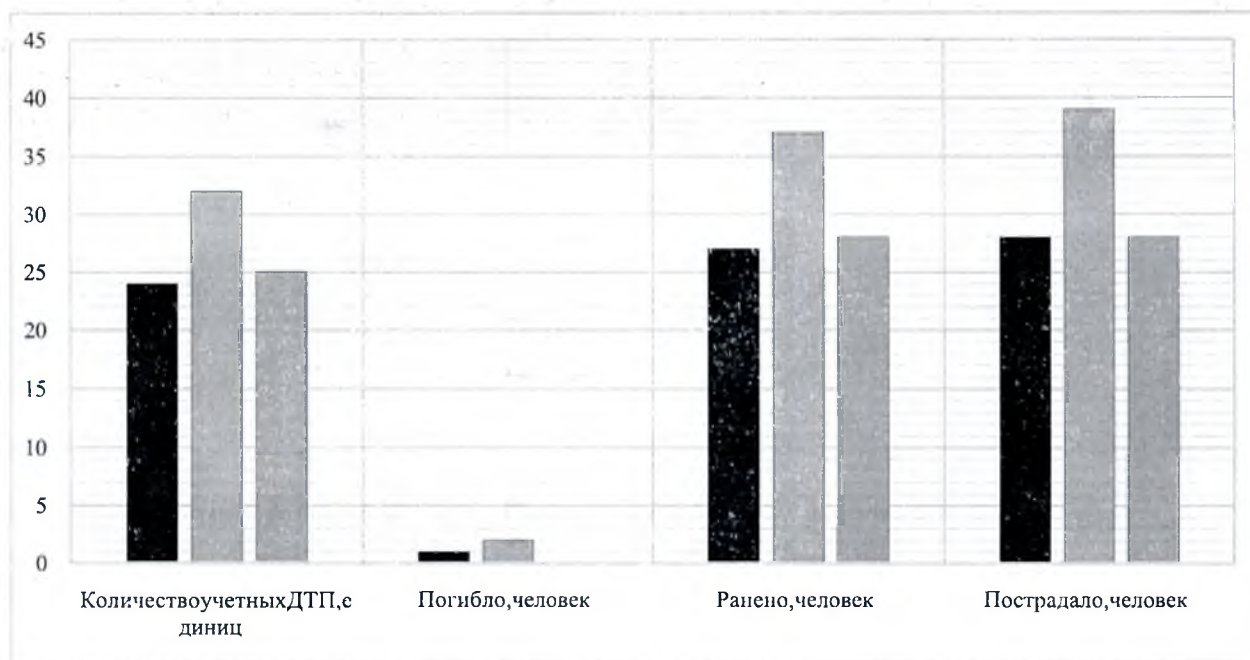


Рисунок 22 – Статистика аварийности МО г.Мегийон за период с 2021 по 2023

Таблица 12 – Данные о ДТП по МО г.Мегийон за 2023 в сравнении с АППГ

Регион	Наименование показателя							
	ДТП, ед.	± %АП ПГ, %	погибло, чел.	± %АП ПГ, %	ранено, чел.	± %АП ПГ, %	пострадало, чел.	± %АП ПГ, %
МОг. Мегийон	25	-21,8	0	-100	28	-24,3	28	-28,2

Социальный риск, являясь приведенным показателем, позволяет сравнивать степень последствий транспортной аварийности в городах с различной численностью населения и социально-экономической структурой, а также в целях сопоставления ситуации на дорогах одного и того же населенного пункта при изменении числа жителей. Значение показателя социального риска по МО г.Мегийон за 2023 год составило 0 погибших на 100 тысяч населения, аналогичный показатель по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре за прошедший год составил-8,44 погибших на 100 тысяч населения, по России-9,91 погибших на 100 тысяч населения.

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 07.05.2024 №309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», к 2024 году социальный риск должен не превышать 4 погибших на 100 тысяч населения, а к 2030 году показатель должен стремиться к нулевому уровню смертности.

На основании методических рекомендаций по применению дорожных ограждений различного типа на автомобильных дорогах федерального значения тяжесть последствий вычисляется как отношение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к числу пострадавших (суммарному числу погибших и раненых), по МО г.Мегийон за 2023 год составило 0,00%, по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре – 8,49%, по России – 8,71%. Как следует из приведенных выше значений тяжести последствий, вероятность смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на территории муниципального образования ниже, чем в среднем по региону и по стране в целом.

На рисунке 23 представлено графическое сравнение показателей социального риска и тяжести последствий ДТП по МО г.Мегийон, по Ханты-Мансийскому автономному округу –

Югре, а также в целом по стране.

Анализируя вышеназванные показатели, отмечаем, что социальный риск по МО г.Мегион ниже показателей по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре и показателей по Российской Федерации на 100%. Тяжесть последствий ДТП на территории МО г. Мегион ниже в сравнении с показателями по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре и по стране в целом на 100%.

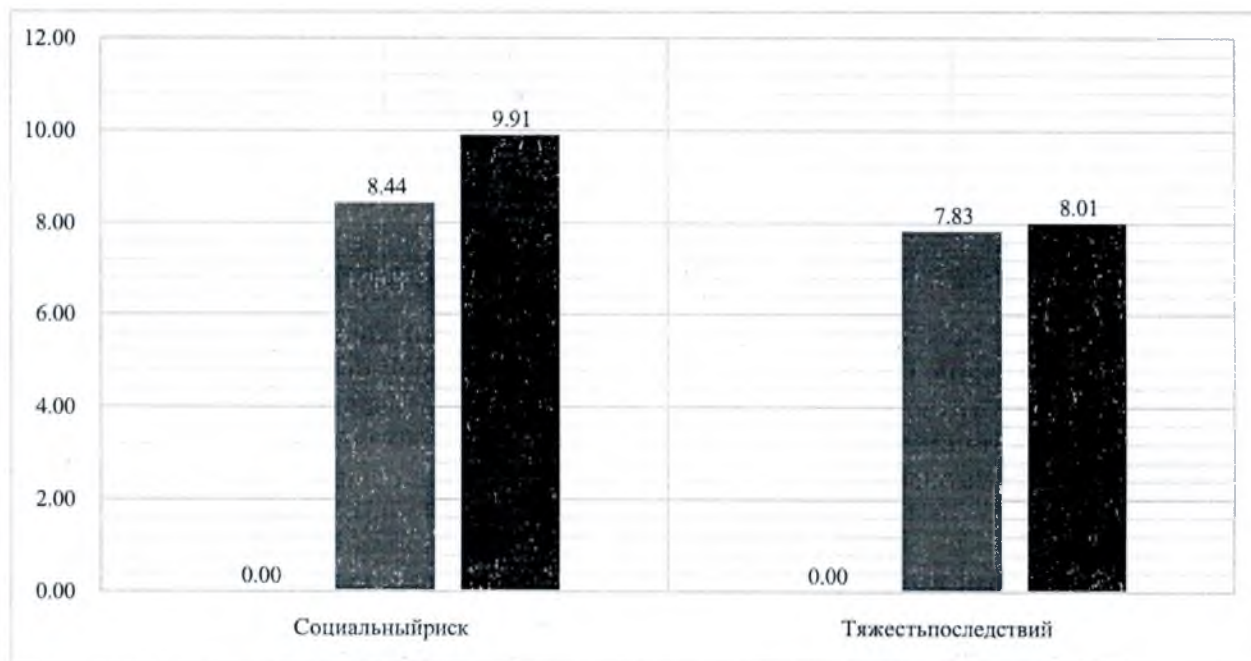


Рисунок 23 – Сравнение показателей транспортной аварийности

На рисунке 25 приведен график распределения ДТП по видам за 2023 год, на рисунке 24 представлена динамика изменения распределений ДТП по видам в период с 2021 по 2023 год.



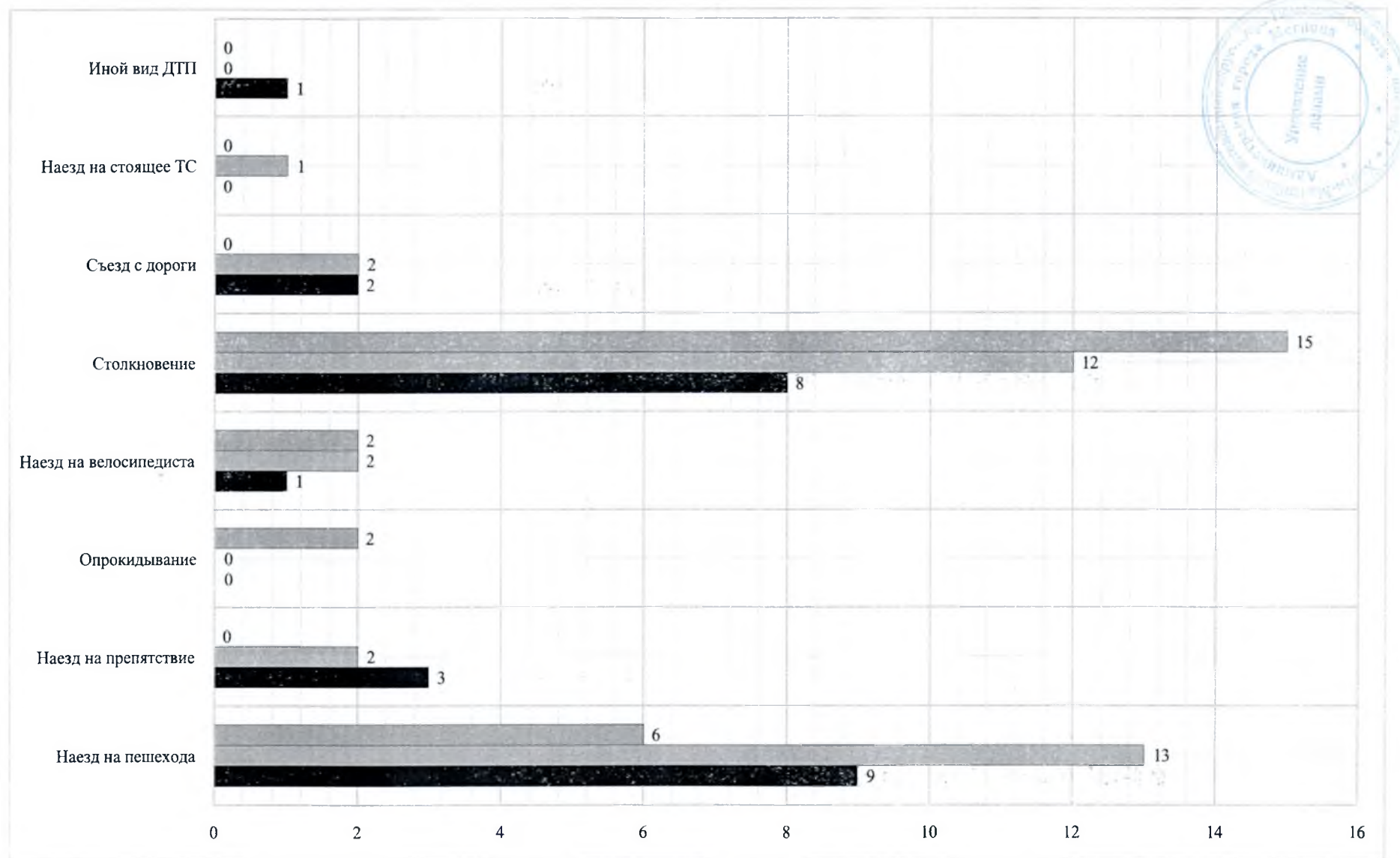


Рисунок 24 – Динамика изменения распределений ДТП по видам в период с 2021 по 2023 год

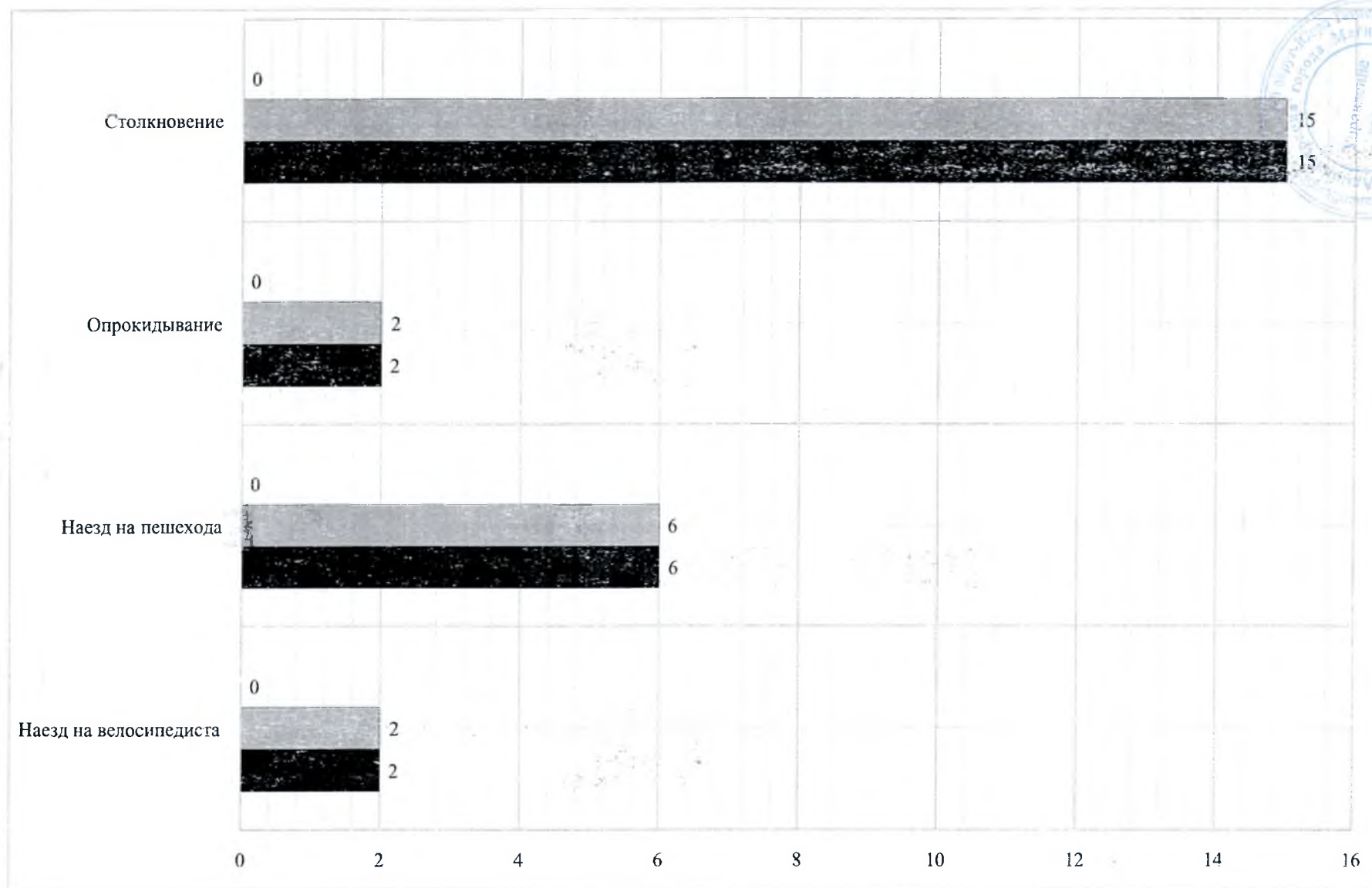


Рисунок 25 – Распределение ДТП по видам в 2023 году

Как показано на приведенном выше графике, одним из наиболее часто встречающихся видов ДТП на территории муниципального образования являются столкновения, что свидетельствует о наличии большого числа конфликтов между транспортными потоками и несоответствие действующего скоростного режима конкретным условиям дорожного движения.

