



394050, г. Воронеж, ул. Федора Тютчевад.93/5, офис 318; E-mail: zm36@yandex.ru; 8 (950) 759-81-85; ИНН/КПП  
3661083604/366101001; ОКТМО 20701000001; ОКАТО20401000000; р/с 40702810503000001902; Филиал «СДМ-Банк» (ПАО) г.Воронеж;  
к/с 30101810500000000778; БИК 042007778; ОГРН 1173668056451

**Заказчик:**

Муниципальное учреждение «Администрация Курчалоевского муниципального района» Чеченской Республики

**Разработчик:**

ООО "Зеленый Мегполис"

Директор

\_\_\_\_\_ Пахомов А. Н.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА  
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
НА ТЕРРИТОРИИ КУРЧАЛОЕВСКОГО  
РАЙОНА ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**ЭТАП 2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЧЕРЕДНОСТЬ ИХ  
РЕАЛИЗАЦИИ. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И  
МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ**

Воронеж – 2020 г.

## Оглавление

1. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования.....	5
2. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.....	14
3. 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.....	15
4. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	17
5. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения.....	21
6. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов .....	22
7. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	25
8. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог).....	28
9. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.....	30

10. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	31
11. Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования .....	33
12. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения .....	35
13. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий .....	38
14. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	39
15. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения .....	44
16. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	46
17. Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств .....	49
18. 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 .....	50
19. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	53
20. Мероприятия по обеспечению движения детей к образовательным организациям .....	55

21. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом, с учетом предложений по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	56
22. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	57
23. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения. ....	62

# 1. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования

В рамках КСОДД Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики были разработаны основные варианты развития транспортной инфраструктуры, базирующихся на сценариях социально-экономического развития, определенных в Стратегия социально-экономического развития Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики до 2030 года. Перечень мероприятий для каждого варианта развития разработан до 2035 года с разбивкой на три временных промежутка:

- мероприятия краткосрочной перспективы (до 2025 года);
- мероприятия среднесрочной перспективы (до 2030 года);
- мероприятия долгосрочной перспективы (до 2035 года).

Численность населения муниципального района в соответствии со Стратегией социально-экономического развития Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики до 2035 года, на период до 2035 года представлена на рисунке 1.

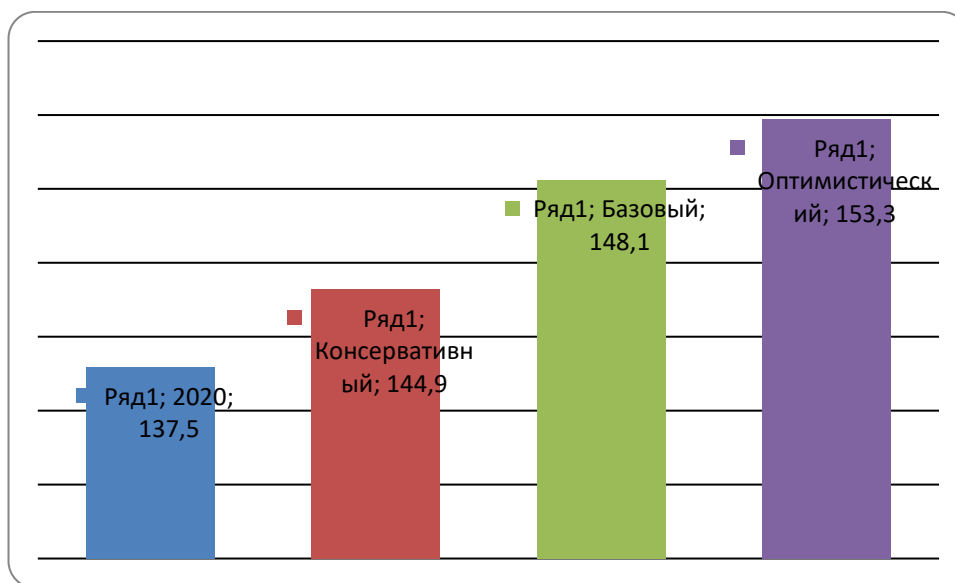


Рисунок 1 - Численность населения Курчалоевского района Чеченской Республики в соответствии со Стратегией социально-экономического развития Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики до 2035 года, тысяч человек

По всем сценариям прогнозируется рост численности населения до 144,9 тыс. чел по консервативному сценарию, 148,1 тыс. чел. по базовому сценарию и 153,3 тыс. чел. по оптимистическому сценарию. Достижение крайних значений возможно при совпадении максимально благоприятных и максимально неблагоприятных сценариев прогноза уровня рождаемости, смертности и миграционного прироста. В связи с ростом численности населения планируется увеличение численности автомобилей по базовому и оптимистическому сценариям развития.

Перечень мероприятий по развитию дорожной сети Курчалоевского района Чеченской Республики, предполагает реализацию мероприятий существующих программных документов, документов территориального планирования, данные мероприятия реализуются вне зависимости от предложений КСОДД.

В рамках КСОДД предусмотрено три варианта, определяющих пути развития дорожно-транспортного комплекса муниципального района, базирующихся на Стратегии социально-экономического развития муниципального образования.

**Первый (консервативный) вариант** основан на консервативном сценарии развития муниципального образования – базируется на сложившихся тенденциях социально-экономического развития, при которых уже в настоящее время в г. Курчалой и в зоне влияния городского поселения формируется полюс роста регионального значения путем реализации ряда инвестиционных проектов стратегического значения. В данном сценарии предполагается, что развитие будет продолжаться преимущественно в пределах территории Курчалоевского городского поселения. Основные

усилия администрации Курчалоевского района по этому сценарию связаны с поддержанием в рабочем состоянии, а также ограниченными ремонт и реконструкцией объектов социальной сферы и экономики.

Реализация данного варианта предполагает незначительное увеличение численности населения, а также уровня автомобилизации. В связи с выше перечисленным, в рамках данного варианта КСОДД предполагается реализация мероприятий в основной своей части, направленных на дополнения в существующую транспортную сеть муниципального района, в основном направленную на улучшение внутренних связей на территории района, а также на приведение существующих объектов транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию и поддержание его.

Таким образом, мероприятия КСОДД при данном варианте развития будут направлены на решение проблем локального характера и носят оперативный характер (т.е. срок реализации данных мероприятий будет минимальным).

**Второй (базовый) вариант** базируется на базовом сценарии, который предполагает формирование в перспективе, помимо уже существующего полюса роста в г. Курчалой, еще нескольких «точек роста» на территории муниципального района, способных стимулировать социально-экономическое развитие прилегающей территории. В качестве «точек роста», в которых предполагается создание локальных центров экономического роста, а также центров социального и бытового обслуживания населения (наиболее крупных учреждений и предприятий обслуживания населения, объектов инфраструктуры) выступят населенные пункты, имеющие развитые транспортные связи с остальными населенными пунктами Курчалоевского района и Чеченской Республики. Стимулирование дальнейшего развития указанных «точек роста» повысит качество жизни на сопредельных территориях других поселений муниципального района.

Данный сценарий предполагает рост численности населения муниципального района, а также рост уровня его автомобилизации, в связи с чем возрастет нагрузка на транспортную сеть района и потребуются введение дополнительных объектов капитальных УДС для совершенствования транспортной инфраструктуры.

Данный вариант развития в рамках мероприятий КСОДД отразится в комплексном решении проблем локального характера, развитии внутренней и сети дорог.

Комплекс мер по достижению необходимых показателей среднего варианта включает;

- 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;

- мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;

- мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

- мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;

- мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);

- мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

- мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;



- мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования; мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения;
- мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;
- мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств;
- мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения; мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 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;
- мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения.

**Третий (оптимистический) вариант** развития базируется на оптимистическом сценарии развития муниципального образования, который предполагает что помимо дальнейшего развития существующего полюса роста в г. Курчалой, реализации всех запланированных инвестиционных проектов в полном объеме и в намеченные сроки, во всех остальных муниципальных образованиях Курчалоевского района будет ускоренными темпами расти уровень социально-экономического развития. Это будет происходить за счет реализации и в них крупных комплексных инвестиционных и инфраструктурных проектов, способных стать «точками роста» для сельской местности, ориентированных на освоение свободных площадок по выбору инвестора, который заключает с администрацией договор муниципально-частного партнерства. Благодаря этому темпы роста могут оказаться одними из наиболее высоких в Чеченской Республике. Приоритет будет отдаваться таким проектам комплексного развития, которые направлены не только на реализацию проекта в сфере экономики (промышленность, сельское хозяйство, туристско-рекреационный комплекс или жилищная застройка), но и на развитие необходимых инженерной и транспортной инфраструктур, в том числе жилищное строительство для будущих работников и строительство объектов социальной сферы. Реализация подобных проектов также даст стимул развития малого предпринимательства в смежных отраслях экономики (сфера услуг, пассажирские перевозки и др.). Кроме этого, реализация крупных инфраструктурных проектов в транспортной сфере позволит приобрести Курчалоевскому району статус транспортно-логистического центра Чеченской Республики.

Совершенствование транспортной инфраструктуры в соответствии с оптимистическим вариантом предполагает комплекс мер;

-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;

- мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;

- мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

- мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;

- мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);

- мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

- мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;

- мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;

- мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения;

- мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

- мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств;

- мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;

- мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

- мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 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;
- мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения.

Результаты реализации мероприятий КСОДД для каждого из трех вариантов развития имеют собственный характер и эффект не зависимо от реализации мероприятий программных документов и будут отвечать соответствующему для каждого варианта росту численности населения, уровню автомобилизации, развитию территорий и финансирования той или иной сферы дорожно-транспортной инфраструктуры.

С учетом вышеперечисленного, а также планов, заложенных в Стратегии социально-экономического развития, можно сделать следующие выводы:

- базовый вариант более всего соответствует закладываемым темпам экономического роста и развития территории Курчалоевского района Чеченской Республики;

- консервативный вариант является недостаточным для закладываемых темпов развития экономического роста и развития территории Курчалоевского района Чеченской Республики;

- оптимистический вариант является избыточным для закладываемых темпов развития экономического роста и развития территории Курчалоевского района Чеченской Республики;

- реализация мероприятий консервативного варианта развития не позволит обеспечить должный уровень развития при сохранении темпов экономического роста и в перспективе возможно снижение качества обслуживания населения;

- реализация мероприятий базового и оптимистического вариантов развития позволит снизить уровень загрузки УДС как на основных магистралях, так и в среднем по муниципальному району, а также среднее время реализации корреспонденций, что позволит повысить качество обслуживания населения.

Для дальнейшего развития Курчалоевского района Чеченской Республики выбран базовый вариант развития транспортной инфраструктуры. Данный сценарий обладает признаками наиболее реалистичного. В случае изменения темпов экономического роста на территории городского округа в зависимости от показателей возможно применение консервативного или оптимистического вариантов развития транспортной инфраструктуры.