Другим распространенным видом аварий на улицах и дорогах МО г.Мегион является наезд на пешехода, что говорит о необходимости снижения скоростного режима и обустройства пешеходных переходов.

По данным статистики аварийности выявлено, что основная часть совершаемых в течение суток дорожно-транспортных происшествий приходится на следующие интервалы времени – с 8:00 до 9:00, с 19:00 до 20:00 и с 23:00 до 00:00. Распределение учетных ДТП за 2023 год по времени суток представлено на рисунке 26.

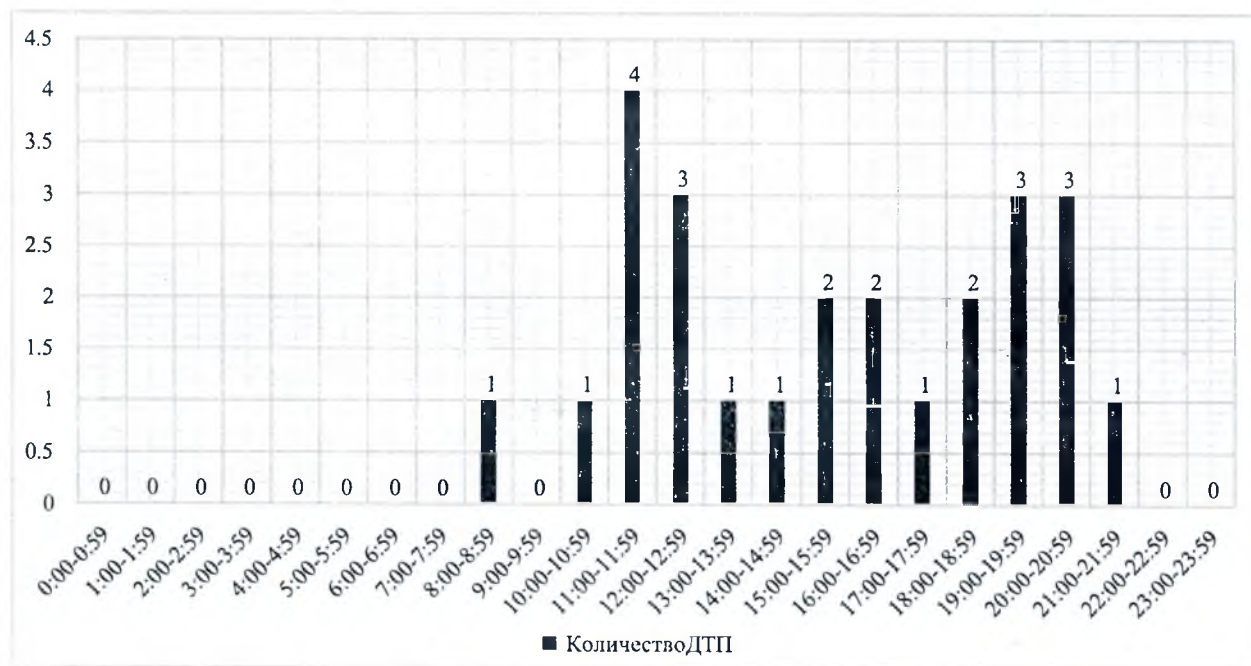


Рисунок 26 – Распределение общего количества ДТП по времени суток

Наиболее аварийным днем недели является пятница, наименес аварийными – понедельник, четверг, воскресенье. Распределение учетных ДТП за 2023 год по дням недели показано на рисунке 27.



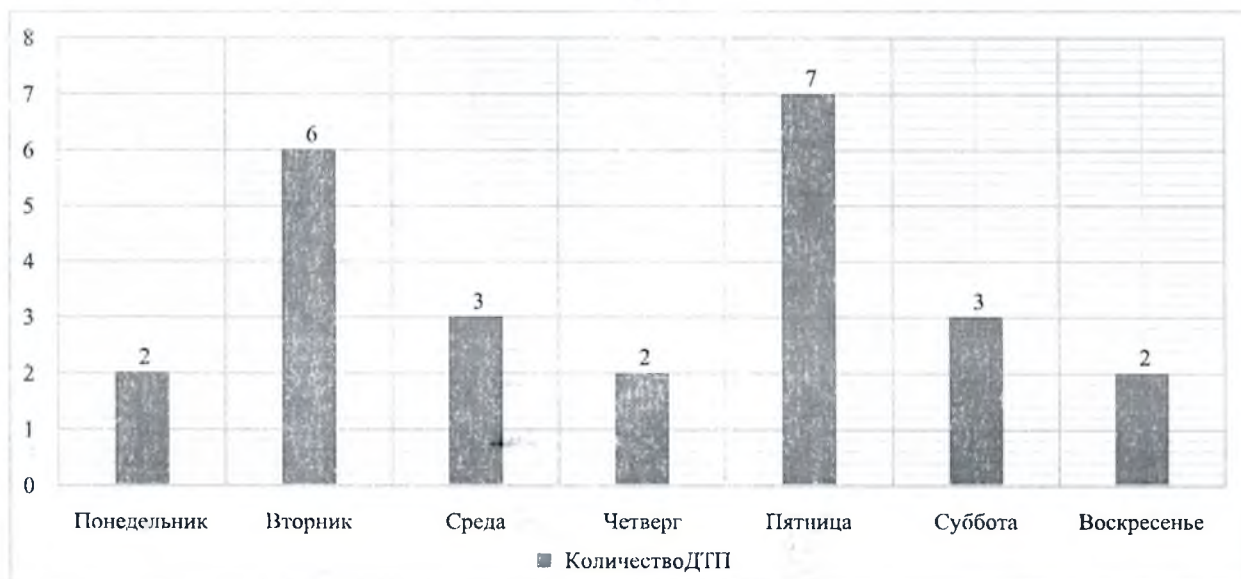


Рисунок 27 – Распределение учетных ДТП за 2023 год по дням недели

В результате обработки статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях за 2023 год выявлено, что основными причинами ДТП являются (Рисунок 28):

- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение правил проезда пешеходного перехода;
- неправильный выбор дистанции.

Среди сопутствующих условий совершения ДТП стоит отметить такие недостатки транспортно-эксплуатационного содержания ряда участков УДС (Рисунок 29), как:

- недостатки зимнего содержания;
- отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части;
- неудовлетворительное состояние обочин;
- отсутствие освещения.



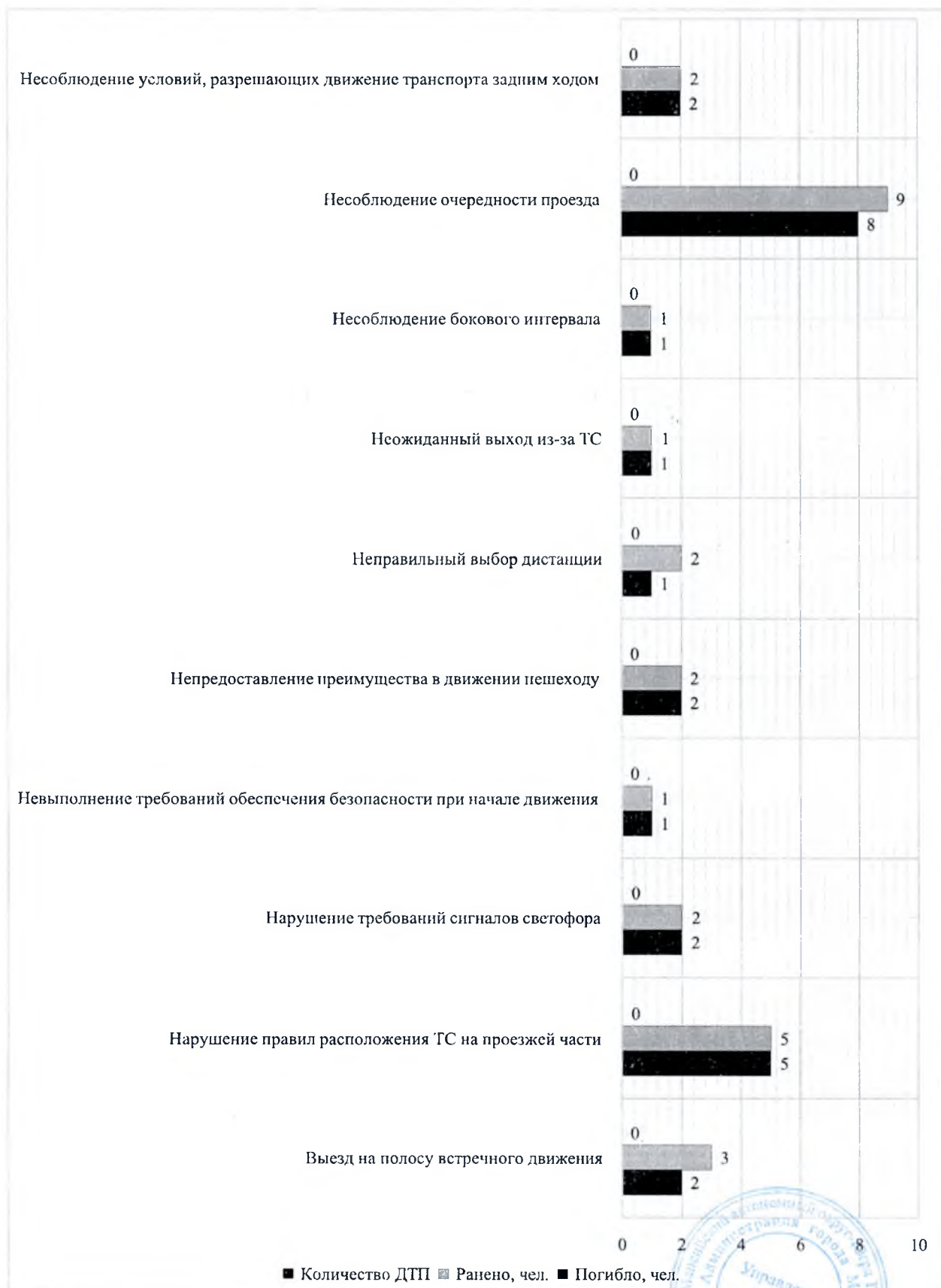


Рисунок 28 – Основные правонарушения водителей ТС, приведшие к ДТП в 2023 году

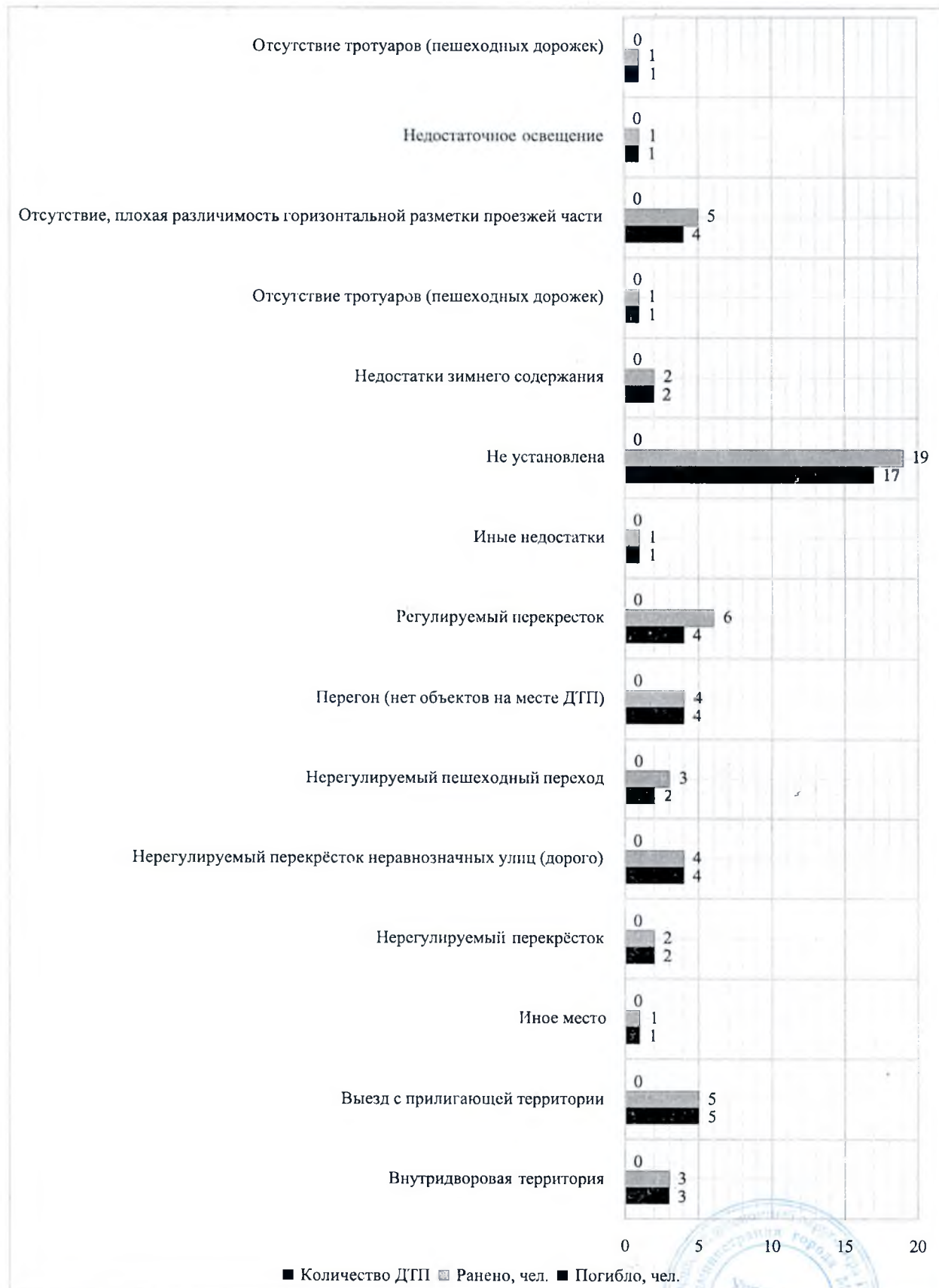


Рисунок 29 – Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания УДС, выявленных при ДТП, совершенных в 2023 году

При анализе причин и условий совершения ДТП особое внимание стоит уделить аварийно-опасным участкам дорог. Согласно Федеральному закону от 03.07.2016 №296-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации» законодательно закреплено определение понятия «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)» – это участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

По предоставленной статистике дорожно-транспортных происшествий за 2023 год на территории исследуемого муниципального образования не выявлено аварийно-опасных участков.



1.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Финансирование транспортной инфраструктуры МО г.Мегион осуществляется согласно утвержденным федеральным, региональным и муниципальным программам.

На осуществление дорожной деятельности в 2023 году были предусмотрены ассигнования в объеме 186,4 млн рублей из местного бюджета. Для сравнения в 2022 году на осуществление дорожной деятельности были предусмотрены ассигнования в объеме 206,9 млн. руб. из местного бюджета.

Сложившийся уровень финансирования дорожной деятельности в МО г.Мегион нельзя признать достаточным. Объемы финансирования мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции автомобильных дорог и искусственных сооружений недостаточны для реализации всех мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных Генеральным планом МО г.Мегион.



2. Варианты проектирования КСОДД

Формирование вариантов проектирования КСОДД выполнено в полном соответствии с вариантами развития транспортной инфраструктуры ПКРТИ МО г.Мегион.

В современных условиях социально-экономическое развитие муниципального образования любого ранга, повышение уровня жизни его населения оказывается неразрывно связано с удовлетворением потребностей субъектов хозяйственной деятельности и граждан в транспортных перевозках. Основными требованиями к объектам транспортной сферы являются следующие:

- сокращение времени и стоимости доставки пассажиров и грузов;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- снижение негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В связи с этим базовым принципом функционирования транспортной системы на определенной территории выступает, как минимум, соответствие возможностей транспортной сети спросу на транспортные корреспонденции. Развитие же транспортной инфраструктуры должно не только соответствовать динамике транспортного спроса, но и стимулировать его, тем самым создавая условия экономического роста муниципального округа.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

При подготовке принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион был проведен анализ возможных сценариев социально-экономического развития города, сформированных в рамках стратегии социально-экономического развития МО г.Мегион на период до 2035 года, а также генеральным планом МО г.Мегион.

Инерционный сценарий. Инерционный вариант предполагает сохранение в целом текущей структуры экономики и промышленности, низкий уровень технологических изменений в других отраслях, городские ресурсы направляются преимущественно на содержание и приведение в нормативное состояние существующей транспортной инфраструктуры города:

- текущий и капитальный ремонт и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог, в том числе тротуаров;

- текущий и капитальный ремонт, дооборудование и приведение в нормативное состояние инфраструктуры общественного транспорта (в том числе остановок общественного транспорта);

- дооборудование и приведение в нормативное состояние элементов обустройства автомобильных дорог.

Инвестиции и новое строительство будут направлены преимущественно на развитие и модернизацию жилищно-коммунального комплекса, строительство объектов социально-культурной и жилищной сферы. Однако будет наблюдаться стабилизация цен на недвижимость и достаточно значительное снижение объёмов жилищного строительства.

Осуществление инфраструктурных проектов будет происходить в рамках традиционных инфраструктурных систем. В то же время в отдельные периоды возможна интенсификация и увеличение объёмов такой работы в связи с появлением в городе глобальных сетевых (преимущественно розничных) операторов. Однако значительного увеличения объёма грузопотоков наблюдаться не будет, так как появление в МО г. Мегион крупных предприятий без роста соответствующих рынков сбыта приведёт к уходу из этих сегментов значительной доли местных предприятий и частных предпринимателей, работающих в этой сфере.

Инновационный сценарий. Инновационный сценарий развития МО г.Мегион предполагает, что городские ресурсы помимо содержания и ремонта существующей

инфраструктуры направляются также на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры с учетом обеспечения баланса интересов различных пользователей:

- пешеходов;
- пассажиров общественного транспорта;
- пользователей индивидуального транспорта;
- пользователей легкого транспорта (велосипед, самокат и другие);
- владельцев и заказчиков грузовых перевозок.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры для каждого из предложенных сценариев представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Основные направления развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион в разрезе видов транспорта (способов передвижения)

Инфраструктура по видам транспорта (способам передвижения)	Развитие транспортной инфраструктуры	
	Инерционный сценарий	Инновационный сценарий
1	2	3
Инфраструктура общественного транспорта	ремонт, приведение в нормативное состояние и дооборудование существующих остановочных пунктов	организация новых остановочных пунктов; приведение в нормативное состояние и дооборудование существующих остановочных пунктов; обустройство отстойно-разворотных площадок
Инфраструктура для пешеходного движения	обустройство и доведение до необходимых габаритов существующих тротуаров в ходе работ по капитальному или текущему ремонту автомобильных дорог	обустройство и доведение до необходимых габаритов существующих тротуаров в ходе работ по реконструкции, капитальному и текущему ремонту автомобильных дорог; обустройство пешеходных переходов, включая подходы к ним, установку островков безопасности, искусственных неровностей, светофорных объектов; обустройство новых пешеходных связей
Инфраструктура для индивидуального транспорта	приведение в нормативное состояние УДС за счет проведения мероприятий по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог; обустройство и содержание парковочных мест на автомобильных дорогах общего пользования	повышение связности улично-дорожной сети за счет проведения мероприятий по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту автомобильных дорог; улучшение организации и повышение безопасности дорожного движения за счет реализации соответствующих мероприятий; обустройство парковочных мест на автомобильных дорогах общего пользования, на плоскостных парковках

Инфраструктура для грузового движения	ограничение грузового движения вне участков УДС внутри жилых микрорайонов, предназначенных для грузового движения; утверждение схемы грузового движения	ограничение грузового движения вне участков УДС внутри жилых микрорайонов, предназначенных для грузового движения; утверждение схемы грузового движения
---------------------------------------	---	---

2.1. Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание Инновационного сценария

2.1.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств

Мероприятия направленные на разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категории транспортных средств описаны в разделе 2.1.12 настоящего документа.

2.1.2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности

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

По результатам анализа существующих схем ОДД, параметров эффективности функционирования транспортных узлов, а также статистики ДТП установлено, что существующая УДС МО г.Мегион функционирует в нормальном режиме, на пересечениях не наблюдаются заторовые ситуации, средний уровень загрузки УДС МО г.Мегион в часы пик не превышает 32%.

На основании выявленных вышеописанных фактов, мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок не предусмотрены в рамках разработки данной КСОДД.

2.1.3. Оптимизация циклов светофорного регулирования

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

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

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

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

На основании проведенного анализа данных, полученных в результате натурных исследований транспортных потоков, а также по результатам анализа параметров дорожного движения, выявлено, что оптимизация режимов работы светофорных объектов на территории МО г.Мегион не требуется. Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки КСОДД МО г.Мегион.

2.1.4. Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)

Осуществление согласованной работы светофорных объектов может быть выполнено только за счет ввода автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД).

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

Внедрение АСУДД может обеспечить:

снижение вероятности появления заторов и сокращение задержки транспортных средств от 15 до 30 %;

снижение уровня шума, вызываемого скоплением транспорта, а также уменьшает эмиссию выхлопных газов от 10 до 20 %;

значительное повышение безопасности, а также оперативность управления движением на дорогах;

осуществление беспрепятственного проезда спецтранспорта;

существенное снижение материальных затрат на эксплуатацию, диагностику оснащения, сокращение времени обнаружения неисправностей, а также восстановления после отказов;

повышение информированности про текущую загруженность магистралей, обеспечение альтернативных путей распределения транспортных путей.

На основании проведенного анализа данных, полученных в результате натурных исследований транспортных потоков, а также по результатам анализа параметров дорожного движения, выявлено, что введение координированного режима работы светофорных объектов на территории МО г.Мегион не требуется. Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки КСОДД МО г.Мегион.



2.1.5. Использование адаптивного регулирования на светофорных объектах (при наличии обоснования)

На основании проведенного анализа данных, полученных в результате натурных исследований транспортных потоков, а также по результатам анализа параметров дорожного движения, выявлено, что использование адаптивного регулирования на светофорных объектах на территории МО г.Мегион не требуется. Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки КСОДД МО г.Мегион.

2.1.6. Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее важных и ответственных разделов организации движения в пределах населенных пунктов. Однако часто не уделяется достаточного внимания условиям пешеходного движения и основные усилия по организации движения направлены главным образом на обеспечение безопасного и комфортного движения автомобильного транспорта. Такое положение в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в качестве основных причин наездов на пешеходов, как правило, выделяют нарушения правил со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остается недостаточно изученным и учтенным.

Можно выделить следующие задачи организации движения пешеходов: обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; оборудование пешеходных переходов;

создание пешеходных зон; выделение жилых зон;

комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортных потоков. Необходимыми мерами для этого являются устройство тротуаров на улицах вдоль автомобильных дорог.

В целях развития пешеходной инфраструктуры и повышения безопасности пешеходного движения планируются следующие мероприятия:

строительство тротуаров по улицам: пр.Западный (282 м), пр.Театральный (96 м), пр-т Победы (31 м), ул.В.А.Абазарова (652 м), ул.Г.И.Норкина (71 м), ул.Геологов (187 м), ул.Губкина (189 м), ул.Дружбы (259 м), ул.Заречная (567 м), ул.А.М.Кузьмина (548 м),

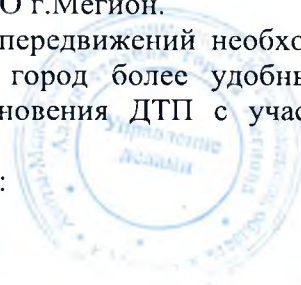
ул.Нефтеразведочная (67 м), ул.Пионерская (295 м), ул.Таежная (310 м), ул.Чехова (287 м), участок дороги в 1 мкр. – проезд от ул.Заречная до пр-т Победы (68 м);

обустройство пешеходных переходов на следующих улицах: ул.Губкина – 1 ед., ул.Заречная – 1 ед., ул.А.М.Кузьмина – 2 ед., ул.Нефтеразведочная – 1 ед., ул.Пионерская – 1 ед., ул.Советская – 1 ед., ул.Чехова – 2 ед., участок дороги в 1 мкр. – проезд от ул.Заречная до пр-т Победы – 1 ед.

Графическая схема обустройства и пешеходных переходов представлена в разработанных проектах организации дорожного движения для автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных на территории МО г.Мегион.

С целью создания безопасной среды для велосипедных передвижений необходима организация велотранспортной инфраструктуры, что сделает город более удобным и комфортным для жизни, а также снизит вероятность возникновения ДТП с участием велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура должна включать в себя:



велополосы и велодорожки;

велопарковки у мест притяжения и приложения труда.

Организация велосипедного движения на территории г.Мегион предусматривается в центральной части города – на ул.А.М.Кузьмина, ул.Губкина, ул.Свободы, ул.Садовая, ул.Заречная, ул.Ленина, ул.Строителей, ул.Геологов, пр-т Победы, Автодорога 1А, ул.Нефтяников, ул.Первомайская, ул.Новая, где в ходе натурных исследований выявлена максимальная интенсивность пешеходного и вело потока. (Рисунок 30). Протяженность велосипедного маршрута составит 11,64 км.

У основных мест притяжения и объектов приложения труда предусмотрена организация велопарковок в количестве 24 ед.

Общий перечень мероприятий по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов представлен в таблице 14.

Таблица 14 – Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	Единицы измерения	Мощность
1	Строительство тротуаров на проезд Западный	км	0,282
2	Строительство тротуаров на проезд Театральный	км	0,096
3	Строительство тротуаров на пр-т Победы	км	0,031
4	Строительство тротуаров на ул.В.А.Абазарова	км	0,652
5	Строительство тротуаров на ул.Г.И.Норкина	км	0,071
6	Строительство тротуаров на ул. Геологов	км	0,187
7	Строительство тротуаров на ул. Губкина	км	0,189
8	Строительство тротуаров на ул. Дружбы	км	0,259
9	Строительство тротуаров на ул. Заречная	км	0,567
10	Строительство тротуаров на ул.А.М.Кузьмина	км	0,548
11	Строительство тротуаров на ул. Нефтеразведочная	км	0,067
12	Строительство тротуаров на ул. Пионерская	км	0,295
13	Строительство тротуаров на ул. Тажная	км	0,310
14	Строительство тротуаров на ул. Чехова	км	0,287
15	Строительство тротуаров на участок дороги в 1 мкр. – проезд от ул. Заречная до пр-т Победы	км	0,068
16	Организация пешеходных переходов	ед.	11
17	Организация велодорожек	км	11,64
18	Организация велопарковок	объект	24





Рисунок 30 – Мероприятия по развитию велосипедного движения

2.1.7. Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Существующая система обслуживания населения маршрутным пассажирским транспортом общего пользования на территории МО г.Мегион в настоящее время в целом удовлетворяет спросу жителей муниципального округа и гостей города на транспортные услуги. Для обеспечения надлежащего качества транспортных услуг и стимулирования использования населением общественного транспорта необходимо проведение следующего комплекса мероприятий:

- обустройство остановочных пунктов согласно нормативным требованиям;
- установка новых остановочных пунктов;
- разработка концепции единого дизайна общественного транспорта.

Согласно натурным обследованиям, проведенным на территории МО г.Мегион, выявлено 4 остановочных пункта, по которым требуется проведение мероприятий по приведению в нормативное состояние остановок общественного транспорта, которые должны включать в себя: установку автобусного павильона, устройство остановочной и посадочной площадки, устройство линий электроосвещения, организацию пешеходных переходов. Также следует произвести оборудование остановочных комплексов современными схемами движения городского пассажирского транспорта общего пользования с размещением их на расположенных вблизи/на территории остановочных пунктов. Необходимо обустройство конечных остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта служебными туалетами для экипажей маршрутных транспортных средств общего пользования.

Также учитывая климатические особенности МО г.Мегион, предлагается произвести поэтапную замену существующих остановочных павильонов на павильоны, предназначенные для эксплуатации в условиях низких температур. Стоимость 1 остановочного павильона составляет в зависимости от комплектации в среднем 1 500 000 руб.

В рамках данной КСОДД по мере необходимости предусматриваются мероприятия по обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта.

Продолжительность поездки и удобство проезда пассажиров – являются ключевыми факторами привлекательности общественного транспорта для городского населения. При повышении качества обслуживания населения городским пассажирским общественным транспортом возрастут его технико-экономические показатели, повысится пассажиропоток, что в конечном итоге принесет прибыль от перевозок и положительный имидж общественного транспорта.

Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования приведены в таблице 15.

Таблица 15 – Мероприятия по развитию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования

№ п/п	Наименование мероприятия	Мощность
1	Обустройство существующих остановочных пунктов	4 ед.
2	Обустройство остановочных пунктов тактильной плиткой и заниженным бордюрным камнем на пешеходном переходе	38 ед.
3	Поэтапная замена существующих остановочных павильонов на павильоны, предназначенные для эксплуатации в условиях крайнего севера	58 ед.
4	Увеличение и обновление парка подвижного состава (приобретение низкопольных моделей автобусов) для обеспечения транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	10 ед.
5	Оборудование остановочных комплексов современными схемами движения городского пассажирского транспорта общего пользования	80 ед.

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

В целом выделение полос для движения маршрутных транспортных средств на улично-дорожной сети города приводит к повышению эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования.

Реализация мероприятия по организации специализированных (выделенных) полос для движения общественного транспорта должна учитывать:

обеспечение возможности выполнения поворотных маневров общим транспортным потоком;

применение методов смещенной стоп-линии для обеспечения маневров общественного транспорта;

необходимость и возможность организации движения такси по выделенной полосе; возможность обеспечения парковки на отдельных участках вдоль выделенных полос

(исключая парковку на самих полосах);

временные ограничения реализации режима выделенной полосы (в том числе возможность движения общего транспортного потока по выделенной полосе в отдельные периоды);

организацию контроля, в том числе автоматического, выезда на выделенную полосу транспорта, не пользующегося приоритетом.

На основании действующих нормативных документов организация выделенных полос для движения общественного транспорта рекомендуется при условии, что:

интенсивность движения транспорта общего пользования не менее 40 физ.ед./час; интенсивность прочих транспортных средств в расчете на одну полосу движения не менее 400 пр.ед/час;

имеется не менее трех полос движения в направлении, для которого обеспечивается приоритет;

пропускная способность дороги в результате выделения полосы для движения общественного транспорта будет достаточна для пропуска прочих транспортных средств в условиях, не снижающих безопасность движения и обеспечивающих допустимую по экономическим соображениям величину их задержек.

Анализ условий движения на УДС МО г.Мегион и результаты проведенного натурного исследования показывают, что введение выделенных полос для движения городского пассажирского транспорта на сегодняшний день не целесообразно.

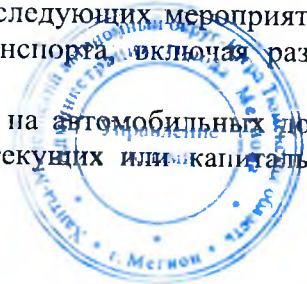
Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств не предусмотрены в рамках разработки данной КСОДД.

2.1.8. Развитие парковочного пространства

Основным направлением развития инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта в рамках выбранного варианта проектирования является создание и эффективное функционирование единого парковочного пространства. При этом должен быть исключен дефицит парковочного пространства.