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

В рамках выполнения КСОДД по Курчалоевскому району рассматривались методы ОДД которые позволяют сформировать однородные транспортные потоки в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

В основе подобных методов лежит концепция создания транспортных потоков, способствующих общему выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидации «внутренних» конфликтов в транспортном потоке. Выравнивание транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, направлению дальнейшего движения на пересечении и цели движения.

Наиболее приемлемым вариантом упорядочения движения транспортных потоков на территории Курчалоевского района, является разделение типов ТС и вывод транзитного движения, возникающего на территории Курчалоевского района на перспективные элементы УДС.

В дальнейших разделах КСОДД будут рассмотрены и предложены детализирующие мероприятия по выделению грузового каркаса для реализации информационного обеспечения участников дорожного движения.

3. 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

В рамках анализа УДС на территории Курчалоевского района были выявлены участки УДС на которых имеются локальные проблемы функционирования отдельных пересечений улиц и дорог. Возникновение проблем связано с постоянно возрастающим уровнем интенсивности движения и отсутствием проведения плановых мероприятий по повышению пропускной способности на отдельных элементах дорожной сети района.

В рамках КСОДД значительное снижение эффективности ОДД в периоды пикового спроса представлено на Рисунке-2.

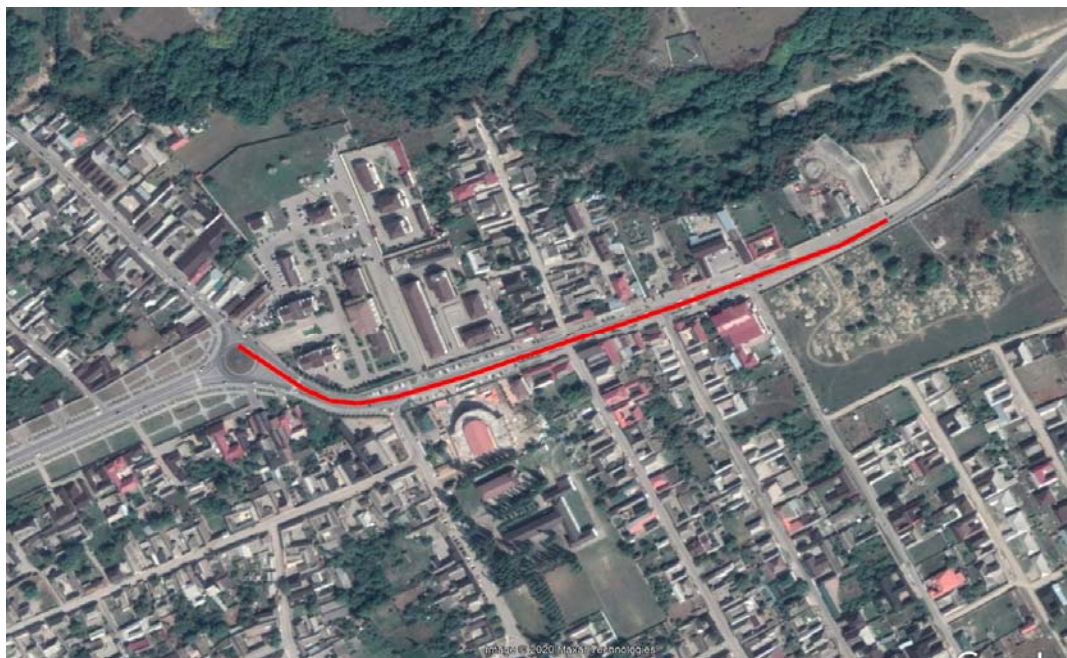


Рисунок 2 – Схема мероприятия по повышению пропускной способности дороги.

В целях повышения эффективности ОДД и устранения условий способствующих созданию помех движению в указанном узле, предполагается произвести локальные реконструкции на пересечении, путем уширения.

В таблице 1 представлен срок реализации мероприятий по устранению условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его БДД на территории Курчалоевского района.

Таблица 1 – Срок реализации мероприятия по устранению условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его БДД на территории Курчалоевского района

№ п/п	Описание мероприятия по устранению условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его БДД на территории Шалинского района	Срок реализации	Стоимость (тыс. рублей)	Вид бюджета
1	Реконструкция подходов на пересечении ул. А-Х. Кадырова и ул. Р.А. Кадырова	2025	Определяется проектом	Федеральный



#### 4. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

В рамках КСОДД Курчалоевского района рассматривался вопрос введения локального адаптивного управления на регулируемых пересечениях. Объектами введения локального адаптивного регулирования являются светофорные объекты, находящиеся в изолированных областях дорожной сети. Между рядом стоящими светофорами более 800 метров. На пересечениях свободное, неперегруженное состояние потока и имеется значительная неравномерность интенсивности дорожного движения в течение суток. На таких объектах целесообразно организовывать адаптивное (гибкое) локальное управление. Система включает в себя специальный дорожный контроллер, три или четыре детектора транспорта (по числу подходов на пересечении). По сравнению с жесткой программой регулирования, такая система может в несколько раз снизить среднюю транспортную задержку. В часы пик пробки на подходе к перекрестку не образуются, а в случае перегрузки образуются позднее, и рассасываются раньше, чем при жестком регулировании. Новый дорожный контроллер может автоматически оптимально регулировать движение на перекрестке. Признак оптимальности адаптивного управления – минимальное время ожидания зеленого сигнала по всем направлениям и минимальная длительность цикла при которой еще возможен разъезд направлений без роста очередей. Общая схема локального адаптивного управления представлена на рисунке 3.

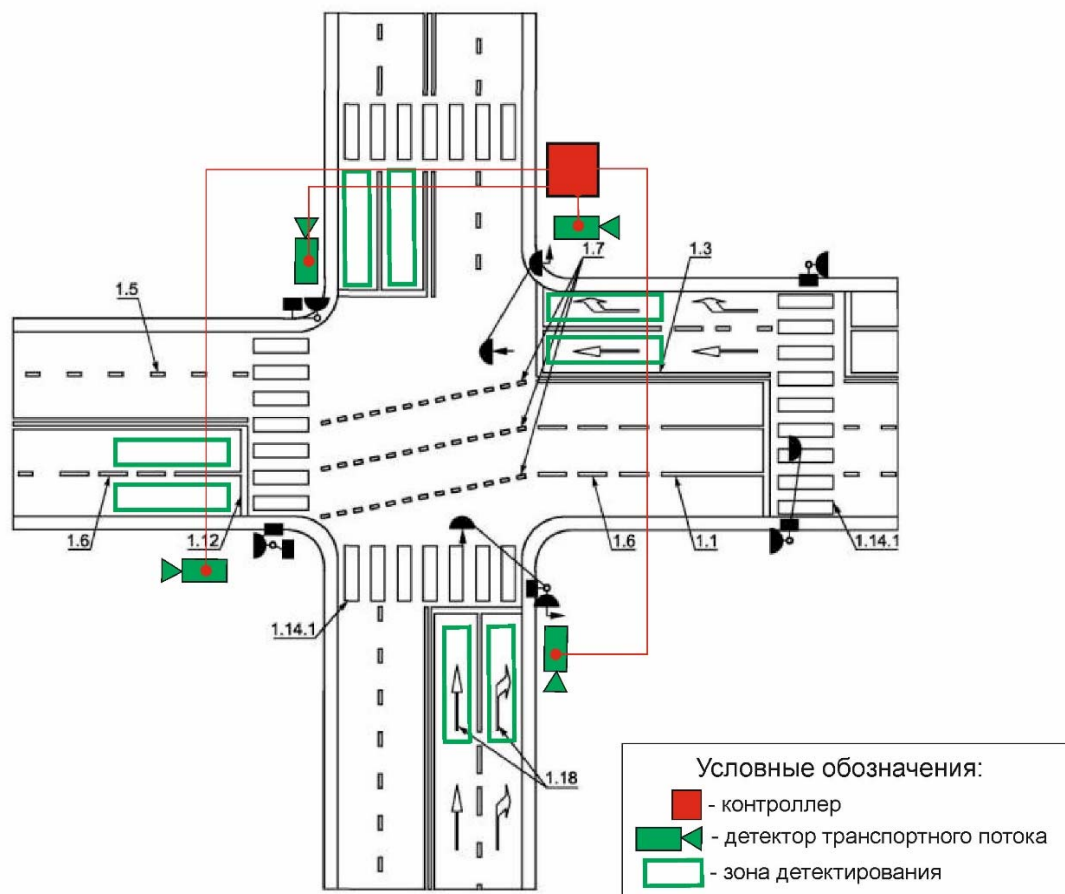


Рисунок 3 – Типовая схема работы локального адаптивного управления на пересечении

Существующие пересечения на территории Курчалоевского района потребуют обновления контроллеров, поддерживающих адаптивное управление и установку детекторов транспортного потока.

На рисунке 4 представлена схема размещения светофорных объектов, на которых предполагается ввести локальное адаптивное управление.



Рисунок 4 – Светофорные объекты, реализующие алгоритм локального адаптивного управления на территории г. Курчалой

В таблице 2 представлена информация по перечню перспективных светофорных объектов на которых предлагается ввести адаптивное управление дорожным движением.

Таблица 2 – Перечень перспективных светофорных объектов на которых предлагается ввести адаптивное управление дорожным движением

№ п/п	Место дислокации
1.	г.Курчалой пересечение улиц ул.А.Шерипова с ул.А.А Кадырова с ул.В.К.Касумова
2.	г.Курчалой пересечение улиц ул.В.К.Касумова с ул.М.Шатаева
3.	г.Курчалой пересечение улиц ул.Курчалоевская с пр-т А.А.Кадырова
4.	г.Курчалой пересечение улиц ул.Шерипова с пр-т А.А.Кадырова
5.	г.Курчалой пересечение улиц ул.Советская с пр-т А.А.Кадырова
6.	г.Курчалой пересечение улиц ул.Южная с ул.В.К.Касумова с ул.Н-Х.Ахматова

5. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

В рамках КСОДД рассматривался вопрос о необходимости введения специальных зон координированного управления светофорной сигнализацией на территории Курчалоевского района.

Из методической и нормативной литературы известно, что маршруты координированного управления светофорными объектами выбираются по следующим критериям:

- 1) наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении;
- 2) расстояние между светофорными объектами по маршрутам координации не должны превышать 800 м;
- 3) транспортный поток должен иметь устойчивый транзитный характер;
- 4) отсутствие большого количества факторов, влияющих на распад пачки транспортных средств (нерегулируемое пешеходное движение, нерегулируемые пересечения сложных конфигураций).

В результате анализа УДС Курчалоевского района, внедрение зон координированного управления нецелесообразно. Фактически, большая часть УДС на территории Курчалоевского района на которой имеются светофорные объекты имеет по 1 полосе движения, что не удовлетворяет критериям внедрения координированного управления между светофорами.

## 6. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Основные потоки пешеходного движения на территории Курчалоевского района организованы по взаимоувязанной системе пешеходных дорожек, тротуаров и направлены к местам приложения труда, социального обслуживания населения, центрам культурно-бытового назначения.

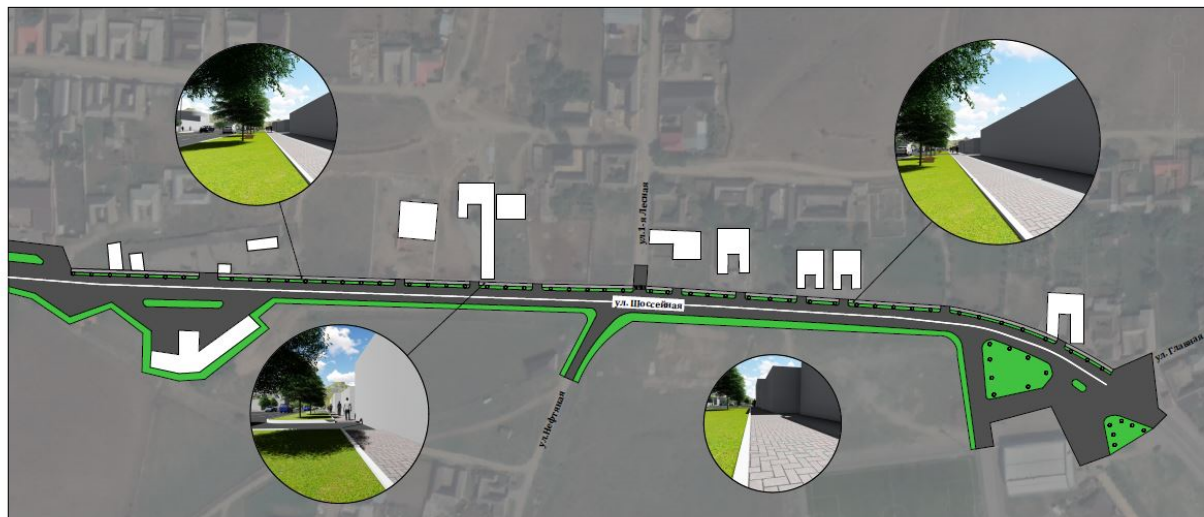
В рамках КСОДД был проведен анализ существующей пешеходной инфраструктуры Курчалоевского района на предмет соответствия существующим нормам. Так в рамках КСОДД был разработан ряд мероприятий по устранению существующих недостатков и совершенствованию существующей пешеходной инфраструктуры города.

Перечень мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов представлен в таблице 3 и рисунке 5.

Таблица 3 – Перечень мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе строительству, реконструкции и обустройству пешеходных переходов.

№ п/п	Мероприятие	Стоимость реализации (тыс. рублей)	Срок реализации
1.	Ремонт тротуаров	Определяется проектом	2022
2.	Обустройство пешеходных переходов у социально значимых объектов	Определяется проектом	2022

### Проект благоустройства улицы Шоссейная с. Илсхан-Юрт (680 м)



#### Краткое описание территории благоустройства

Территория для благоустройства расположена по основной центральной улице (ул. Шоссейная) в с. Илсхан-Юрт Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики. Благоустройством территории предусмотрено устройство тротуарной плитки, зеленых зон, уличного освещения и посадка зеленых насаждений. По мнению администрации и жителей сельского поселения промежуток данной улицы (680 м.) является проблемным а именно отсутствие качественного тротуарного покрытия и освещения в ночное время явилось основной причиной выбора данной территории для дальнейшего благоустройства

#### Условные обозначения

- Асфальт
- Тротуар
- Зеленая зона
- Объекты капитального строительства

#### Технико-экономические показатели

№ п/п	Наименование	Площадь, м2
1	Тротуар	966,39 м2
2	Зеленая зона	787,6 м2

Рисунок 5 – Проект благоустройства улицы Шоссейная с.Илсхан-Юрт.

С целью снижения уровня автомобиле-пользования в общемировой практике наблюдается тренд на развитие альтернативных индивидуальному и автомобильному транспорту в целом видов транспорта. Так одним из наиболее целесообразных для развития альтернативных видов транспорта является велосипедный транспорт.

Развитие вело-транспорта как одного из альтернативных индивидуальному транспорту видов имеет ряд положительных эффектов, к которым относятся снижение уровня автомобиле-пользования в зависимости от сезона, снижение экологической нагрузки на окружающую среду, снижение уровня нагрузки и загрузки УДС.

Исходя из размеров Курчалоевского района и пространственного размещения объектов притяжения в населенных пунктах на его территории, на отдельных участках целесообразна организация велосипедных маршрутов.

В ходе проведенного в рамках настоящего КСОДД анализа было выявлено, что на территории Курчалоевского района велосипедная инфраструктура не представлена и на всех участках УДС движение велосипедистов осуществляется в общем транспортном потоке, что приводит к снижению безопасности дорожного движения и возникновению конфликтов «велосипед-транспорт». При этом, в большинстве случаев при наличии пешеходной инфраструктуры использование тротуаров ограничено, в связи с отсутствием единой без барьерной среды, т.е. из-за отсутствия предусмотренных пандусов.

Так в рамках развития вело-инфраструктуры на территории Курчалоевского района, на территории населенных пунктов предполагается использование реконструкция тротуаров в качестве элементов вело-инфраструктуры. Данный подход позволит повысить безопасность движения, и не создаст конфликт «велосипед-пешеход» в связи с невысокой интенсивностью пешеходного движения. Создание сети велодорожек позволяющей реализовать транспортную и рекреационную функции в полной мере не представляется возможным на данном этапе по причине плотной застройки и значительного количества грунтовых и гравийных дорог местного значения в населенных пунктах.



## 7. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Маршрутная сеть городского транспорта на территории Курчалоевского района Чеченской Республики состоит только из рейсовых автобусных маршрутов.

Для использования полного потенциала автостанции, в целях повышения качества дорожной инфраструктуры и для удобства жителей Курчалойского городского поселения, все маршрутные автобусы и микроавтобусы, использующие направления Курчалой – Грозный (с марта месяца текущего года данный маршрут обслуживает ООО «Транс-Сервис»), Курчалой – Шали, Ялхой-Мохк – Гудермес (транзитный), Курчалой – Бачи-Юрт.

Одним из путей повышения эффективности работы транспорта общего пользования (далее – ТОП), является введение приоритета его движения. Актуальность введения приоритета ТОП обусловлена рядом факторов, в частности ростом подвижности населения, а соответственно и спроса на транспорт общего пользования. В условиях повышенной нагрузки на УДС, предоставление приоритета ТОП позволяет обеспечить большие провозные возможности и сократить время реализации корреспонденций для населения.

В рамках данного КСОДД были рассмотрены метод обеспечения приоритета движения ТОП путем организации выделенных полос проезжей части на УДС города.

Обеспечение приоритета движения ТОП путем организации выделенных полос на проезжей части имеет следующие типы реализации:

- выделение крайней правой/левой полосы движения в направлении общего потока;
- выделение реверсивной полосы;
- выделение крайней левой полосы в направлении общего потока за счет смещения осевой линии и использования полосы проезжей части, предназначенной для встречного движения;

- выделение крайней левой полосы в направлении против общего потока транспортных средств на участках с односторонним движением.

При этом при организации любого из типов выделенных полос имеются следующие условия:

- интенсивность ТОП не менее 40 ед./ч для дорог, имеющих три полосы в одном направлении, и 50 ед./ч для дорог, имеющих 4 полосы движения в одном направлении;

- интенсивность прочих транспортных средств в расчете на одну полосу не менее 400 приведенных ед./ч для дорог, имеющих три полосы в одном направлении, и 500 ед./ч для дорог, имеющих 4 полосы движения в одном направлении;

- интенсивность прочих транспортных средств в расчете на одну полосу не более 800 приведенных ед./ч для дорог, имеющих три полосы в одном направлении, и 900 ед./ч для дорог, имеющих 4 полосы движения в одном направлении;

- имеется не менее трех полос движения в одном направлении;

- пропускная способность дороги, после организации выделенной полосы, должна обеспечивать спрос на нее, не снижая уровень безопасности движения и обеспечивая допустимые величины задержек.

Также стоит учитывать, что согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89» предусматривает организацию выделенных полос для движения автобусов и троллейбусов шириной 3,75 м и предусматривает ее размещение на магистральных улицах и дорогах города.

На основе анализа показателей можно сделать следующие выводы:

- уровень загрузки рассматриваемых участков УДС не превышает критических значений (более 75%), а напротив имеет показатели условий свободного движения (менее 50%);

- технико-эксплуатационные характеристики, а именно количество полос движения в одном направлении, не отвечают требованиям для организации выделенных полос;

- интенсивность движения ТОП на выбранных участках низка и не отвечает требованиям для организации выделенных полос.

Исходя из вышеперечисленного, а также с учетом размещения мест для стоянки и остановки, существующей и прогнозных уровней нагрузки (интенсивности) и загрузки данных участков УДС населенных пунктов муниципального района организация выделенных полос для общественного транспорта является нецелесообразной и в перспективе приведет к росту задержек при движении по ним.

В результате анализа УДС Курчалоевского района, мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств нецелесообразно.

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

В рамках настоящего КСОДД был проведен анализ парковочного пространства для постоянного и временного хранения транспортных средств.

Так в ходе проведенного анализа было выявлено, что общее количество мест для постоянного и временного хранения транспортных средств не удовлетворяет существующий спрос на него.

При анализе парковочного пространства для временного хранения транспортных средств было выявлен его дефицит на территории района. Причем потребность в парковочном пространстве значительно меняется от населенного пункта к населенному пункту. Так потребность в парковочном пространстве временного хранения в большей степени проявляется в городе Курчалой на ряде участков в центральной части города, вызванный концентрацией мест приложения труда и объектов притяжения. На отдельных участках УДС в центральной части города, ввиду дефицита выделенного парковочного пространства наблюдается паркование транспортных средств за пределами проезжей части дороги на необорудованном пространстве, что приводит к снижению комфортности городской среды для жителей города в целом и автомобилистов в частности.

С целью развития парковочного пространства на территории города Курчалой в рамках КСОДД предлагается ряд следующих направлений деятельности:

- организация нового и упорядочивание существующего парковочного пространства на придомовой территории;
- организация нового парковочного пространства у объектов притяжения;
- упорядочивание существующего парковочного пространства у объектов притяжения;

- упорядочивание вдоль уличного парковочного пространства с целью увеличения пропускной способности улиц, в том числе путем введения запрета стоянки и остановки транспортных средств;

- ликвидация хаотичного парковочного пространства, в том числе в местах движения пешеходов, с целью повышения безопасности дорожного движения.

С целью оптимизации существующего парковочного пространства на территории Курчалойского района и города Курчалой в частности в рамках КСОДД предлагается создание реестра существующего парковочного пространства, как для постоянного хранения транспортных средств, так и для временного, что позволит в перспективе выявлять и ликвидировать локальный спрос на него.