На период действия КСОДД предусмотрена реализация следующих мероприятий по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства:

приведение в нормативное состояние парковочных мест на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в ходе проводимых текущих или капитальных



ремонт, строительства, реконструкции автомобильных дорог;
организация мониторинга за использованием парковочного пространства, в том числе с применением средств автоматической фотовидеофиксации;

обеспечение размещения объектов дорожного сервиса и их присоединение к автомобильным дорогам общего пользования местного значения МО г.Мегион в соответствии с установленным порядком.

Для обеспечения населения местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей, в соответствии с нормативными требованиями и расчетной обеспеченностью жителей индивидуальными легковыми автомобилями, а также с учетом планируемой численности населения, размещаемого в многоквартирных жилых домах без приквартирных участков, предлагается:

строительство:

многоуровневых гаражных комплексов, общей вместимостью 7283 машино-места (1 этап – 336 машино-мест, расчетный срок – 6947 машино-мест) – 15 объектов;

многоуровневых стоянок транспортных средств, общей вместимостью 600 машино-мест (1 этап – 313 машино-мест, расчетный срок – 287 машино-мест) – 3 объекта;

полуподземных паркингов, общей вместимостью 295 машино-мест (1 этап) – 2 объекта;
подземных паркингов, общей вместимостью 578 машино-мест (1 этап – 151 машино-место – 2 объекта, расчетный срок – 427 машино-мест) – 6 объектов;

многоуровневых паркингов, общей вместимостью 137 машино-мест – 2 объекта;
стоянок индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 263 машино-места (103 машино-места – 3 этап, расчетный срок – 160 машино-мест) – 4 объекта;

подземная стоянка транспортных средств, общей вместимостью 117 машино-мест – 2 объекта (1 этап).

гаражей индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 1548 машино-мест – 6 объектов.

реконструкция:

гаражей индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 1461 машино-места – 4 объекта (расчетный срок).

сохранение:

гаражей индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 8039 машино-мест – 54 объектов;

наземных стоянок индивидуального автотранспорта, общей вместимостью 552 машино-места – 13 объектов;

площадка отстоя техники – 1 объект.

Реализация мероприятий по строительству и проектированию объектов дорожного сервиса, а также приведение в нормативное состояние парковочного пространства может выполняться как за счет средств местного бюджета, так и за счет средств государственно-частного партнерства (ГЧП) или муниципально-частного партнерства (МЧП).



2.1.9. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств

Одной из важных 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 на режимные (ведомственные) территории,

которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

ограничение 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;

временные ограничения (прекращение) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

На территории МО г.Мегион ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не планируется.

2.1.10. Организация реверсивного движения и одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

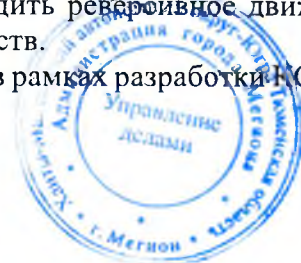
Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время суток вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос.

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения можно отнести: перепробег автомобилей, увеличение транспортной нагрузки на городские магистрали и объездные дороги, значительное осложнение при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных переходов, затруднение проезда в первое время после введения одностороннего движения.

Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в муниципальных образованиях с развитой улично-дорожной сетью, на параллельных улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом, а также на узких улицах с большим количеством паркующихся вдоль тротуаров автомобилей.

По результатам транспортных исследований на территории МО г.Мегион не выявлены улицы и автомобильные дороги, на которых целесообразно вводить реверсивное движение или организовывать одностороннее движение транспортных средств.

Мероприятия по данному направлению не предусмотрены в рамках разработки ПСОДД МО г.Мегион.



2.1.11. Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог

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

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения. Для информирования водителей и пешеходов о времени, оставшемся до окончания горения зеленого сигнала, допускается применение цифрового табло. Вероятность снижения количества ДТП при установке светофорного объекта составляет 50 %.

Светофоры Т.1 любых исполнений, Т.2, П.1 и П.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Указанные светофоры применяют при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий требования ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения»:

интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 16;

Таблица 16 – Интенсивность движения транспортных потоков в пересекающихся направлениях

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

интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов,



пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш. /ч. В населенных пунктах с числом жителей менее

10 000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных;

значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных;

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

На основании результатов анализа условий дорожного движения, исследований интенсивности транспортных потоков, а также данных по ДТП на территории МО г.Мегион не выявлено участков улично-дорожной сети, на которых требуется введение светофорного регулирования согласно требованиям ГОСТ Р 52289–2019.

2.1.12. Организация движения грузовых автомобилей

По результатам проведенного натурного исследования интенсивностей транспортных потоков установлено, что основные улицы, на которых осуществляется движение грузовых транспортных средств по территории МО г.Мегион – в основном это объекты УДС, расположенные за пределами центральной части города и жилых объектов. К таким участкам, например относятся: ул.Озерная, ул.Южная, ул.В.А.Абазарова, ул.Александра Жагина, Нефтепарковый проезд

Движение грузового транспорта по улицам жилой застройки преимущественно осуществляется для подвоза грузов к торговым объектам, для коммунального обслуживания жилых домов и содержания автомобильных дорог и территории жилой застройки. В настоящий момент целостная схема движения грузового транспорта по территории г.Мегион (каркас движения грузового транспорта) в целом сформирована и лишь требуется незначительное доукомплектование некоторых участков УДС соответствующими техническими средствами организации дорожного движения, таких как пересечение ул.Губкина и пр-т Победы, где требуется дополнительно установить дорожный знак 3.4

«Движение грузовых автомобилей запрещено» и дорожных знаков 6.15.2 – 6.15.3

«Направление движения грузовых автомобилей» (см Рисунок 31).



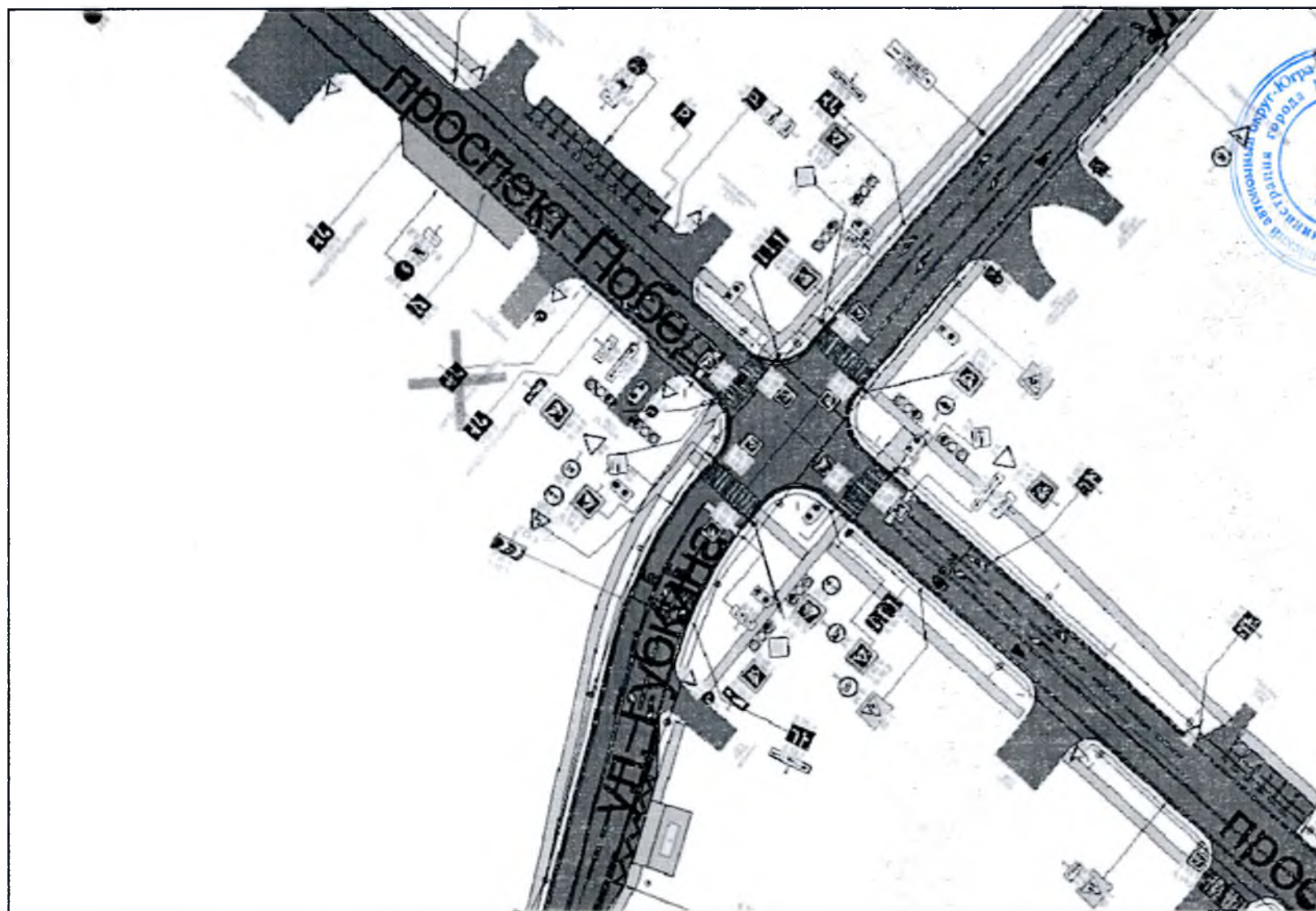


Рисунок 31 – Схема обустройства дорожными знаками 3.4 и 6.15 пересечения ул. Губкина и пр-т Победы

2.1.13. Установление скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

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

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц, согласно нормативам, и анализе расположения мест притяжения, повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков.


Превышение установленного скоростного режима и несоответствие скорости транспортного средства конкретным условиям движения практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на число, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Стоит отметить, что тормозной путь транспортного средства при экстренном торможении водителя будет тем больше, чем выше скорость. Особую актуальность данная проблема приобретает в густонаселенных центральных районах города, характеризующихся большими объемами пешеходных корреспонденций, отсутствием разделителей на дорогах и высокой интенсивностью транспортных потоков.

По результатам анализа характеристик существующей УДС МО г.Мегион, а также данных натурных исследований предлагается введение ограничений скоростного режима на различных участках УДС МО г.Мегион. Перечень участков УДС МО г.Мегион, где предполагается введение ограничений скоростного режима представлен в таблице 17.



Таблица 17 – Перечень участков УДС МО г.Мегион, на которых вводится ограничение скоростного режима

Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков автодорога на АБЗ ООО Нефтепесецстрой						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,342	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Ступенчатое ограничение скорости
7	0,830	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Ступенчатое ограничение скорости
8	0,830	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Ступенчатое ограничение скорости
9	0,930	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Ступенчатое ограничение скорости
10	0,940	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Ступенчатое ограничение скорости
11	1,040	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	30	Расчётная скорость на кривой в плане
12	1,135	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	30	Расчётная скорость на кривой в плане
13	1,235	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Ступенчатое ограничение скорости
14	1,335	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Ступенчатое ограничение скорости
15	2,566	Справа	3.24	Ограничение максимальной	70	Ступенчатое ограничение скорости



17	3,184	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Предупреждение ДТП
18	3,284	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Расчётная скорость на кривой в плане
21	3,460	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Ступенчатое ограничение скорости
23	3,563	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Предупреждение ДТП
29	4,199	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Расчётная скорость на кривой в плане

Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков

автодорога на Таежное озеро

№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,035	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Предупреждение ДТП
2	0,652	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Предупреждение ДТП
3	0,652	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Расчётная скорость на кривой в плане
5	1,800	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	70	Расчётная скорость на кривой в плане
6	2,348	Справа	3.24	Ограничение максимальной	70	Ступенчатое ограничение скорости

				скорости		
7	2,448	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Предупреждение ДТП
8	2,579	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Расчётная скорость на кривой в плане
10	2,835	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Расчётная скорость на кривой в плане
13	2,873	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
15	3,246	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане

Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков

проезд Буровиков

№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,217	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Ступенчатое ограничение скорости
2	0,277	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	30	Ступенчатое ограничение скорости

Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков

проезд Нефтепарковый

№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
3	0,855	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
5	0,888	Справа	3.24	Ограничение	40	Неровная дорога



				максимальной скорости		
6	1,028	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Неровная дорога
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
проспект Победы						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
3	0,874	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Организация движения в зоне образовательного учреждения
6	1,025	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Организация движения в зоне образовательного учреждения
10	1,685	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
12	2,031	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Губкина						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
6	0,896	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
9	0,980	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	30	Искусственная дорожная неровность
10	1,040	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости



23	2,526	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул. Западная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
2	0,004	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
6	0,955	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
7	2,086	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Неровная дорога
12	2,675	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
14	3,200	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
18	4,280	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул. Заречная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,165	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
4	0,289	Слева	3.24	Ограничение максимальной	40	Ступенчатое ограничение скорости

				скорости		
8	1,357	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.А.М.Кузьмина						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,063	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
8	0,862	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
11	0,950	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
12	0,979	участок 2 Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
15	1,254	участок 2 На	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Ленина						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,382	Справа				
2	0,406	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
4	0,454	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане

6	0,614	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Нефтеразведочная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,087	Справа				
3	0,172	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
4	0,275	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Нефтяников						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
2	0,309	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
6	0,484	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
8	0,512	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
10	0,732	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Организация движения в зоне действия знака 1.23 — Дети
12	0,901	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Организация движения в зоне действия знака 1.23 — Дети
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						



ул.Новая						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
6	0,640	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
8	0,796	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
9	0,949	Слева				
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Объездная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
4	2,617	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Опасный участок дороги
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Озерная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
6	0,518	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
8	0,855	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Первомайская						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,023	участок 2 Справа	3.24	Ограничение максимальной	40	Ступенчатое ограничение скорости

				скорости		
2	0,040	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
3	0,096	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
4	0,170	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
5	0,258	участок 2 Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Пионерская						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
4	1,129	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Предупреждение ДТП
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Садовая						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,549	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Свободы						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
6	1,182	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность

Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Советская						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,007	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Организация движения в зоне действия знака Г.23 — Дети
4	0,238	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
5	0,248	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Строителей						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
5	0,232	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	20	Искусственная дорожная неровность
6	0,333	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Ступенчатое ограничение скорости
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул. Сутормина						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по ГОСТ	Наименование знака	Информация на знаке	Обоснование
1	0,080	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
Ведомость обоснования установки запрещающих дорожных знаков						
ул.Транспортная						
№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Номер по	Наименование знака	Информация на	Обоснование



			ГОСТ		знаке	
1	0,404	Справа	3.24	Ограничение максимальной скорости	40	Расчётная скорость на кривой в плане
2	0,514	Слева	3.24	Ограничение максимальной скорости	50	Расчётная скорость на кривой в плане



2.1.14. Обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

обеспечение условий для соблюдения водителями Правил дорожного движения на пешеходных переходах.

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

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

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

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

устройство ограждений перильного типа;

устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);

установка знаков 1.23 «Дети»;

установка средств фото- и видеофиксации.

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

создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;

разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность, и рекомендуемых пешеходных маршрутов. План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации. Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

образовательную организацию;

стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);

парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);

спортивно оздоровительный комплекс (при наличии);

жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации; проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

расположение жилых домов, зданий и сооружений;



сеть автомобильных дорог;
 пути движения транспортных средств;
 пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в / из образовательную (-ой) организацию (-и);

опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей пешеходов и детей велосипедистов);

наземные (регулируемые/нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;

названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно. По результатам анализа данных, полученных в ходе проведения натурных обследований УДС МО г.Мегион, данной программой КСОДД установлено, что участки улиц и дорог вблизи образовательных организаций не в полной мере обустроены необходимыми элементами ТСОДД в соответствии с национальными стандартами в области безопасности дорожного движения.

Программой мероприятий КСОДД предусматривается оборудование пешеходных переходов вблизи детских образовательных учреждений всеми необходимыми ТСОДД в соответствии с национальными стандартами в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Схемы организации дорожного движения на улицы и дороги МО г.Мегион, проходящих в непосредственной близости от детских образовательных учреждений представлены в проектах организации дорожного движения.