Во избежание возникновения дефицита парковочного пространства в перспективе на территории города, при новом жилищном строительстве необходимо закладывать количество машино-мест согласно действующих нормативов градостроительного проектирования с учетом актуальных данных об уровне автомобилизации населения.

Все предлагаемое к организации парковочное пространство должно быть выполнено в соответствии с СП 113.13330.2016 «Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99\*» и СП 42.13330.2016.

## 9. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является введение временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на определенные территории.

С целью повышения эффективности работы УДС были проанализированы транспортные потоки на территории муниципального района, в том числе по составу. Так с наиболее интенсивным движением транспортных средств наблюдается влияние грузовых транспортных средств на общий поток, в том числе в периоды наибольшей загрузки. Доля грузового автотранспорта в общем транспортном потоке УДС составляет 6,68%.

Так в рамках КСОДД предлагается внесение изменений в существующий грузовой транспортный каркас района путем введения временных ограничений на движение грузовых транспортных средств грузоподъемностью более 5 тонн в утренний (с 7:00 до 9:00) и вечерний (с 17:00 до 19:00) пиковые периоды. Временной запрет движения позволит исключить дополнительное влияние грузовых транспортных средств на загрузку УДС в наиболее напряженные периоды, а также снизить экологическую нагрузку на жилые территории.

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

В рамках выполнения КСОДД Курчалоевского района, производился анализ существующей организации дорожного движения, в том числе, выбор участков УДС на которых в рамках КСОДД в перспективе целесообразна организация одностороннего или реверсивного движения.

Из практики ОДД, можно выделить преимущества и недостатки организации одностороннего и реверсивного движения.

Главным преимуществом одностороннего движения является сокращение числа конфликтных точек на пересечениях и прежде всего устранение конфликта встречных транспортных потоков.

К преимуществам одностороннего движения следует также отнести:

- повышение безопасности дорожного движения в темное время суток в следствии ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных потоков;

- повышение практической пропускной способности участков дорожной сети;

- возможность выделения дополнительных машиномест для временного хранения транспортных средств вдоль УДС без снижения уровня обслуживания.

Устройство реверсивного движения целесообразно в следующих основных случаях:

- согласно данным мониторинга транспортные заторы являются периодическими и предсказуемыми на исследуемом участке УДС;

- разница в объеме транспортных потоках,двигающихся в противоположных направлениях, достигает, как минимум 50%. Следует отметить, что значения неравномерности основного и второстепенного направления на разных категориях улиц не одинаково. Там, где наблюдается

мощный интенсивный поток ТС, значение 50% является достаточным, для фиксирования устойчивой неравномерности между потоками. При этом, на участках с умеренным движением значение 60-70% может быть низким для внедрения мероприятий по организации реверсивного движения;

- количество как минимум 2 полос для движения в направлении второстепенного потока.

Анализ геометрических параметров существующей УДС на территории Курчалоевского района и условий для реализации указанных методов ОДД показал, что в пределах реализации КСОДД введение реверсивного движения и одностороннего движения нецелесообразно.



## 11. Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

Установка светофорных объектов регулируется соответствующим нормативным документом, в частности ГОСТ Р52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Основными критериями для введения светофорного регулирования является соотношения интенсивности транспортных и пешеходных потоков, а также количество аварий, совершаемых в узле. На текущий момент на территории Курчалоевского района имеется 6 светофорных объектов.

Так, в рамках КСОДД по Курчалоевскому району, с целью повышения уровня БДД предлагается ввести светофорное регулирование, по условию интенсивности пересекающихся транспортных потоков, на следующих пересечениях: ул. Спортивная – ул. А Шерипова, ул. А. А. Кадырова – ул. Я. Дохтукаева, ул. Р. А. Кадырова - ул. Южная Перспективный перечень светофоров представлен в таблице 4.

Таблица 4 – Планируемые светофорные объекты на территории Курчалоевского района

№ п/п	Название пересечение
1	ул. Спортивная – ул. А Шерипова
2	ул. А. А. Кадырова – ул. Я. Дохтукаева
3	ул. Р. А. Кадырова - ул. Южная
4	ул. А. А. Кадырова – ул. А. Н. Кадыровой

На рисунках 6 представлены зоны расположения перспективных светофорных объектов.



Рисунок 6 – Перспективные светофоры.

## 12. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

В рамках КСОДД рассматривался вопрос организации автоматизированной системы управления дорожным движением на территории Курчалоевского района. Существующая инфраструктура АСУДД на территории Курчалоевского района отсутствует.

Внедрение АСУДД является предметом отдельного самостоятельного проекта, включающего в себя кроме вопросов организации дорожного движения разделы по строительным работам, инженерным коммуникациям, электронике, программному обеспечению и прочим элементам, входящим в систему. Стадийность создания АСУДД регламентируется ГОСТ 24.501 – 82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования».

В настоящее время выделяют централизованные АСУДД и бесцентровые. Централизованные АСУДД требуют организации специального выделенного центра управления дорожным движением. В связи с малым количеством объектов управления, введение отдельного ЦУДД с широким функционалом на территории Курчалоевского района не целесообразно.

При этом, для реализации стратегии внедрения современных методов организации дорожного движения в рамках КСОДД, предполагается организация локального центра АСУДД. Система должна позволять удаленно анализировать и изменять режимы работы СО, подключаться к светофорным контролерам без применения локальных сетей, требующих их прокладки на УДС. В рамках КСОДД предлагается применение беспроводных каналов связи (GSM). Таким образом, можно разместить управляющий центр АСУДД, например, в районном центре и подключить к городской системе перекрестки, расположенные в Курчалоевского районе и на автодорогах районного

значения. Причем автоматизированные рабочие места (АРМы) для управления и наблюдения за работой системы АСУДД, а также контроля работы оборудования на перекрестках, могут быть размещены в местах, удаленных от управляющего центра (в администрация города, ГИБДД, управлении ГО и ЧС и др.). Выбор дислокации места расположения пункта управления АСУДД выходит за рамки КСОДД.

Перспективная АСУДД на территории Курчалоевского района реализует следующие функции:

- 1) управление светофорными объектами (СО) в штатных режимах;
- 2) сбор информации по параметрам транспортных потоков;
- 3) выбор (расчет) управляющего воздействия;
- 4) отображение состояния дорожно-транспортной сети оператору системы, в том числе:

- а) состояния светофорных объектов;
- б) параметры транспортных потоков;
- 5) управление СО в особых случаях, в том числе:
  - а) диспетчерское удаленное управление светофорными объектами;
  - б) управление светофорными объектами в режиме «Зеленая улица»;
  - с) ручной выбор программ управления.

В рамках КСОДД предлагается включить в состав и переоборудовать беспроводными каналами связи АСУДД Курчалоевского района ряд светофорных объектов, представленных в таблице 3.

Таблица 5 – Перечень светофорных объектов, входящих в перспективную АСУДД на которых необходимо переоборудование контролеров.

№ п/п	Название пересечение
1	ул. Спортивная – ул. А Шерипова
2	ул. А. А. Кадырова – ул. Я. Дохтукаева
3	ул. Р. А. Кадырова - ул. Южная
4	ул. А. А. Кадырова – ул. А. Н. Кадыровой

Таблица 5

В связи с тем, что внедрение современной системы АСУДД подразумевает, помимо изменения инфраструктуры ТСОДД, проведение НИР и приобретение лицензий на прикладное программное обеспечение входящее в АСУДД (например, АСУДД «Микро», АСУД «Мегаполис», АСУДД «КС» и др.). Стоимость внедрения прикладных программ, и исследовательская работа по внедрению АСУДД в Курчалоевском районе определяется проектом.

### 13. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Необходимость предлагаемого обустройства новых элементов сети в Курчалоевском районе Чеченской Республики, обеспечивающих транспортную и пешеходную связанность территорий основывается на улучшении уровня доступности территорий, разделенных искусственными и естественными преградами.

Специфика Курчалоевского района Чеченской Республики в данном аспекте составляют следующие обстоятельства. В сельских поселениях района отсутствует необходимость обеспечения пешеходной связанности территории, причинами чего являются достаточно малая интенсивность движения на большей части УДС данных поселений, характер застройки и сравнительно малая площадь селитебных территорий.

Для города Курчалой обеспечение пешеходной связанности является актуальной задачей, но так как территория города достаточно компактно расположена (отсутствует территориальная разобщенность районов города), значимые естественные преграды практически отсутствуют, а сеть тротуаров и пешеходных дорожек достаточно развита, то в рамках настоящего КСОДД, мероприятия по организации пешеходной связанности территории города Курчалой не планируются.

## 14. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

В рамках настоящего КСОДД был проведен комплексный анализ системы пассажирского транспорта общего пользования Курчалоевского района Чеченской Республики, в рамках которого были выявлены недостатки качества обслуживания населения и несоответствия инфраструктуры нормативным требованиям.

Так в рамках проводимого анализа было выявлено, что ряд поселений Курчалоевского муниципального района не имеют регулярной транспортной связи, посредством общественного транспорта с районным центром – городом Курчалой. С целью повышения доступности и качества обслуживания населения общественным транспортом в рамках КСОДД в краткосрочной перспективе предлагается разработка обслуживания населения общественным транспортом. Разработка данного документа позволит провести комплексную оптимизацию работы маршрутов, определить оптимальное количество подвижного состава и интервалы движения маршрутов транспортных средств.

Важным моментом в улучшении качества обслуживания пассажиров является обустройство остановочных пунктов. Требуется их комплексное благоустройство, оборудование указателями, определяющими место остановки различных типов транспортных средств и очередность посадки пассажиров.

Перечисленные мероприятия позволят повысить качественные показатели обслуживания пассажиров, привлекательность общественного транспорта, снизить отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду.

Так в рамках КСОДД предлагается приведение транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию, в частности обустройство ООТ в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 и СП 42.13330.2016, согласно с выявленными в ходе анализа недостатками.

В связи с большими расстояниями передвижений в Курчалоевском муниципальном районе Чеченской Республики действуют автобусные маршруты, частично используются ведомственный и личный автотранспорт. В настоящее время на территории района действуют 5 автобусных маршрутов; Грозный-Курчалой , Гудермес-Ялхой-Мохк (транзитный), Курчалой- Шали, Курчалой-Бачи-Юрт, Курчалой-Ставрополь и обратно (через г. Гудермес), перевозчик Товарищества ООО «Мамед-98», . Схема движения автобусов по Курчалоевскому муниципальному району Чеченской Республики представлена на рисунке 7.

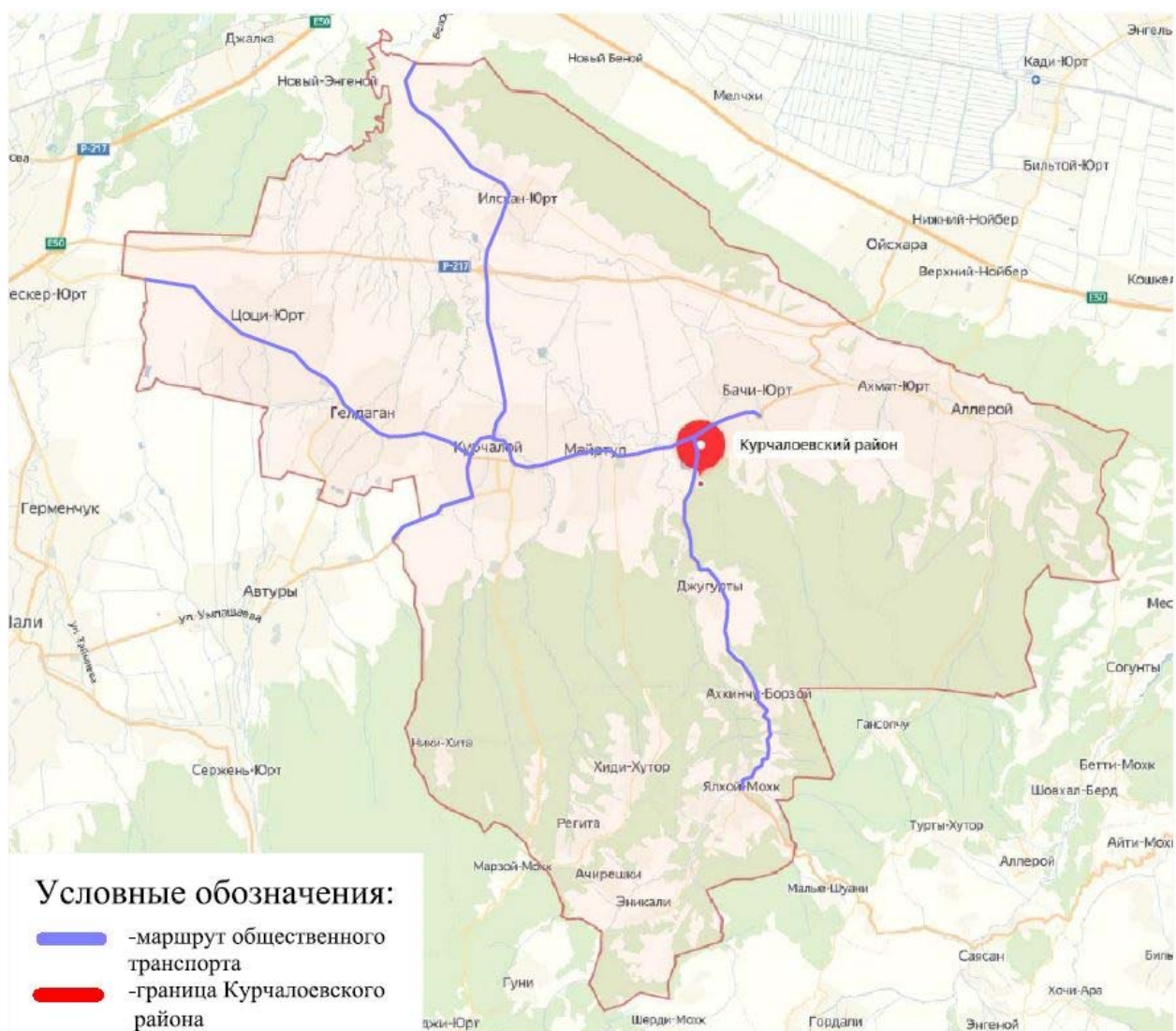


Рисунок 7 - Схема движения автобусов на территории Курчалоевского района Чеченской Республики



Маршрутная сеть городского транспорта на территории Курчалоевского района Чеченской Республики состоит только из рейсовых автобусных маршрутов.

Для использования полного потенциала автостанции, в целях повышения качества дорожной инфраструктуры и для удобства жителей Курчалойского городского поселения, все маршрутные автобусы и микроавтобусы, использующие направления Курчалой – Грозный (с марта месяца текущего года данный маршрут обслуживает ООО «Транс-Сервис»), Курчалой – Шали, Ялхой-Мохк – Гудермес (транзитный), Курчалой – Бачи-Юрт и городские маршруты Курчалойского городского поселения перемещены на территорию автостанции.

По многочисленным просьбам жителей и органов местного самоуправления Курчалойского городского поселения, администрацией Курчалоевского муниципального района и Министерством транспорта и связи Чеченской Республики разработаны и утверждены 2 проекта городского маршрута для перевозки пассажиров. Маршруты будут обслуживаться 2 автобусами марки ПАЗ. Данные маршруты охватывают 2 новых поселка, построенных в ходе реконструкции и кольцевой маршрут для жителей, проживающих на окраине г. Курчалой. Проект городского маршрута представлен на рисунке 8-9.





15. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

Мониторинг дорожного движения проводится в целях формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения, оценки деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и иных владельцев автомобильных дорог по организации дорожного движения, а также в целях обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

В общий список выделяемых для реализации мероприятий по организации мониторинга дорожного движения на территории сельских поселений и муниципальных районах рекомендуется включать следующие элементы УДС:

- автомагистрали (категория IА);
- скоростные автомобильные дороги (IВ);
- дороги обычного типа (IВ, II, III);
- искусственные сооружения на автомобильных дорогах и улицах;
- участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городских поселений в составе муниципального района между собой и с другими городскими поселениями и городскими округами.

На рисунке 10 представлена схема расположения автоматизированных постов мониторинга на территории Курчалоевского района.

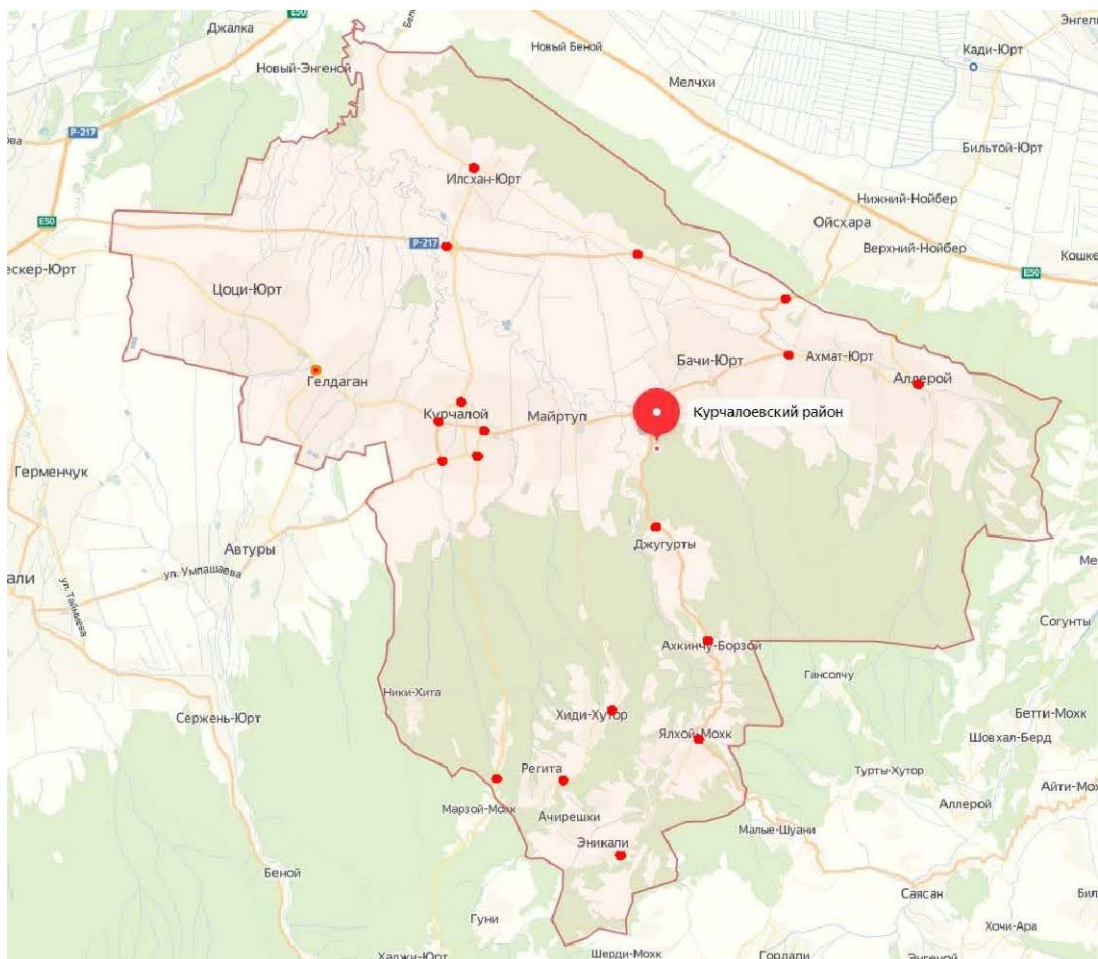


Рисунок 10 – Расположение постов мониторинга на территории Курчалоевского района

Под постом мониторинга понимаются технические устройства (детекторы транспорта) позволяющие автоматизировано производить сбор параметров транспортных потоков на УДС района. Система мониторинга транспортных потоков должна входить в состав АСУДД Курчалоевского района.

## 16. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее реагировать на изменившуюся обстановку, принимать решения при выборе оптимального маршрута, что в свою очередь помогает повысить безопасность, исключить перепробеги и перераспределить нагрузку на улично-дорожную сеть.

В рамках КСОДД, с целью повышения информационного обеспечения участников дорожного движения на территории Курчалоевского района Чеченской Республики, предлагается проработка системы маршрутного ориентирования.

Предлагаемая в рамках КСОДД система маршрутного ориентирования направлена на решение следующих задач:

- организация проезда транзитных транспортных потоков, проходящих, через центральную часть Курчалоевского района Чеченской Республики, с целью минимизации их влияния на загрузку УДС;
- снижение перепробегов транспортных средств при движении к основным объектам притяжения, расположенным на территории города Курчалой.

С целью отведения транзитных транспортных потоков от центральной части города в рамках КСОДД предусмотрено создание системы маршрутного ориентирования на существующей УДС. Для внешнего транспорта, направленного в город Курчалой, в частности в его центральную часть, предлагается разработка системы маршрутного ориентирования, направленного к основным центрам тяготения, а именно к крупным торговым

центрам общегородского значения, административно-деловым центрам, объектам социального значения, объектам здравоохранения (таблица 4).

Таблица 6 – Перечень наиболее крупных объектов притяжения на территории города Курчалой

№ п/п	Объект притяжения
1.	Администрация Курчалоевского муниципального района
2.	ФГБУ ЧР «Республиканский многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг» по Курчалоевскому муниципальному району
3.	Управление ПФР в Курчалоевском районе
4.	Межрайонная ИФНС № 4 по Чеченской Республике
5.	Прокуратура
6.	РОВД Курчалоевского района
7.	ГКУ "Отдел труда и социального развития по Курчалоевскому району"
8.	Курчалоевский межрайонный отдел судебных приставов
9.	ЗАГС
10.	Отдел опеки и попечительства Курчалоевского района
11.	БТИ
12.	Курчалоевский городской суд
13.	Филиал ФБЗУ ЦГиЭ Роспотребнадзора в Курчалоевском районе
14.	Курчалоевская центральная районная больница

Основные объекты тяготения расположены в центральной части города Курчалой, так с целью сокращения перепробегов и снижение загрузки отдельных участков УДС, целесообразно создание системы маршрутного ориентирования к данным объектам с организацией движения. Данное мероприятия позволит снизить нагрузку на участки, имеющие низкую пропускную способность.