2.1.15. Развитие дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц

Сеть автомобильных дорог общего пользования в совокупности с элементами пешеходной и велотранспортной инфраструктуры обеспечивает полный объем транспортных корреспонденций МО г.Мегион.

Основным направлением деятельности в области дорожного хозяйства является реализация мероприятий, связанных с обеспечением сохранности и поддержанием работоспособности автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством новых и модернизацией имеющихся дорог и искусственных сооружений на них.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В рамках выбранного варианта проектирования КСОДД, предусмотрен ряд мероприятий по развитию сети дорог, повышению транспортной связанности территории МО г.Мегион, реконструкции улиц и дорог с повышением их технической категории. Перечень мероприятий приведен в таблице 18.



Таблица 18 – Мероприятия по развитию сети дорог МО г.Мегион, предусмотренные выбранным вариантом проектирования до 2040 года

№п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, гг.
1	Строительство и реконструкция ул.Сутормина от проспекта Победы до улицы Труда	1,043	2025 - 2026
2	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №28-30	2,128	2026 - 2030
3	реконструкция улицы Кошурникова от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	0,525	2030
4	реконструкция улицы Строителей от улицы Ленина до разворотного кольца пгт.Высокий	0,44	2030
5	реконструкция улицы Клубная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	0,441	2030
6	реконструкция улицы Северная от проспекта Победы до улицы Нагорная	0,148	2030
7	реконструкция улицы Школьная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	0,577	2030 - 2035
8	реконструкция и строительство улицы Гаражная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	0,716	2030 - 2035
9	реконструкция улицы Есенина от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	0,439	2030 - 2035
10	реконструкция улицы Северная от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	0,306	2030 - 2035
11	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (1 очередь) пгт.Высокий	1,166	2030 - 2035
12	строительство проезда Ясный от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пос. Высокий	0,291	2030 - 2035
13	строительство продолжения улицы Г.И.Норкина до улицы Губкина	0,439	2028
14	реконструкция улицы Лесная от проспекта Победы до улицы Нагорная	0,239	2030
15	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №21-22	1,152	до 2030
16	строительство автомобильной дороги от улицы Западной до улицы Озерной	2,943	2030
17	реконструкция улицы Югорская от улицы Кошурникова до улицы Нефтяников пгт.Высокий	0,639	2035
18	реконструкция улицы Рождественская от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	0,316	2035



19	реконструкция улицы Речная от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	0,316	2035
20	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (2 очередь) пгт.Высокий	0,619	2035 - 2040
21	строительство улицы Луговая от улицы Ленина до улицы Магистральной пгт.Высокий	0,39	2035 - 2040
22	строительство улицы Солнечная от улицы Ленина до улицы Свободы пгт.Высокий	0,394	2035 - 2040
23	строительство проезда Ягодный от улицы Весенняя до улицы Магистральная пгт.Высокий	0,318	2035 - 2040
24	строительство продолжения улицы Совхозная до улицы Губкина	0,326	2030
25	строительство автомобильной дороги от проспекта Победы до улицы Южная	0,713	2035
26	реконструкция ул.Колхозная от ул.Северная до ул.Новая	0,452	2035
27	строительство автомобильной дороги от улицы Южная до улицы Озерная	0,606	2035
28	реконструкция улицы Кедровая от улицы Гагарина до улицы Советская пгт.Высокий	0,366	2035
29	строительство улицы Цветочная от улицы Солнечная до улицы Льва Толстого пгт.Высокий	0,245	2035 - 2040
30	строительство проезда Светлый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	0,372	2035 - 2040
31	строительство проезда Тенистый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	0,291	2035 - 2040

В целях повышения безопасности дорожного движения и снижения перегруженности дорог и их участков должно быть реализовано комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения в этом направлении, включающее мероприятия по:

скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;

ограничению доступа транспортных средств на определенные территории; формированию перечня пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования;

разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением;

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.

Также должна быть решена задача по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.





Рисунок 32 – Схема расположение мероприятия по развитию сети дорог на территории МО г.Мегион



Рисунок 33 – Схема расположение мероприятия по развитию сети дорог на территории пгт.Высокий

2.1.16. Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функцию фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения

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

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

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

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же месте дороги. Наиболее часто камеры используют для фиксации нарушений скоростного режима, но возможна фиксация и следующих нарушений ПДД:

проезд на запрещающий сигнал светофора;

выезд за стоп-линию;

выезд на встречную полосу движения; проезд

под знак «Въезд запрещен»;

выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;

выезд на тротуар;

движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;

нарушение требований дорожной разметки;

выполнение поворота из второго ряда;

не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;

нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;

непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

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

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений, рекомендуется применять:

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

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

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

на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;

на железнодорожных переездах;

на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;

при изменении скоростного режима;

на регулируемых перекрестках;

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



вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей; в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на УДС МО г.Мегион, программой мероприятий КСОДД не предусмотрены мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото – и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

2.2. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка эффективности представлена в разделе 3 настоящего документа КСОДД.

2.3. Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения

Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения представлена в разделе 5 настоящего документа КСОДД.

2.4. Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог, расположенных на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, на последующие 5 лет, в том числе с распределением по годам, и последующий плановый период на 15 лет либо на срок действия документов стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, а также расчет значений данных показателей

Значения показателей результатов реализации КСОДД, с разбивкой по годам реализации проекта, приведены в таблице 19.





Таблица 19 – Значения показателей результатов реализации КСОДД

Показатель	Единица измерения	Значение показателя, в том числе					
		2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030-2040 гг.
Снижение затрат времени на транспортные перемещения	%	1,56	2,17	2,85	3,47	4,21	-12,09
Снижение общего уровня перепробега транспортных средств	%	1,17	1,64	1,98	2,34	2,93	-6,1
Увеличение средней скорости движения по УДС муниципального образования	%	0,74	1,21	1,68	2,03	2,31	4,63
Социальный риск от ДТП	число погибших в результате ДТП на 100 тысяч населения	0	0	0	0	0	0
Соответствие уровня обеспеченности территории муниципального образования парковками для постоянного и временного хранения ТС	%	72	76	79	85	91	100
Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования	%	0,7	1,5	1,9	2,5	3,1	11,34
Доля автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям	%	55	61	64	71	75	100
Снижение доли протяженности дорожной сети города, работающей в режиме перегрузки в «час-пик»	%	-26,32	-47,37	-57,89	-68,42	-84,21	-100,00
Доля остановочных пунктов общественного транспорта, находящихся в нормативном состоянии	%	53	61	68	73	77	100
Увеличение протяженности тротуаров и пешеходных дорожек	%	3	3	3	3	3	3
Протяженности велодорожек и велополос	км	0	11,64	11,64	11,64	11,64	11,64

3. Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры была выполнена с помощью прогнозной транспортной модели МО г.Мегион. Прогнозная транспортная модель МО г.Мегион разработана в программном комплексе PTV Vision VISUM.

Разработка и оценка сценариев развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион производилась на основе разработанных транспортных моделей по общей схеме последовательного применения моделей различного назначения.

Транспортное предложение состоит из элементов, с помощью которых транспортная система удовлетворяет существующий транспортный спрос. Транспортное предложение в конечном итоге будет определять, какой объем спроса и насколько качественно его может удовлетворить транспортная система. К элементам транспортного предложения относятся: узлы (перекрестки), отрезки (участки улично-дорожной сети), остановки общественного транспорта, маршруты общественного транспорта. Для каждого из элементов заданы соответствующие параметры: разрешенная скорость движения, количество полос, разрешенные направления движения, организация движения, параметры светофорного регулирования. На основе введенных параметров рассчитываются временные затраты жителей города на совершение транспортных корреспонденций.



Рисунок 34 – Структура основных составляющих прогнозной транспортной модели МО г.Мегион

Транспортный спрос количественно и качественно определяет потребность жителей города в перемещении. Территория города разбита на транспортные районы. К каждому транспортному району привязаны статистические данные о расселении жителей города, распределении рабочих и учебных мест. Кроме того, в транспортную модель введены параметры транспортной подвижности населения, такие как среднее количество поездок, распределение поездок по видам транспорта и целям.

В основе расчета транспортного спроса – 4-шаговый алгоритм расчета. На первом шаге на основе статистических данных и рассчитанных затрат на совершение транспортных корреспонденций происходит расчет объемов отправок-прибытий из каждого транспортного района. На втором шаге расчета транспортного спроса формируются матрицы

корреспонденций, которые определяют объемы движения между каждой парой транспортных районов для каждой группы целей поездок. На третьем шаге расчета матрицы корреспонденций распределяются по системам транспорта. В итоговом четвертом шаге полученные матрицы корреспонденций распределяются по улично-дорожной и маршрутной сети. В результате выполнения 4-шагового алгоритма расчета для каждого элемента улично-дорожной сети и маршрутной сети получаются значения интенсивностей транспортных потоков и пассажирских потоков. Кроме того, транспортная модель позволяет определить интегральные показатели, характеризующие работу транспортной системы города в целом. Основным интегральным показателем качества работы транспортной системы является среднее время реализации транспортных корреспонденций.

С помощью разработанной транспортной модели МО г.Мегион произведена оценка мероприятий, связанных с развитием УДС, путем сопоставления их стоимости и эффективности с точки зрения качества функционирования транспортной системы муниципального округа.

Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры проведена на основе сравнения целевых показателей (индикаторов) различных сценариев развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион между собой.

Результаты укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры отражены в таблице 20.

Таблица 20 – Паспорт прогнозной транспортной модели МО г.Мегион

Параметр	Значение параметра
Наименование и номер версии программного обеспечения, использованного для разработки модели	PTV Vision VISUM 18.02-20
Системы транспорта	индивидуальный транспорт; общественный транспорт; грузовой транспорт;
Число транспортных районов	100
Перечень параметров транспортных районов, заданных в модели	численность населения; численность трудящегося населения; численность учащихся; количество мест приложения труда; количество мест приложения труда в сфере услуг; количество учебных мест;
Число ребер графа транспортной системы, содержащегося в модели	4 592
Перечень параметров, заданных в модели для ребер графа транспортной системы	максимальная расчетная пропускная способность; максимальная разрешенная скорость движения; количество полос движения;
Число узлов графа транспортной системы, содержащегося в модели	1 816
Перечень параметров, заданных в модели для узлов графа транспортной системы	тип регулирования; приоритет проезда перекрестка; параметры светофорного регулирования; данные о разрешенных направлениях; поворотов;
Перечень моделируемых типов пассажирских передвижений (слоев)	дом – прочее; прочее – дом;
Параметр	Значение параметра



спроса)	дом – работа; работа – дом; дом – учеба; учеба – дом; работа – прочее; прочее – работа; работа – работа; прочее – прочее;
Перечень характерных периодов, для которых осуществляется моделирование параметров транспортных и пассажирских потоков	утренний час пик; вечерний час пик; сутки;

Таблица 21 – Результаты укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры на расчетный срок Программы

№ п/п	Показатель	Текущее состояние	Инерционный вариант	Инновационный вариант
Общие показатели программы мероприятий КСОДД				
1	Протяженность ж/д путей, км	17,8	17,8	17,8
2	Протяженность улиц и дорог, км	145,5	145,5	162
3	Плотность УДС, км/км ²	1,71	1,71	1,9
4	Протяженность реконструируемых улиц и дорог, км	-	-	5,92
Негативное воздействие транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения				
5	Количество участков дорожной сети, перегруженных движением, единиц, ед.	3	5	0
6	Средний уровень перепробега ТС, %	41,9	51,6	35,8
7	Общее время реализации транспортных корреспонденций, мин	22,67	25,71	19,93
Параметры, характеризующие дорожное движение и параметры эффективности организации дорожного движения				
8	Средняя загрузка УДС, %	27	32	24
9	Средняя скорость всех поездок, км/ч	43,37	40,69	45,38
Показатель состояния безопасности дорожного движения				
10	Социальный риск	0	5,37	0
Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий				
11	Оценка затрат на реализацию мероприятий, тыс. руб.	-	547 716,50	1 748 001,79

По результатам транспортного моделирования были получены основные показатели эффективности функционирования транспортной системы (Таблица 21) при реализации различных сценариев развития транспортной инфраструктуры на территории МО г.Мегийон.

Как видно из приведенных в таблице 21 значений показателей развития транспортной инфраструктуры, инновационный вариант является наиболее предпочтительным из рассматриваемых. На основе сопоставления сценарных вариантов в качестве целевого сценария развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегийон принят инновационный сценарий, т. к. данный сценарий соответствует целям и задачам данной КСОДД, обеспечивает в необходимом объеме развитие транспортной инфраструктуры и удовлетворяет потребность



населения на транспортные услуги, повышает качество, доступность и безопасность транспортного обслуживания. Реализация данного сценария приведет к:

улучшению пешеходной связности территорий города за счет строительства тротуаров; решению проблем дефицита парковочного пространства;

повышению безопасности дорожного движения путем приведения дорог в нормативное состояние, организации/ремонта линий наружного стационарного электроосвещения;

повышению комфорта при использовании населением городского пассажирского транспорта общего пользования.

Однако, реализация инновационного варианта потребует значительно большего объема финансирования в сравнении с инерционным вариантом. Предсказать абсолютно точное развитие экономики региона, а также объемы финансирования по отраслям выделяемые из федерального, регионального и местного бюджета в долгосрочной перспективе не представляется возможным. В связи с этим, при разработке инновационного варианта наиболее эффективные мероприятия из каждого периода реализации были рекомендованы к реализации в первую очередь. В случае недостаточного объема финансирования, не позволяющего реализовать полный перечень мероприятий инновационного варианта, мероприятия, рекомендованные к реализации в последнюю очередь в каждом из периодов реализации, рекомендуется перенести сроки реализации на более поздний срок.

Оценка транспортной эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры МО г.Мегион приведена в таблице 22.

Соответствие мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры установленным нормативам градостроительного проектирования обеспечивается в ходе разработки и утверждения проектов планировки территорий, предназначенных для размещения соответствующих объектов.

Таблица 22 – Оценка транспортной эффективности мероприятий КСОДД

Сценарий	Количество поездок ИТ, ед.	t0, мин	V0, км/ч	такт, мин	Vакт, км/ч	Средняя длина поездки, км	Уровень загрузки, %
База	91 413	16,12	51,15	22,67	43,37	6,1	27
Инерционный 2029	93 143	16,13	51,19	23,89	41,87	6,1	29
Инновационный 2029	93 143	16,15	51,28	21,68	43,81	6,5	26
Инерционный 2040	94 567	16,13	51,19	25,71	40,69	6,1	32
Инновационный 2040	94 567	16,15	51,28	19,93	45,38	6,5	24

Примечание:

t0, V0 – среднее время поездки и средняя скорость в ненагруженной (свободной) транспортной сети;

такт, Vакт - среднее время поездки и средняя скорость в нагруженной транспортной сети.



4. Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД

Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД представлена в таблице 23.

Результаты оценки степени влияния мероприятий по организации дорожного движения на эффективность организации дорожного движения представлены в разделе 3 настоящего КСОДД (см. табл. 21-22).