Создание системы маршрутного ориентирования предполагает размещение информационных дорожных знаков 6.9.1 «Предварительный указатель направления», 6.9.3 «Схема движения, 6.10.1 «Указатель направления», а также знаков индивидуального проектирования. Информацию об объекте тяготения устанавливают на подходе к тем перекресткам, где необходимо изменить маршрут для дальнейшего движения к объекту.

С целью установления конкретных мест дислокации дорожных знаков в рамках КСОДД предлагается разработка или актуализации проектов

организации дорожного движения для участков УДС города Курчалой и Курчалоевского района Чеченской Республики.



## 17. Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств

В сложившихся условиях с целью равномерного распределения транзитных транспортных потоков в центральной части города целесообразно, развитие информационного обеспечения участников дорожного движения, а именно создание системы маршрутного ориентирования о наиболее приемлемых путях следования транспорта к конечным пунктам назначения. В рамках реализации системы маршрутного ориентирования предлагается размещение информационных дорожных знаков 6.9.1 «Предварительный указатель направления», 6.9.3 «Схема движения», а также знаков 6.10.1 «Указатель направления».

Карта маршрутов перевоза транзитных грузов по территории Курчалоевского района Чеченской Республики представлена на рисунке 11.

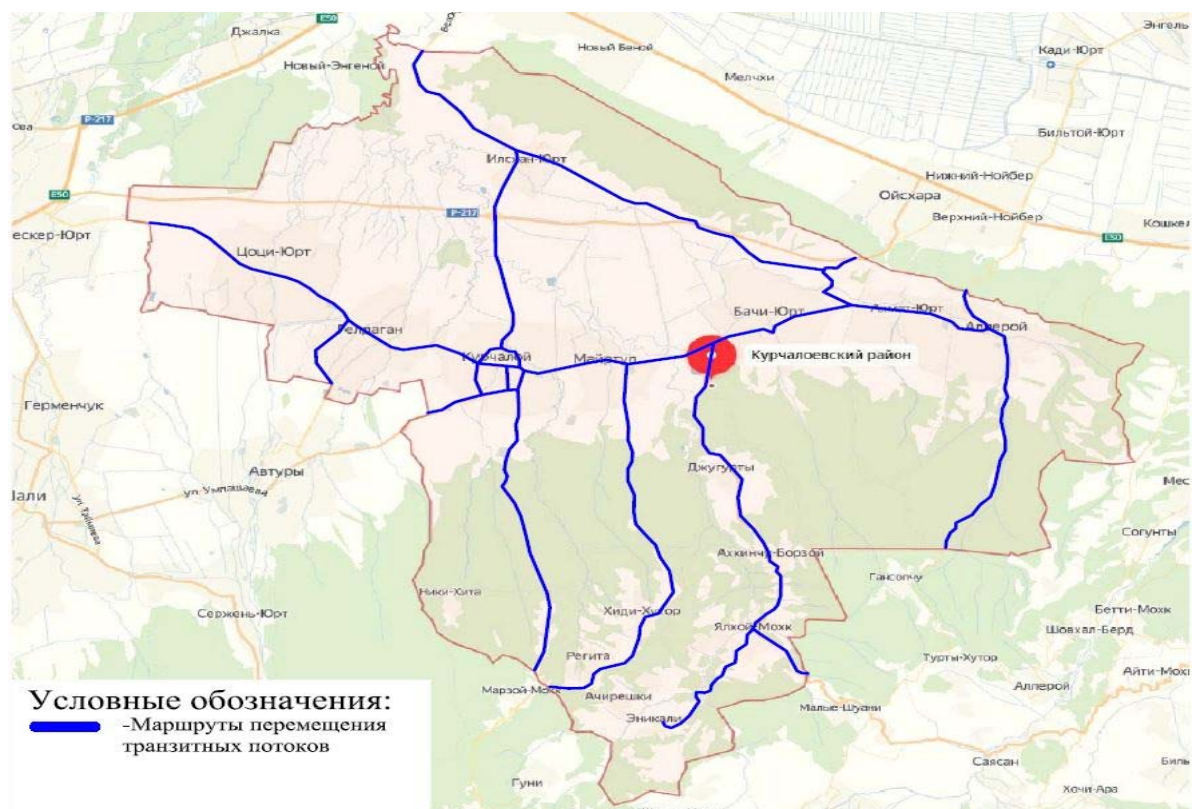


Рисунок 11 – Схема прохождения маршрутов транзитных перевозок на территории Шалинского района Чеченской Республики.

18. 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

В ходе анализа движения грузовых транспортных средств было выявлено, что на территории Курчалоевского муниципального района существуют зоны запрета их движения.

Грузовой транспортный каркас построен таким образом, чтобы исключить движение грузового транспорта через центральную часть города. При этом стоит отметить, что часть существующего грузового транспортного каркаса проходит в пределах жилой застройки.

При движении грузовых транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, основные их маршруты проходят в пределах существующего грузового транспортного каркаса города Курчалой и иных населенных пунктов муниципального района.

В рамках настоящего КСОДД был проведен анализ размещения объектов, генерирующих потоки грузового транспорта на территории города Курчалой, в том числе потоки грузового транспорта, осуществляющего перевозку опасных грузов. Также в рамках КСОДД был проведен анализ транспортных потоков, в том числе по составу. Так, на основе проведенных анализов можно сделать следующие выводы:

- основные объекты, генерирующие поток грузовых транспортных средств, отвлечены от селитебных территорий;
- поток грузовых транспортных средств, оказывает незначительное влияние на общий транспортный поток в городе, ввиду сложившегося транспортного каркаса;

- на участках УДС, входящих в состав грузового транспортного каркаса, наблюдается влияние грузового транспорта на загрузку, в том числе в пиковые периоды;

Исходя из вышеперечисленного в рамках КСОДД предлагается внести следующие изменения в существующий грузовой транспортный каркас города:

- в связи с отсутствием крупных объектов притяжения грузового транспорта, предлагается запрет движения грузовых транспортных средств, грузоподъемностью более 5 тонн, а также грузовых транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Также в рамках КСОДД с целью снижения влияния грузовых транспортных средств на загрузку участков УДС города предлагается введение временного ограничения на движение грузовых транспортных средств грузоподъемностью более 5 тонн в утренний (с 7:00 до 10:00) и вечерний (с 17:00 до 19:00) пиковые периоды в г. Курчалой.

Предлагаемые изменения в грузовом каркасе города будут способствовать снижению влияния грузовых транспортных средств на загрузку отдельных участков УДС, а также к снижению экологической нагрузки от автотранспорта.

На рисунке 12 представлена предлагаемая схема движения грузовых транспортных средств, с учетом временных ограничений на его движение, в том числе транспортных средств перевозящих опасные грузы.

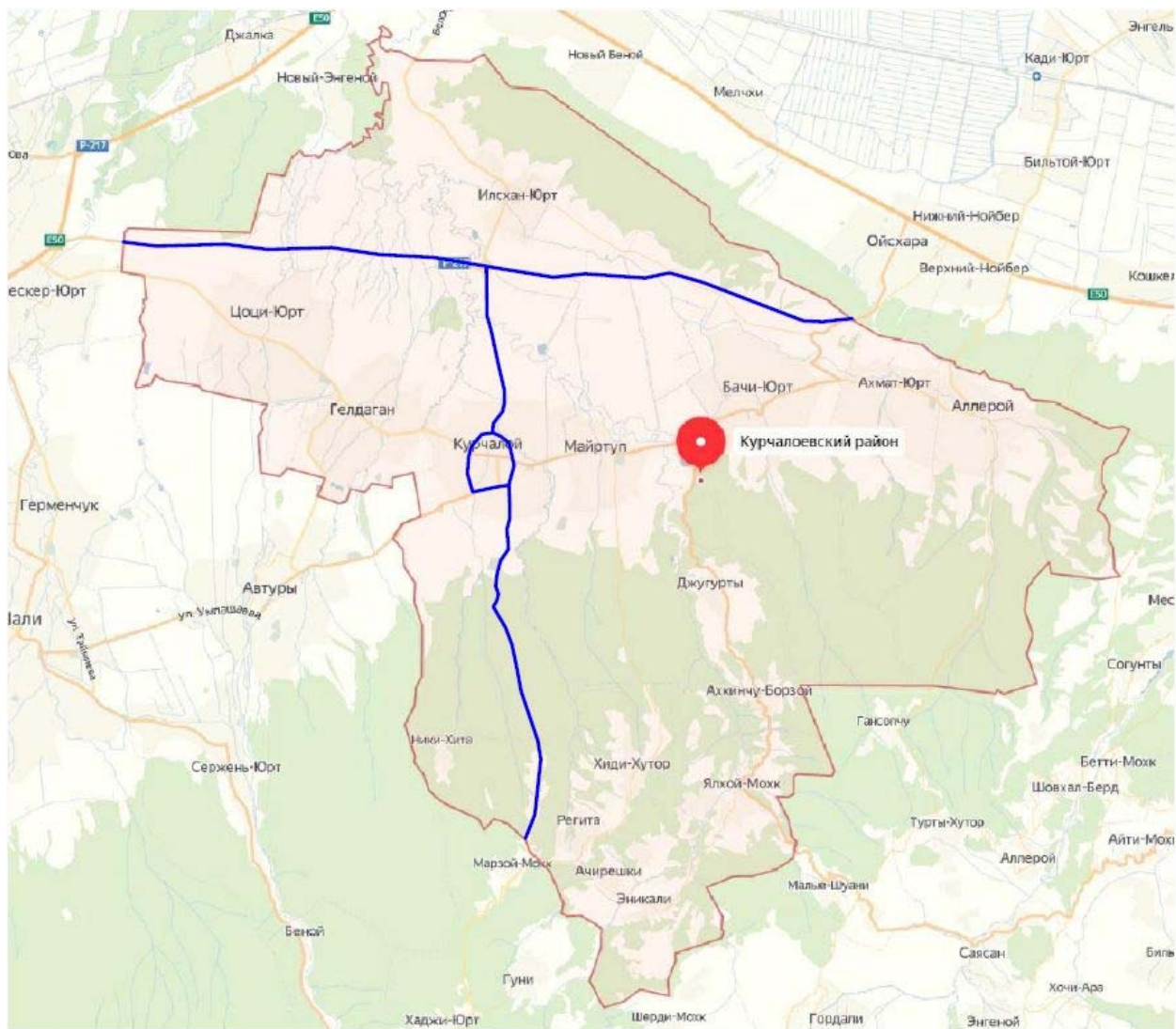


Рисунок 12 – Предлагаемая схема движения грузовых транспортных средств, с учетом временных ограничений на его движение, в том числе транспортных средств перевозящих опасные грузы.