Таблица 23 – Очередность реализации мероприятий утверждаемого варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.
1	Строительство тротуаров на проезд Западный	2025
2	Строительство тротуаров на проезд Театральный	2027
3	Строительство тротуаров на пр-т Победы	2025
4	Строительство тротуаров на ул.В.А.Абазарова	2026-2027
5	Строительство тротуаров на ул.Г.И.Норкина	2026
6	Строительство тротуаров на ул.Геологов	2026
7	Строительство тротуаров на ул.Губкина	2025
8	Строительство тротуаров на ул.Дружбы	2026
9	Строительство тротуаров на ул.Заречная	2025
10	Строительство тротуаров на ул.А.М.Кузьмина	2025
11	Строительство тротуаров на ул.Нефтеразведочная	2026
12	Строительство тротуаров на ул.Пионерская	2026
13	Строительство тротуаров на ул.Таежная	2028
14	Строительство тротуаров на ул.Чехова	2028
15	Строительство тротуаров на участок дороги в 1 мкр. – проезд от ул.Заречная до пр-т Победы	2026
16	Обустройство пешеходных переходов	2025-2026
17	Организация велодорожек	2026-2027
18	Организация велопарковок	2027
19	Приведение в нормативное состояние парковочных мест на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в ходе проводимых текущих или капитальных ремонтов, строительства, реконструкции автомобильных дорог	2025-2040
20	Строительство многоуровневых гаражных комплексов, стоянок транспортных средств, полуподземных паркингов, подземных паркингов, многоуровневых паркингов, стоянок индивидуального автотранспорта	2025-2040
21	Реконструкция гаражей индивидуального автотранспорта, наземных стоянок индивидуального автотранспорта	2025-2040
22	Размещения объектов дорожного сервиса и их присоединение к автомобильным дорогам общего пользования местного значения	2025-2040



23	Обустройство существующих остановочных пунктов, в т.ч. установка благоустроенных отапливаемых павильонов на остановочных пунктах	2025-2040
24	Оборудование остановочных комплексов современными схемами движения городского пассажирского транспорта общего пользования	2025-2040
25	Обустройство остановочных пунктов тактильной плиткой и заниженным бордюрным камнем на пешеходном переходе	2025-2040
26	Увеличение и обновление парка подвижного состава (приобретение низкопольных моделей автобусов) для обеспечения транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	2025-2040
27	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети города	2025-2040
28	Обустройство существующей УДС города недостающими дорожными знаками 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» в целях формирования целостного каркаса движения грузового транспорта	2025
29	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	2025-2029
30	Устройство парковочных мест для инвалидов вблизи крупных объектов притяжения	2025-2027
31	Устройство звукового информирования на пересечениях со светофорным регулированием	2025-2026
32	Строительство и реконструкция ул.Сутормина от проспекта Победы до улицы Труда	2025-2026
33	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №28-30	2026-2030
34	реконструкция улицы Кошурникова от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	до 2030
35	реконструкция улицы Строителей от улицы Ленина до разворотного кольца пгт.Высокий	до 2030
36	реконструкция улицы Клубная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	до 2030
37	реконструкция улицы Северная от проспекта Победы до улицы Нагорная	до 2030
38	реконструкция улицы Школьная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	2030 - 2035
39	реконструкция и строительство улицы Гаражная от улицы Ленина до улицы Обьездная пгт.Высокий	2030 - 2035
40	реконструкция улицы Есенина от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	2030 - 2035
41	реконструкция улицы Северная от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	2030 - 2035
42	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (1 очередь)	2030 - 2035



	пгт.Высокий	
43	строительство проезда Ясный от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2030 - 2035
44	строительство продолжения улицы Г.И.Норкина до улицы Губкина	2028
45	реконструкция улицы Лесная от проспекта Победы до улицы Нагорная	2030
46	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №21-22	до 2030
47	строительство автомобильной дороги от улицы Западной до улицы Озерной	2030
48	реконструкция улицы Югорская от улицы Кошурникова до улицы Нефтяников нгт.Высокий	2035
49	реконструкция улицы Рождественская от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	2035
50	реконструкция улицы Речная от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	2035
51	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (2 очередь) пгт.Высокий	2035 - 2040
52	строительство улицы Луговая от улицы Ленина до улицы Магистральной пгт.Высокий	2035 - 2040
53	строительство улицы Солнечная от улицы Ленина до улицы Свободы пгт.Высокий	2035 - 2040
54	строительство проезда Ягодный от улицы Весенняя до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040
55	строительство продолжения улицы Совхозная до улицы Губкина	2030
56	строительство автомобильной дороги от проспекта Победы до улицы Южная	2035
57	реконструкция ул. Колхозная от ул. Северная до ул. Новая	2035
58	строительство автомобильной дороги от улицы Южная до улицы Озерная	2035
59	реконструкция улицы Кедровая от улицы Гагарина до улицы Советская пгт.Высокий	2035
60	строительство улицы Цветочная от улицы Солнечная до улицы Льва Толстого пгт.Высокий	2035 - 2040
61	строительство проезда Светлый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040
62	строительство проезда Тенистый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040



5. Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД

Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения

Формирование итогового перечня мероприятий по организации дорожного движения подводит к завершающей части разработки Комплексной схемы организации дорожного движения на территории МО г.Мегион.

На данном этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории МО г.Мегион. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости (включая затраты на проектно-изыскательские работы и строительно-монтажные работы), оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

Оценка требуемых объемов финансирования проведена на основании стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Указанная Программа мероприятий по организации дорожного движения на территории МО г.Мегион приведена в таблице 24.



Таблица 24 – Программа мероприятий по организации дорожного движения на территории МО г.Мегион

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2025-2029 гг.	2030-2040 гг.	Итого
			Всего	523 460,99	1 224 540,80	1 748 001,79
			Федеральный бюджет	18 360,00	35 640,00	54 000,00
			Региональный бюджет	194 324,40	736 402,20	930 726,60
			Местный бюджет	256 842,99	371 418,60	628 261,59
			Внебюджетные источники	53 933,60	81 080,00	135 013,60
Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов						
1	Строительство тротуаров на проезд Западный	2025	Местный бюджет	1 377,57	0,00	1 377,57
2	Строительство тротуаров на проезд Театральный	2027	Местный бюджет	468,96	0,00	468,96
3	Строительство тротуаров на пр-т Победы	2025	Местный бюджет	151,44	0,00	151,44
4	Строительство тротуаров на ул.В.А.Абазарова	2026-2027	Местный бюджет	3 185,02	0,00	3 185,02
5	Строительство тротуаров на ул.Г.И.Норкина	2026	Местный бюджет	346,84	0,00	346,84
6	Строительство тротуаров на ул.Геологов	2026	Местный бюджет	913,50	0,00	913,50
7	Строительство тротуаров на ул.Губкина	2025	Местный бюджет	923,27	0,00	923,27
8	Строительство тротуаров на ул.Дружбы	2026	Местный бюджет	1 265,22	0,00	1 265,22
9	Строительство тротуаров на ул.Заречная	2025	Местный бюджет	2 769,80	0,00	2 769,80
10	Строительство тротуаров на ул.А.М.Кузьмина	2025	Местный бюджет	2 676,98	0,00	2 676,98
11	Строительство тротуаров на ул.Нефтеразведочная	2026	Местный бюджет	327,30	0,00	327,30
12	Строительство тротуаров на ул.Пионерская	2026	Местный бюджет	1 441,08	0,00	1 441,08
13	Строительство тротуаров на ул.Таежная	2028	Местный бюджет	1 514,35	0,00	1 514,35
14	Строительство тротуаров на ул.Чехова	2028	Местный бюджет	1 402,00	0,00	1 402,00
15	Строительство тротуаров на участок дороги в 1 мкр. – проезд от ул.Заречная до пр-т Победы	2026	Местный бюджет	332,18	0,00	332,18
16	Обустройство пешеходных переходов	2025-2026	Местный бюджет	37 500,00	0,00	37 500,00

17	Организация велодорожек	2026-2027	Местный бюджет	76 207,08	0,00	76 207,08
18	Организация велопарковок	2027	Местный бюджет	2 102,40	0,00	2 102,40
			внебюджетные источники	3 153,60	0,00	3 153,60
Мероприятия по развитию парковочного пространства						
19	Приведение в нормативное состояние парковочных мест на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в ходе проводимых текущих или капитальных ремонтов, строительства, реконструкции автомобильных дорог	2025-2040	Местный бюджет	2 250,00	3 500,00	5 750,00
20	Строительство многоуровневых гаражных комплексов, стоянок транспортных средств, полуподземных паркингов, подземных паркингов, многоуровневых паркингов, стоянок индивидуального автотранспорта	2025-2040	внебюджетные источники	32 300,00	62 700,00	95 000,00
21	Реконструкция гаражей индивидуального автотранспорта, наземных стоянок индивидуального автотранспорта	2025-2040	внебюджетные источники	18 480,00	18 380,00	36 860,00
22	Размещения объектов дорожного сервиса и их присоединение к автомобильным дорогам общего пользования местного значения	2025-2040	внебюджетные источники	по проекту	по проекту	по проекту
Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств						
23	Обустройство существующих остановочных пунктов, в т.ч. установка благоустроенных отапливаемых павильонов на остановочных пунктах	2025-2040	Местный бюджет	17 354,00	33 686,40	51 040,40
24	Оборудование остановочных комплексов современными схемами движения городского пассажирского транспорта общего пользования	2025-2040	Местный бюджет	5 440,00	10 560,00	16 000,00
25	Обустройство остановочных пунктов тактильной плиткой и заниженным бордюрным камнем на пешеходном переходе	2025-2040	Местный бюджет	2 971,60	5 768,40	8 740,00

26	Увеличение и обновление парка подвижного состава (приобретение низкопольных моделей автобусов) для обеспечения транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом	2025-2040	Федеральный бюджет	18 360,00	35 640,00	54 000,00
			Региональный бюджет	30 600,00	59 400,00	90 000,00
			Местный бюджет	12 240,00	23 760,00	36 000,00
Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения						
27	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети города	2025-2040	Местный бюджет	4 000,00	4 000,00	8 000,00
Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств						
28	Обустройство существующей УДС города недостающими дорожными знаками 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» в целях формирования целостного каркаса движения грузового транспорта	2025	Местный бюджет	5 350,00	0,00	5 350,00
Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов						
29	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	2025-2029	Местный бюджет	1 121,00	0,00	1 121,00
30	Устройство парковочных мест для инвалидов вблизи крупных объектов притяжения	2025-2027	Местный бюджет	745,00	0,00	745,00
31	Устройство звукового информирования на пересечениях со светофорным регулированием	2025-2026	Местный бюджет	298,80	0,00	298,80
Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом						
32	Строительство и реконструкция ул.Сутормина от проспекта Победы до улицы Труда	2025-2026	Региональный бюджет	43 806,00	0,00	43 806,00
			Местный бюджет	18 774,00	0,00	18 774,00
33	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №28-30	2026-2030	Региональный бюджет	95 334,40	23 833,60	119 168,00
			Местный бюджет	40 857,60	10 214,40	51 072,00
34	реконструкция улицы Кошурникова от улицы	2030	Региональный	0,00	14 700,00	14 700,00

	Ленина до улицы Объездная пгт.Высокий		бюджет			
			Местный бюджет	0,00	6 300,00	6 300,00
35	реконструкция улицы Строителей от улицы Ленина до разворотного кольца пгт.Высокий	2030	Региональный бюджет	0,00	12 320,00	12 320,00
			Местный бюджет	0,00	5 280,00	5 280,00
36	реконструкция улицы Клубная от улицы Ленина до улицы Объездная пгт.Высокий	2030	Региональный бюджет	0,00	12 348,00	12 348,00
			Местный бюджет	0,00	5 292,00	5 292,00
37	реконструкция улицы Северная от проспекта Победы до улицы Нагорная	2030	Региональный бюджет	0,00	4 144,00	4 144,00
			Местный бюджет	0,00	1 776,00	1 776,00
38	реконструкция улицы Школьная от улицы Ленина до улицы Объездная пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	16 156,00	16 156,00
			Местный бюджет	0,00	6 924,00	6 924,00
39	реконструкция и строительство улицы Гаражная от улицы Ленина до улицы Объездная пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	20 048,00	20 048,00
			Местный бюджет	0,00	8 592,00	8 592,00
40	реконструкция улицы Есенина от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	12 292,00	12 292,00
			Местный бюджет	0,00	5 268,00	5 268,00
41	реконструкция улицы Северная от улицы Ленина до улицы Центральная пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	8 568,00	8 568,00
			Местный бюджет	0,00	3 672,00	3 672,00
42	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (1 очередь) пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	2 448,60	2 448,60
			Местный бюджет	0,00	1 049,40	1 049,40
43	строительство проезда Ясный от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2030 - 2035	Региональный бюджет	0,00	16 296,00	16 296,00
			Местный бюджет	0,00	6 984,00	6 984,00
44	строительство продолжения улицы Г.И.Норкина до улицы Губкина	2028	Региональный бюджет	24 584,00	0,00	24 584,00
			Местный бюджет	10 536,00	0,00	10 536,00

45	реконструкция улицы Лесная от проспекта Победы до улицы Нагорная	до 2030	Региональный бюджет	0,00	6 692,00	6 692,00
			Местный бюджет	0,00	2 868,00	2 868,00
46	Строительство дорог и основных проездов в микрорайонах №21-22	до 2030	Региональный бюджет	0,00	64 512,00	64 512,00
			Местный бюджет	0,00	27 648,00	27 648,00
47	строительство автомобильной дороги от улицы Западной до улицы Озерной	2030	Региональный бюджет	0,00	164 808,00	164 808,00
			Местный бюджет	0,00	70 632,00	70 632,00
48	реконструкция улицы Югорская от улицы Кошурникова до улицы Нефтяников пгт.Высокий	2035	Региональный бюджет	0,00	17 892,00	17 892,00
			Местный бюджет	0,00	7 668,00	7 668,00
49	реконструкция улицы Рождественская от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	2035	Региональный бюджет	0,00	8 848,00	8 848,00
			Местный бюджет	0,00	3 792,00	3 792,00
50	реконструкция улицы Речная от улицы Лермонтова до улицы Покурская пгт.Высокий	2035	Региональный бюджет	0,00	8 848,00	8 848,00
			Местный бюджет	0,00	3 792,00	3 792,00
51	строительство улицы Магистральная от улицы Ленина до улицы Лермонтова (2 очередь) пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	34 664,00	34 664,00
			Местный бюджет	0,00	14 856,00	14 856,00
52	строительство улицы Луговая от улицы Ленина до улицы Магистральной пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	21 840,00	21 840,00
			Местный бюджет	0,00	9 360,00	9 360,00
53	строительство улицы Солнечная от улицы Ленина до улицы Свободы пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	22 064,00	22 064,00
			Местный бюджет	0,00	9 456,00	9 456,00
54	строительство проезда Ягодный от улицы Весенняя до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	17 808,00	17 808,00
			Местный бюджет	0,00	7 632,00	7 632,00
55	строительство продолжения улицы Совхозная до улицы Губкина	2030	Региональный бюджет	0,00	18 256,00	18 256,00
			Местный бюджет	0,00	7 824,00	7 824,00



56	строительство автомобильной дороги от проспекта Победы до улицы Южная	2035	Региональный бюджет	0,00	39 928,00	39 928,00
			Местный бюджет	0,00	17 112,00	17 112,00
57	реконструкция ул. Колхозная от ул. Северная до ул. Новая	2035	Региональный бюджет	0,00	12 656,00	12 656,00
			Местный бюджет	0,00	5 424,00	5 424,00
58	строительство автомобильной дороги от улицы Южная до улицы Озерная	2035	Региональный бюджет	0,00	33 936,00	33 936,00
			Местный бюджет	0,00	14 544,00	14 544,00
59	реконструкция улицы Кедровая от улицы Гагарина до улицы Советская пгт.Высокий	2035	Региональный бюджет	0,00	10 248,00	10 248,00
			Местный бюджет	0,00	4 392,00	4 392,00
60	строительство улицы Цветочная от улицы Солнечная до улицы Льва Толстого пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	13 720,00	13 720,00
			Местный бюджет	0,00	5 880,00	5 880,00
61	строительство проезда Светлый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	20 832,00	20 832,00
			Местный бюджет	0,00	8 928,00	8 928,00
62	строительство проезда Тенистый от улицы Лебяжья до улицы Магистральная пгт.Высокий	2035 - 2040	Региональный бюджет	0,00	16 296,00	16 296,00
			Местный бюджет	0,00	6 984,00	6 984,00

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров



проезд Западный

№п/п	Начало участка, км, м	Конец участка, км, м	Вид	Расположение	Ширина, м	Объект установки	Материал
1	0,006	0,111	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
2	0,117	0,170	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
3	0,177	0,302	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров

проезд Театральный

№п/п	Начало участка, км, м	Конец участка, км, м	Вид	Расположение	Ширина, м	Объект установки	Материал
1	0,002	0,106	Тротуар	Справа	2,0		Асфальтобетон
Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров
ул.В.А.Абазарова

№п/п	Начало участка, км,м	Конец участка, км,м	Вид	Расположение	Ширина, м	Объект установки	Материал
1	0,195	0,400	Тротуар	Слева	1,5		Асфальтобетон
2	0,407	0,861	Тротуар	Слева	1,5		Асфальтобетон

Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров
ул.Г.И.Норкина

№п/п	Начало участка, км,м	Конец участка, км,м	Вид	Расположение	Ширина, м	Объект установки	Материал
1	0,007	0,078	Тротуар	участок 2 Слева	2,0		Асфальтобетон

Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров
ул.Геологов

№п/п	Начало участка, км,м	Конец участка, км,м	Вид	Расположение	Ширина, м	Объект установки	Материал
------	-------------------------	------------------------	-----	--------------	-----------	------------------	----------

ул.Губкина

Ведомость размещения пешеходных дорожек,
тротуаров ул.Дружбы

[illegible]

1	0,186	0,186	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
2	0,200	0,200	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
3	0,294	0,294	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
4	0,306	0,306	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
5	0,653	0,681	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
6	0,714	0,877	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
7	0,883	1,040	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
8	1,081	1,245	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
9	1,245	1,245	Тротуар	Справа	2,0		Асфальтобетон
Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек,

тротуаров ул.А.М.Кузьмина

№п/п	Началоучастка, км,м	Конецучастка, км,м	Вид	Расположение	Ширина,м	Объектустановки	Материал
1	0,172	0,190	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
2	0,296	0,423	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
3	0,430	0,536	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
4	0,787	0,874	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
5	0,873	0,882	Тротуар	Справа	2,0		Асфальтобетон
6	0,874	0,875	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
7	0,876	0,882	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон
8	0,925	1,100	Тротуар	Слева	2,0		Асфальтобетон

Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

Ведомость размещения пешеходных дорожек,



Ведомость размещения пешеходных дорожек,
тротуаров ул.Тажная

[illegible]

Ведомость размещения пешеходных дорожек, тротуаров
уч. дороги в 1 мкр. от ул.Заречная до пр-т Победы

№п/п	Началоучастка, км,м	Консцучастка, км,м	Вид	Расположение	Ширина,м	Объектустановки	Материал
1	0,165	0,227	Тротуар	Справа	1,5		Асфальтобетон
Итого имеется							
Итого требуется строительство							
Итого к демонтажу							
Итого требуется реконструкция							
Итого							

ПРИЛОЖЕНИЕ Б
Ведомость размещения пешеходных
переходов ул.Губкина



№п/п	Адрес,км,м	Видперехода	Состояние	Наличиепешеходныхдо
1	Примыканиена0,461	наземный	Требуетсястроительство	
Итого			Количество	
Требуетсястроительство		наземных	1	

Ведомость размещения пешеходных
переходов ул.Заречная

№п/п	Адрес,км,м	Видперехода	Состояние	Наличиепешеходныхдо
1	1,245	наземный	Требуетсястроительство	
Итого			Количество	
Требуетсястроительство		наземных	1	

Ведомость размещения пешеходных
переходов ул.А.М.Кузьмина

№п/п	Адрес,км,м	Видперехода	Состояние	Наличиепешеходныхдо
1	0,875	наземный	Требуетсястроительство	
2	участок2 Примыканиена1,0i4	наземный	Требуетсястроительство	

Итого		Количество
Требуется строительство	наземных	2

Ведомость размещения пешеходных

№п/п	Адрес, км,м	Вид перехода	Состояние	Наличие пешеходных д
1	1,127	наземный	Требуется строительство	
Итого			Количество	
Требуется строительство		наземных	1	



Ведомость размещения пешеходных переходов
ул.Советская

№п/п	Адрес, км,м	Вид перехода	Состояние	Наличие пешеходных до
1	участок 2 0,006	наземный	Требуется строительство	
Итого			Количество	
Требуется строительство		наземных	1	

Ведомость размещения пешеходных переходов
ул.Чехова

№п/п	Адрес, км,м	Вид перехода	Состояние	Наличие пешеходных до
1	0,005	наземный	Требуется строительство	
2	0,322	наземный	Требуется строительство	
Итого			Количество	
Требуется строительство		наземных	2	

Ведомость размещения пешеходных переходов
уч. дороги в 1 мкр. от ул.Заречная до пр-т Победы

--	--	--	--	--



Приложение В 1

Картограмма интенсивности транспортных потоков
Кольцевое пересечение Автодорога А1 ул. Кузмина

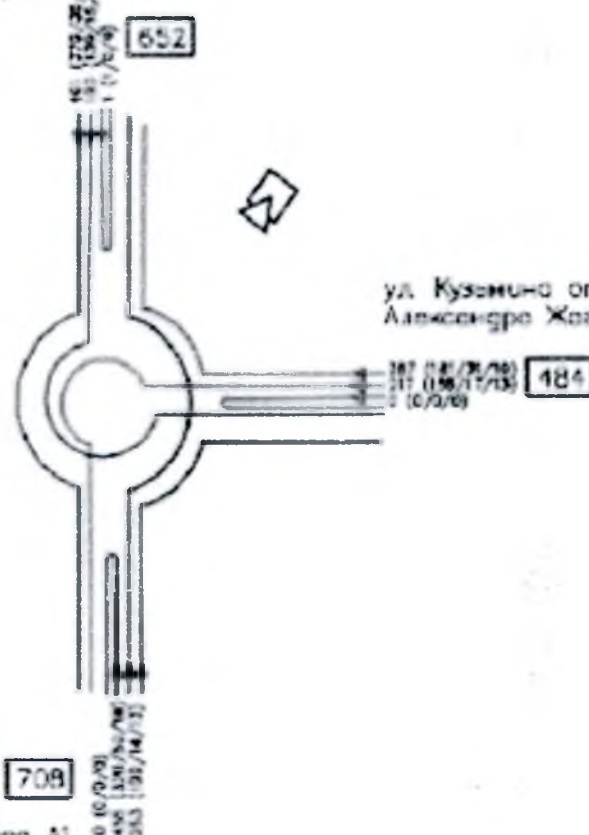
Замер в утренний
"час пик" с 07:30 до 08:30

3

"час п"

Автодорога А1 от
Северного широтного
коридора

Автодорога А1 от
Северного широтного
коридора



Автодорога А1
от ул. Кузмина

Автодорога А1
от ул. Кузмина

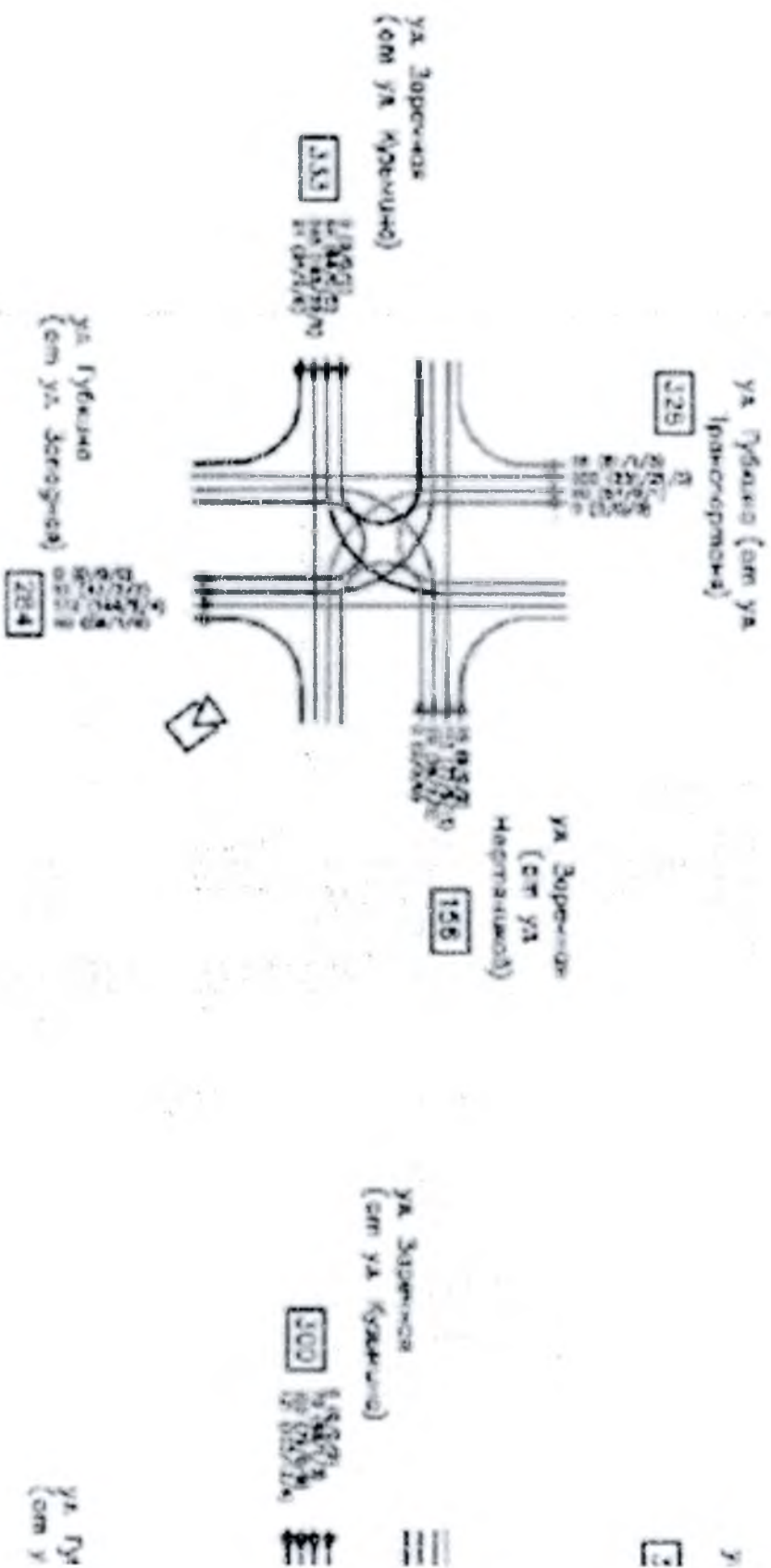
картосъемка именованности транзитных потоков

Зомер в утпеннуд

"400 NUK" e 07:30 go 08:30

3.0 ME

“HCC muk”



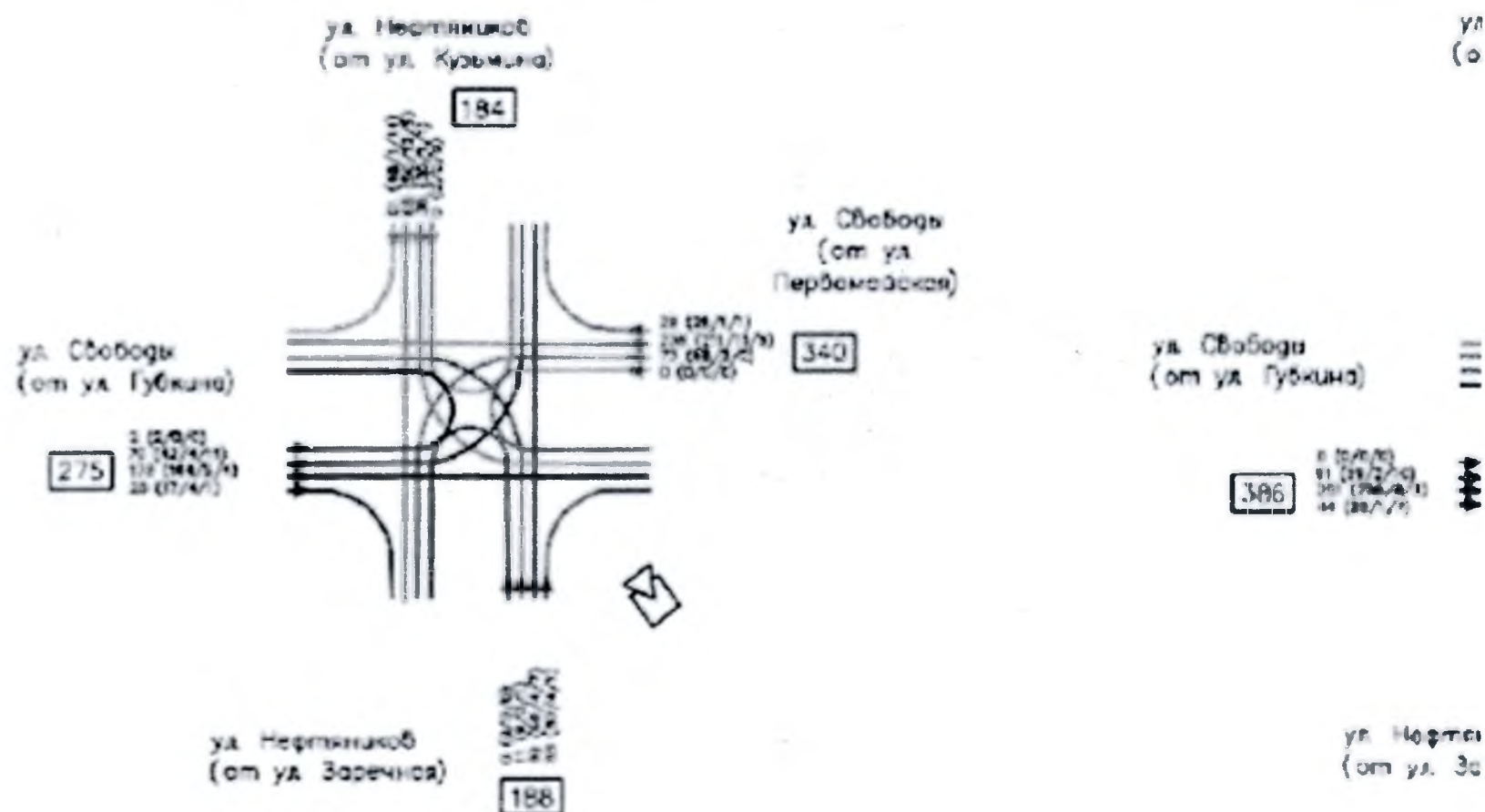


Приложение В 3

Картограмма интенсивности транспортных потоков
Пересечение ул. Свободы и ул. Нертынаков

Замер в утренний
"час пик" с 07:30 до 08:30

Замер
"час пик"