## 19. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Равномерность скорости, как каждого отдельного автомобиля, так и транспортного потока в целом сокращает внутренние помехи в нем и является важным условием безопасности дорожного движения.

Под оптимизацией скоростей движения следует понимать регулирование скорости движения транспортных средств с целью повышения безопасности движения, пропускной способности или скорости сообщения.

Одной из задач оптимизации скоростных режимов является достижение равномерной скорости, как отдельного автомобиля, так и транспортного потока в целом. Наибольшее значение пропускной способности дороги достигается при скоростях около 50 км/ч. В зависимости от конкретной ситуации, сложившейся на участке УДС, задача по оптимизации может заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима.

Статистические данные УГИБДД УМВД РФ, так и данные общемировой статистики, показывают, что превышение установленных скоростных режимов или движение на скорости, не соответствующей дорожным условиям, влияет не только на вероятность ДТП, но и на тяжесть их последствий.

Для повышения скорости движения на отдельных участках УДС проводятся следующие мероприятия:

- приведение участка УДС к нормативному состоянию;
- проведение реконструкции участка дороги до категорий, позволяющих задать требуемый скоростной режим;
- снятие существующих ограничений;

- строительство транспортных развязок, тоннелей и прочих транспортных сооружений, позволяющих обеспечить непрерывное движение транспортных средств;

- ликвидация недостатков содержания УДС (снег, гололед и т.д.).

С целью снижения скоростных режимов на участках УДС проводятся мероприятия:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения;

- сужение проезжей части дороги;

- устройство искусственных дорожных неровностей (ИДН);

- устройство шумовых полос;

- применение средств фото-, видеофиксации нарушений установленных ограничений скоростных режимов.

В рамках настоящего КСОДД мероприятия по оптимизации скоростных режимов рассматриваются как одно из направлений мероприятий по оптимизации дорожного движения. Введение мероприятий по оптимизации скоростных режимов рассматривалось при наличии какого-либо из следующих факторов:

- исчерпаны другие возможности ОДД снизить или стабилизировать высокий уровень аварийности на магистрали или ее участке;

- невозможно средствами ОДД предупредить водителя об опасностях, ожидающих его при дальнейшем движении;

- необходимо плавно снизить скорость перед участком, где водители вынуждены будут снижать скорость движения;

- необходимо обезопасить участников организованного и неорганизованного пешеходного движения в зонах их тяготения (школы, торговые и торгово-развлекательные комплексы, объекты культурного и бытового обслуживания);

- необходимо привести скоростной режим на участке согласно заданным нормативными документами параметром.

## 20. Мероприятия по обеспечению движения детей к образовательным организациям

В рамках КСОДД с целью обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям был проведен комплексный анализ размещения образовательных учреждений и подходов к ним, а также оснащение техническими средствами организации дорожного движения (далее – ТСОДД) данных подходов с целью обеспечения безопасного движения детей. Так, в рамках анализа, проведенного в рамках настоящего КСОДД не были выявлены недостатки по содержанию пешеходной инфраструктуры.

Стоит отметить, что на обеспечение маршрутами безопасного движения детей к образовательным учреждениям опосредовано влияет реализация мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры, ввиду того, что комплексно влияют на качество, безопасность и условия движения пешеходов без разделения их на отдельные категории.

## 21. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

В рамках выполнения КСОДД Курчалоевского района были проанализированы документы территориального планирования, включающие в себя мероприятия по развитию УДС Курчалоевского района. На основе полученных данных, были рассчитаны прогнозы интенсивности дорожного движения на элементах УДС Курчалоевского района средствами прогнозного макроскопического моделирования.

Таблица 7 – Перечень мероприятий по развитию УДС Курчалоевского района до 2035 года

№ п/п	Наименование мероприятий	Технико-экономические параметры	Очередность реализации, год
1	Реализация программы совершенствования и развития основных местных дорог Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики	Определяется проектом	2025
2	Выявление участков концентрации ДТП и совершенствование организации дорожного движения на основных магистралях Курчалоевского муниципального района, с целью создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов (строительство обходов, развязок и т.д.)	Определяется проектом	2025
3	Оборудование искусственным освещением мест концентрации ДТП на участках автомобильных дорог, находящихся в населенных пунктах	Определяется проектом	2022
4	Оборудование автомобильных дорог ограждениями, дорожными знаками, информационными щитами	Определяется проектом	2022



## 22. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности расстановки средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения (Далее ПДД) в рамках разработки настоящего КСОДД принималось на основе анализа аварийности и мест концентрации ДТП, а также причин и условий возникновения ДТП на территории Курчалоевского района Чеченской Республики. Также в рамках КСОДД предлагается применить дополнительные меры контроля проезда грузовых транспортных средств в зоны ограничения их движения, предложенные в рамках КСОДД.

Так на основе анализа, проведенного в рамках КСОДД, на территории Курчалоевского района Чеченской Республики предлагается применение следующих видов средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД:

- нарушения правил действующих скоростных режимов на участках УДС;
- нарушения правил проезда пересечения;
- нарушения правил проезда пешеходного перехода.

Перечень по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД представлен на Рисуноках 13-17.

Схема мест работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД



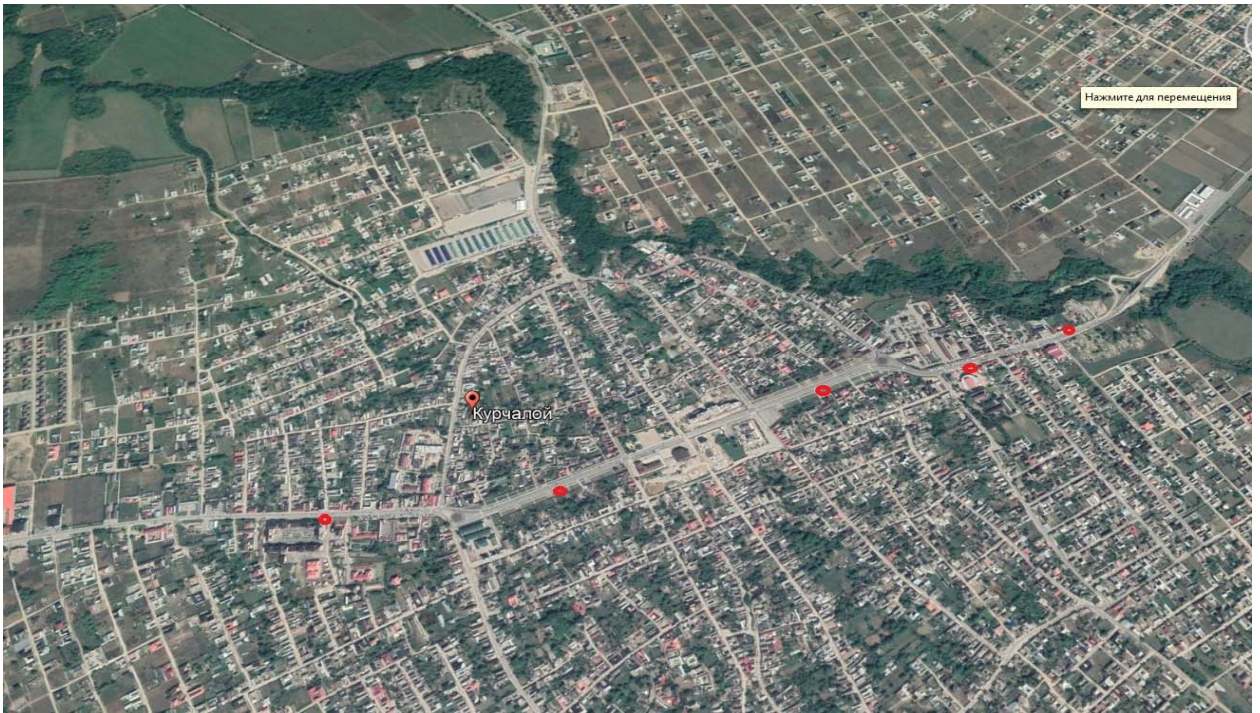


Рисунок 13 – Схема мест размещения автоматических средств фото- и видеофиксации г. Курчалой.

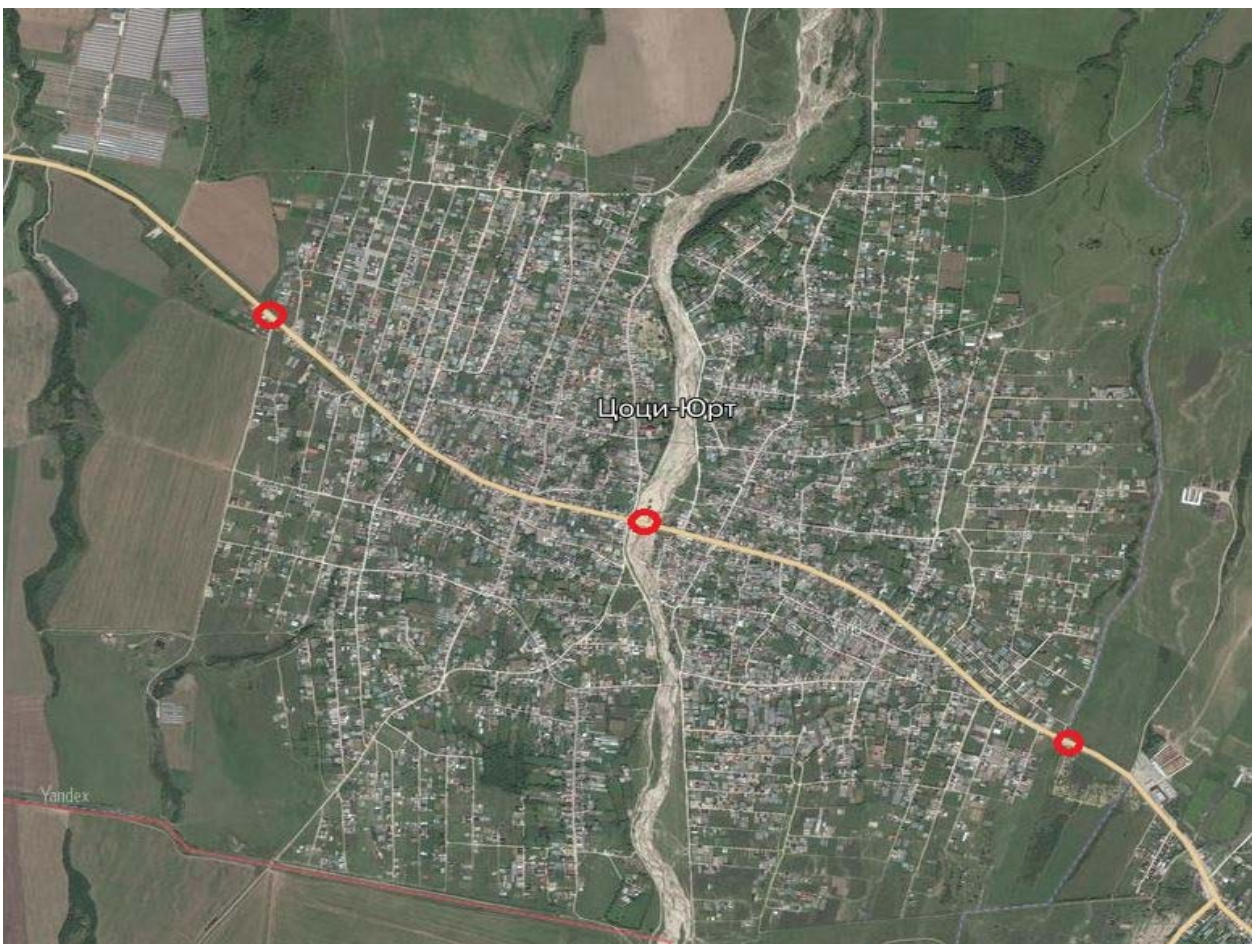


Рисунок 14 – Схема мест размещения автоматических средств фото- и видеофиксации с. Цоци-Юрт.