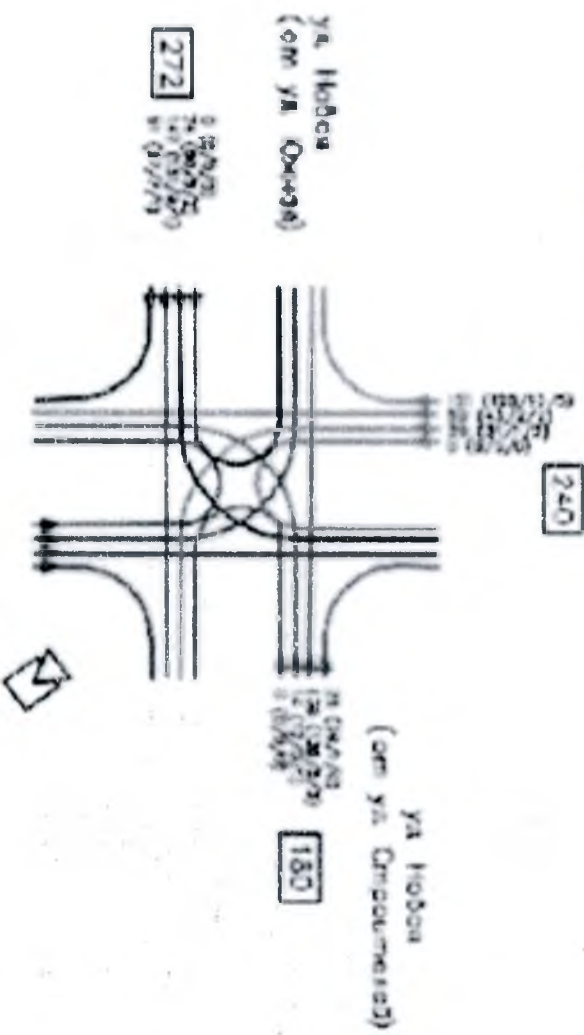
Приложение В 4

Картограмма именованности транспортных потоков
Пересечение пр-та Победы и ул. Норба

Заче
" час пик с 07:30 до 08:30

пр-т Победы
(от ул. Иеремьев)

Заче
" час пик
пр-т Победы
(от ул. Норба)



ул. Норба
(от ул. Ожнев)

ул. Норба
(от ул. Оприметев)

ул. Норба
(от ул. Ожнев)

пр-т Победы
(от ул. Геологов)

пр-т Побе
(от ул. Г)

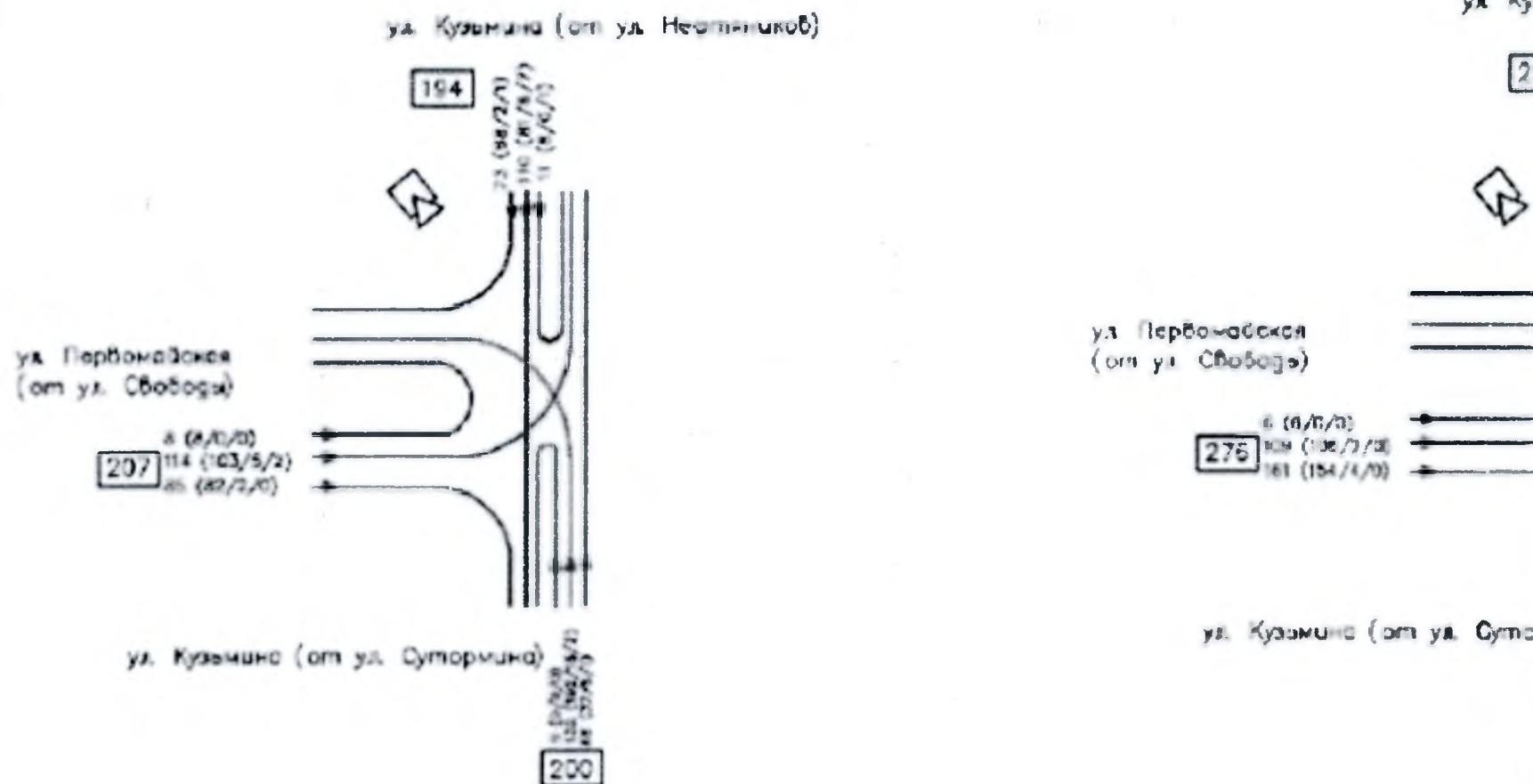


Приложение В 5

Картограмма интенсивности транспортных потоков
Пересечение ул. Кузьмина и ул. Первомайская

Замер в утренний
"час пик" с 07:30 до 08:30

Замер
"час пик"



Приложение В 6

Картосхема интенсивности транспортных потоков

Пересечение о/г «Сургут – Нижневартовск» и ул. Александра Жарина

ул. Александра Жарина

Замер в утренний

час пик с 07:30 до 08:30



Замер

час пик

проезд к северу

проезд к северу

12

2000
2000
2000

о/г «Сургут –
Нижневартовск»
(от ул. Пучковск)

о/г «Сургут –
Нижневартовск»
(со стороны юго-запада)

о/г «Сургут –
Нижневартовск»
(со стороны юго-запада)

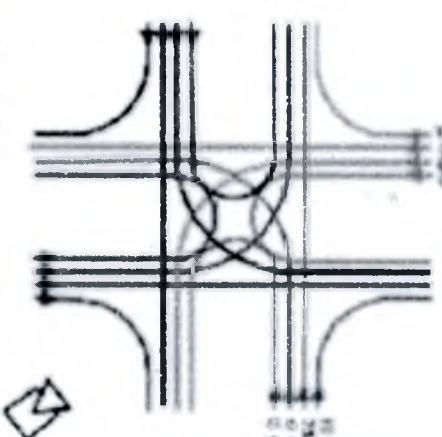
638
о/г «Сургут –
Нижневартовск»
по дороге

727
о/г «Сургут –
Нижневартовск»
по дороге

ул. Александр-гра
Жарина
(от ул. Кривой)

168
о/г «Сургут –
Нижневартовск»
по дороге

ул. Александр-гра
Жарина
(от ул. Кривой)

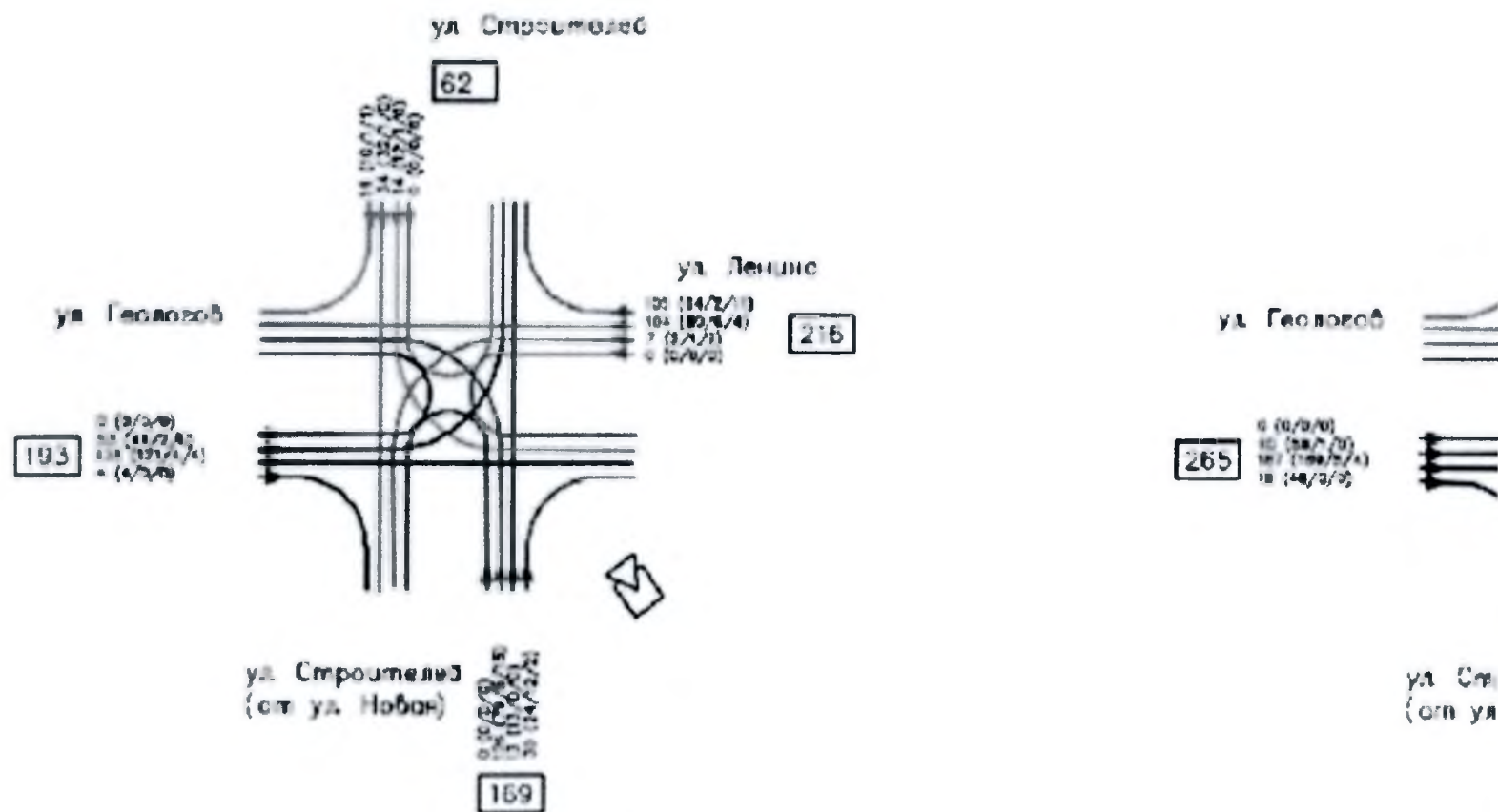


Приложение В 7

Картограмма интенсивности транспортных потоков
Пересечение ул. Строителей и ул. Ленина

Замер в утренний
"час пик" с 07:30 до 08:30

Зам.
"час пик"



Приложение В В

Карты дорожных и транспортных средств
Пересечение ул. Запорожская и ул. Озерная



Замер в утренний

"числ. пик" с 07:30 до 08:30

ул. Запорожская

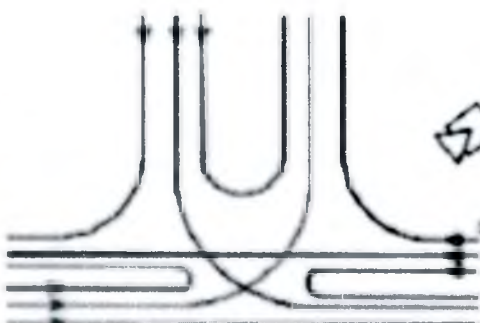
29

0 (0/0/0)
12 (12/12/12)
12 (12/12/12)



ул. Озерная

56 0 (0/0/0)
12 (12/12/12)
12 (12/12/12)



ул. Запорожская (от ул. Гуськова)

115 0 (0/0/0)
12 (12/12/12)
12 (12/12/12)

ул. Озерная

31 0 (0/0/0)
12 (12/12/12)
12 (12/12/12)

ул. Запорожская (

Зам.
"числ. пик"

Картография и интенсификации транспортных путей
Пересечение ул. Ленина и ул. Обвездна №

30M

2000

71. Neuro



e/g 71-1204-1910 (



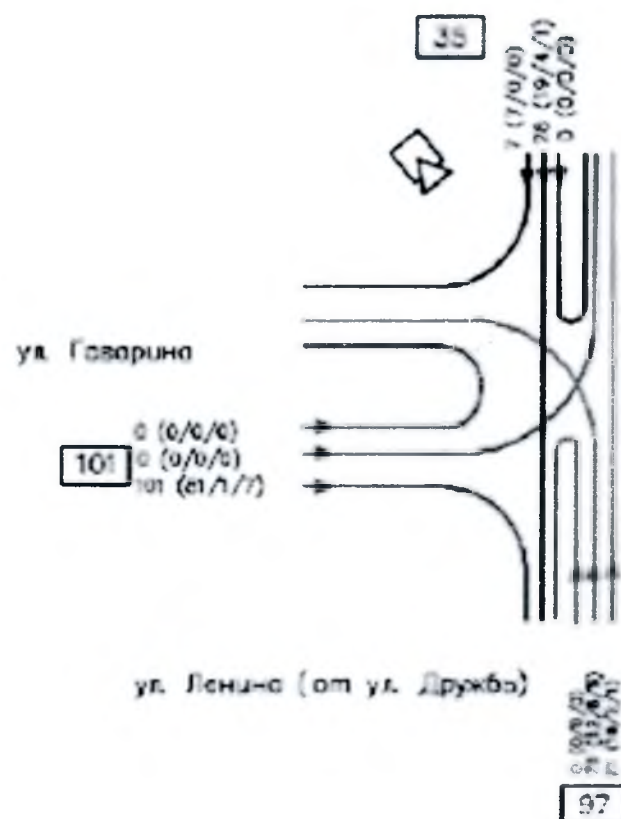
Приложение В 10

Картограмма интенсивности транспортных потоков
Пересечение ул. Ленина и ул. Говарина.

Змер в утренний
"час пик" с 07:30 до 08:30

Зме
"час пик"

ул. Ленина (от ул. Мира)



ул. Говарина

ул. Ленина

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Ведомость размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств
ул.Заречная



№п/п	Адрес, км,м	Расположение	Название	Наличие посадочных площадок, заездных карманов,павильонов				Наг пере: скор пс
	соответству ет	требуется строительство	к демонтажу	требуется реконструкция		разгон	торможение	ра:
1	0,193	Слева			заездной карман,площадка ожидания, павильон, посадочная площадка			Г
2	0,300	Слева				заездной карман,площадка ожидания, павильон, посадочная площадка		Г

Ведомость размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств
ул.А.М.Кузьмина

№п /п	Адрес, км,м	Расположение	Название	Наличие посадочных площадок, заездных карманов,павильонов				Налич. переход скорости полос
	соответству ет	требуется строительство	к демонтажу	требуется реконструкция		разгон	торможение	разго:
1	0,816	Слева	Баня		заездной карман,площадка ожидания, павильон, посадочная площадка			Нет

Ведомость размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств

ул.Свободы



№ п/п	Адрес, км,м	Расположение	Название	Наличие посадочных площадок, заездных карманов,павильонов					Наличие переходных скоростных полос
	соответств ует	требуется строительство	к демонтажу	требуется реконструкция		разгон	торможение	разгон	
1	0,192	Слева			заездной карман,площадка ожидания, павильон, посадочная площадка	заездной карман,площадка ожидания, павильон, посадочная площадка			Нет