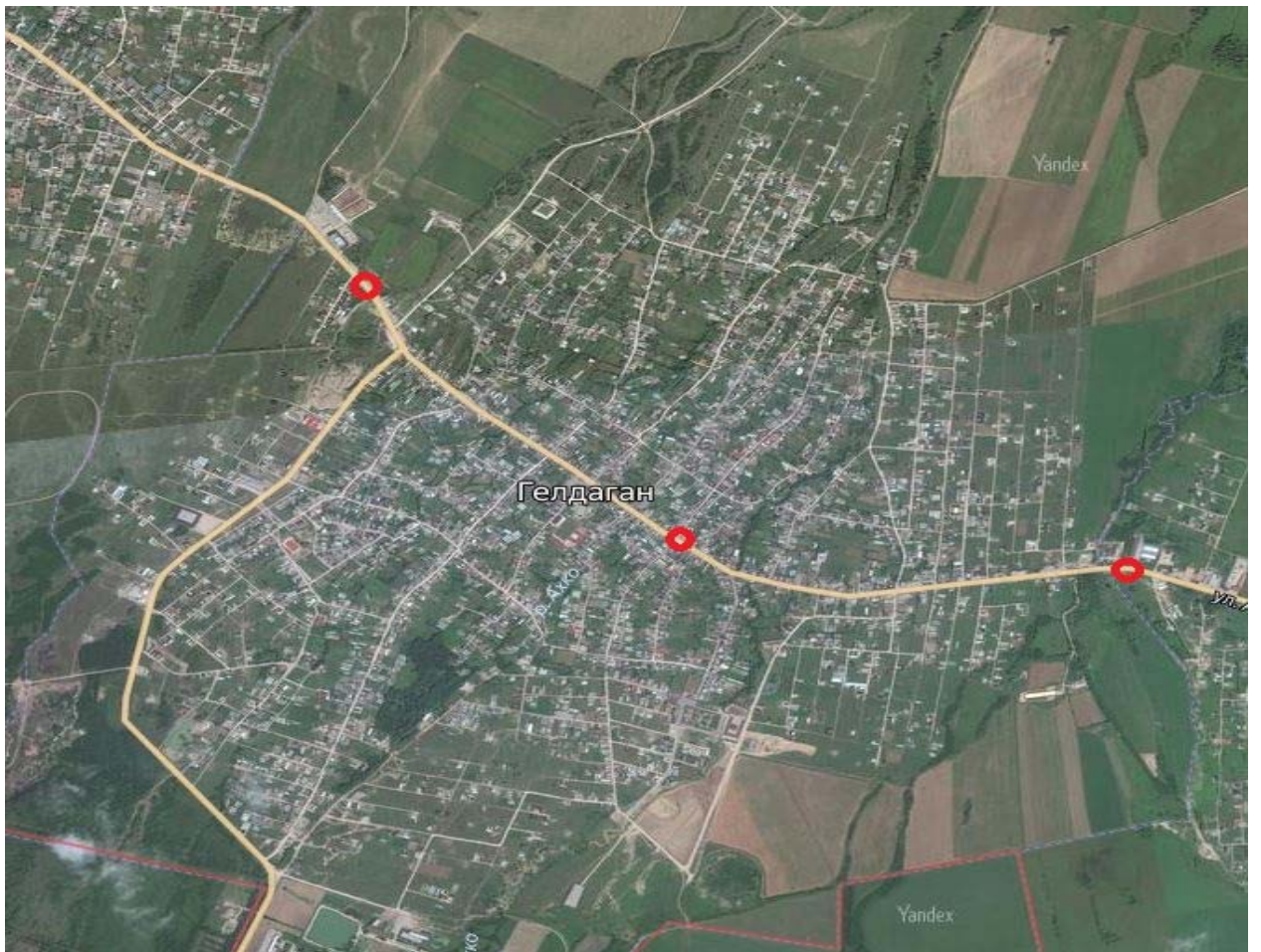


Рисунок 15 – Схема мест размещения автоматических средств фото- и видеофиксации с. Гелдаган.

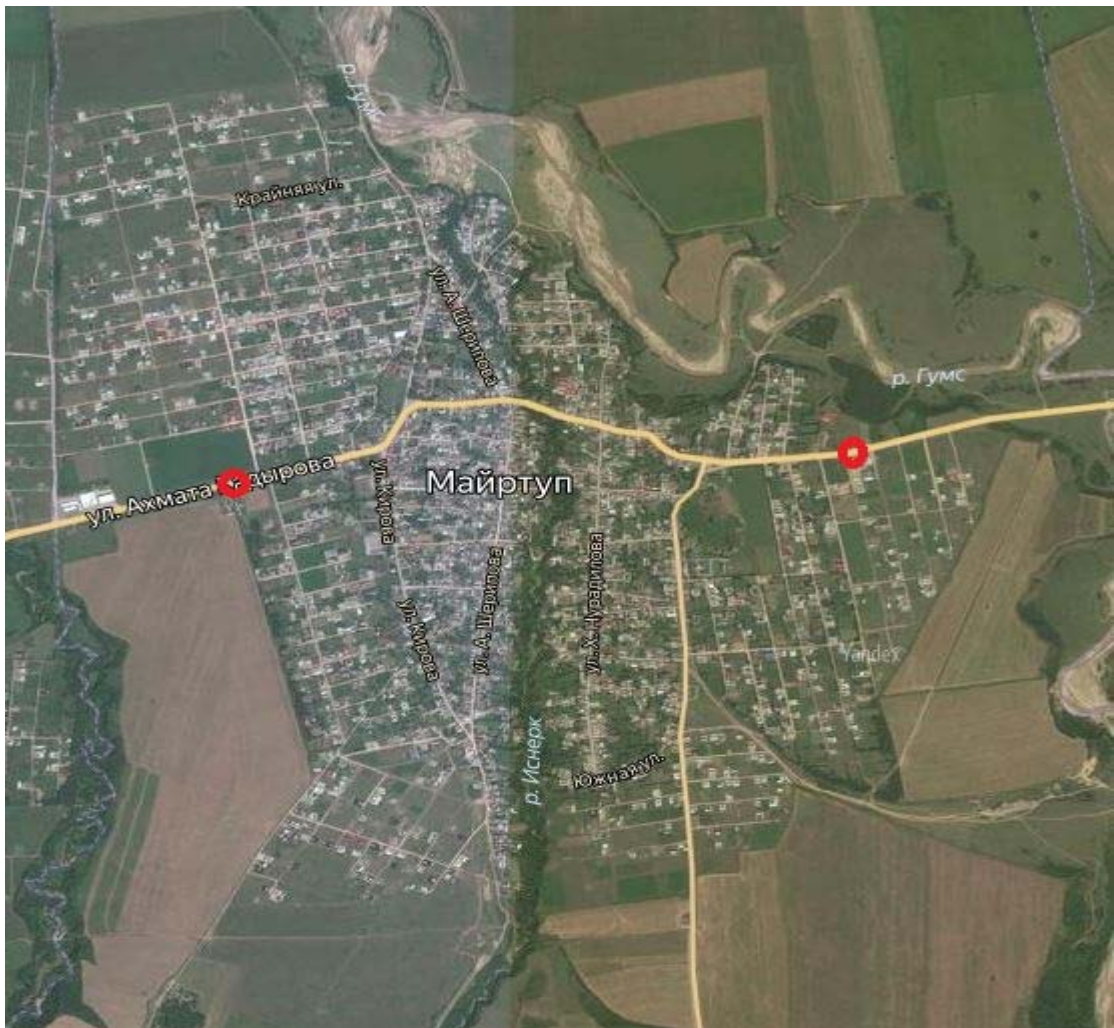


Рисунок 16 – Схема мест размещения автоматических средств фото- и видеofиксации с. Майртуп.



Рисунок 17 – Схема мест размещения автоматических средств фото- и видеofиксации с. Бачи-Юрт, с. Ахмат-Юрт.

## 23. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

Оценка эффективности предлагаемых вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, удобства пешеходного и велосипедного движения, развитию УДС представлена таблица 6.

Таблица 8 - Оценка эффективности вариантов проектирования

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя в 2035 году		
		Первый (консервативный) вариант	Второй (базовый) вариант	Третий (оптимистический) вариант
Доля протяженности дорожной сети, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию	%	55	60	70
Доля дорожной сети, функционирующей в режиме перегрузки в «час-пик»	км	0	0	0
Доля территорий, не обеспеченных общественным транспортом	%	45	40	30
Количество (протяженность) маршрутов общественного транспорта	км	60	75	85
Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности»)	ед.	7	5	0

Социальный риск (смертность на 100 тыс. человек населения района)	чел./100 тыс. чел.	менее 4	менее 4	менее 4
*с учетом прямого и обратного направлений				

Показатели достигаемые в результате реализации рекомендуемого варианта мероприятий на территории Курчалоевского района Чеченской Республики представлены в таблице 7.

Таблица 9 – Показатели, достигаемые в результате реализации рекомендуемого варианта мероприятий на территории Курчалоевского района Чеченской Республики

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя						
		Текущее значение	2020	2021	2022	2023	2025	2035
Доля протяженности дорожной сети, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию	%	30	30	35	40	45	55	70
Доля дорожной сети, функционирующей в режиме перегрузки в «час-пик»	км	0	0	0	0	0	0	0
Доля территорий, не обеспеченных общественным транспортом	%	60	60	45	45	45	30	30
Количество (протяженность) маршрутов городского общественного транспорта	км	142*	142*	164*	164*	164*	173*	173*

Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности»)	ед.	7	7	5	5	4	4	0
Социальный риск (смертность на 100 тыс. человек населения района)	чел./100 тыс. чел.	5,2	менее 4	менее 4	менее 4	менее 4	менее 4	менее 4
*с учетом прямого и обратного направлений								