



РЕСПУБЛИКА ДАГЕСТАН  
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА  
«ГОРОД ДЕРБЕНТ»

368600, г. Дербент, пл. Свободы, 2, тел.: 8 (87240) 4-60-75; факс: 8 (87240) 4-22-64; сайт: www.derbent.ru, e-mail: derbent@e-dag.ru

«13» апреля 2023 г.

№ 213

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования городской округ «город Дербент» на период 2022 - 2032 годов

В целях разработки комплекса мероприятий, направленных на повышение надежности, эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах городского округа «город Дербент», создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения на территории городского округа, в соответствии с пунктом 5 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», статьей 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», пунктом 4 статьи 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения», администрация городского округа «город Дербент» **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования городской округ «город Дербент» на период 2022 - 2032 годов согласно Приложению к настоящему постановлению.

2. Настоящее постановление разместить на официальном сайте городского округа «город Дербент» в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации городского округа «город Дербент» Курбанова А.М.

Глава



Р.С. Пирмагомедов

**РАЗРАБОТАНО**

**Общество с ограниченной  
ответственностью «ОТСлаб»**

**Генеральный директор**

**В. В. Соловьева**

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 года



**УТВЕРЖДЕНО**

**Администрация городского округа «город  
Дербент»**

**Глава городского округа «город Дербент»**

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ «ГОРОД ДЕРБЕНТ»  
НА ПЕРИОД 2022–2032 гг.**

Дербент, 2022 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ .....	6
ВВЕДЕНИЕ .....	7
Паспорт КСОДД .....	9
Пояснительная записка к комплексной схеме организации дорожного движения городского округа город Дербент Республики Дагестан .....	15
1 Описание и оценка, существующей дорожно-транспортной ситуации .....	16
1.1 Положение территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации) .....	16
1.2 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий	20
1.3 Анализ социально-экономической характеристики и характеристики градостроительной деятельности территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая деятельность в сфере транспорта и дорожной деятельности	26
1.4 Результаты характеристики сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог .....	31
1.5 Результаты характеристики существующей организации движения, включая характеристику организации дорожного движения транспортных средств общего пользования, характеристику организации движения грузовых транспортных средств, характеристику организации движения пешеходов и велосипедистов.....	50
1.5.1 Железнодорожный транспорт .....	51
1.5.2 Автомобильный транспорт .....	52
1.5.3 Велосипедный транспорт .....	53
1.5.4 Пешеходное движение .....	55
1.6 Результаты анализа организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость).....	65
1.7 Результаты оценки эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения .....	72

1.8	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения.....	77
1.9	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения.....	77
1.9.1	Состав движения .....	78
1.9.2	Плотность движения .....	78
1.9.3	Ограничение скоростного режима .....	83
1.9.4	Одностороннее движение.....	85
1.9.5	Запрет стоянки и остановки транспортных средств .....	85
1.9.6	Светофорное регулирование .....	86
1.9.7	Организация пешеходного и велосипедного движения .....	86
1.10	Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков.....	87
1.11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий .....	91
1.12	Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	95
1.13	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения ....	102
2	Мероприятия по организации дорожного движения.....	105
2.1	Мероприятия по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	105
2.2	Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения .....	120
2.3	Мероприятия по рациональному распределению транспортных потоков по сети дорог	121
2.4	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.....	125
2.5	Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	129

2.6	Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения .....	138
2.7	Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	139
2.8	Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств	148
2.9	Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	150
2.10	Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств .....	160
2.11	Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.....	163
2.12	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	169
2.13	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств ....	172
2.14	Мероприятия по введению элементов АСУДД.....	180
2.15	Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения .....	183
2.16	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	187
2.17	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств .....	188
2.18	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств .....	192
2.19	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	201
2.20	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	212

2.21	Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	213
2.22	Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом .....	216
2.23	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации 219	
2.24	Мероприятия по устранению факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями .....	221
3	Разработка очередности внедрения мероприятий по ОДД.....	227
4	Пилотный проект по реализации решений КСОДД г. Дербент .....	265
5	Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения .....	270
5.1	Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения .....	270
5.2	Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение.....	277
5.3	Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения .....	277
5.4	Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	278
5.5	Ожидаемый эффект о внедрения мероприятий по организации дорожного движения 279	
	Список источников.....	284
	Приложение А.....	286
	Приложение Б .....	289
	Приложение В.....	290

## ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

В настоящем отчете применяют следующие сокращения и обозначения:

АВГК – автоматизированный весогабаритный контроль

АППГ – аналогичный период прошлого года

АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением

АТП – автотранспортное предприятие

АТС – автомобильное транспортное средство

БНСО – бортовое навигационно-связное оборудование

ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГЛОНАСС - глобальная навигационная спутниковая система Российской Федерации

ГПТОП – городской пассажирский транспорт общего пользования

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения

МКД – многоквартирный жилой дом

МО ГО Дербент – муниципальное образование «Городской округ Дербент»

ОДД – организация дорожного движения

ОМВД – отдел МВД

ООТ – остановка общественного транспорта

ОП – остановочный пункт

ОТ – общественный транспорт

ПДД – Правила дорожного движения Российской Федерации [1]

ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

ПО – программное обеспечение

ПС – подвижной состав

ТС – транспортное средство

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения

ПОДД – проект организации дорожного движения

СИМ – средства индивидуальной мобильности

СО – светофорный объект

СП – свод правил

ТП – транспортный поток

ТС – транспортное средство

УДС – улично-дорожная сеть

ФВФ – фото- и видеофиксация

## ВВЕДЕНИЕ

Согласно Федеральному закону от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» [2] основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Данные принципы были учтены при разработке мероприятий в рамках актуализации КСОДД. Таким образом первоочередной задачей при разработке мероприятий по ОДД является повышение безопасности дорожного движения. Для достижения поставленных задач применяется общепринятый в мировой практике подход Vision Zero, предполагающий создание таких условий дорожного движения, при которых возможно достижение нулевого показателя смертности и минимизации получения травм при ДТП.

При этом предложенные в актуализированной редакции КСОДД мероприятия также направлены на повышение эффективности работы существующей и планируемой транспортной инфраструктуры. Разработка мероприятий по ОДД велась одновременно с разработкой мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и Комплексной схемой транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ) МО ГО Дербент, что позволило связать мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры и реализации реформы общественного транспорта с мероприятиями по организации дорожного движения.

Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Муниципального образования Городской округ «город Дербент» (далее – КСОДД) произведена на основании Технического задания «Разработка транспортной стратегии и документов транспортного планирования городского округа «город Дербент» в рамках Договора №20201117-Транс от 17.11.2020 (далее – Договора) с целью учёта положений Транспортной стратегии, ПКРТИ и КСОТ города Дербента, разрабатываемых в рамках того же Договора.

В качестве исходных данных для разработки актуализированной редакции КСОДД получены материалы ранее разработанных версий КСОДД:

– Отчёт о разработке Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования городской округ «город Дербент» на период 2018-2022 (2018 г.), утверждённой Постановлением администрации Муниципального образования Городской округ «город Дербент» №56 от «13» февраля 2019 г. «Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения Муниципального образования Городской округ «город Дербент» на период 2018-2022 г.г.»;

– Комплексная схема организации дорожного движения городского округа «город Дербент» Республики Дагестан (Актуализированная редакция) (2020 г.) – актуализированная версия КСОДД г. Дербент, разработанная ООО «Спектр-С».

Согласно Техническому заданию, актуализированы следующие положения:

1. Подразделы 1.1–1.2 раздела «Разработка мероприятий по организации дорожного движения»
2. Раздел «Разработка мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств»
3. Подразделы 1.3–1.8 раздела «Разработка мероприятий по организации дорожного движения»
4. Перечень мероприятий КСОДД и очередность их выполнения

С целью успешного согласования и утверждения актуализированной версии КСОДД с учетом положений Транспортной стратегии, ПКРТИ и КСОТ г. Дербент Комплексная схема организации дорожного движения городского округа «город Дербент» Республики Дагестан (Актуализированная редакция) (2020 г.), разработанная ООО «Спектр-С», переработана с использованием материалов, подготовленных в рамках Договора.

## ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования городской округ «город Дербент»
Основания для разработки КСОДД	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Федеральный закон от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>2. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021, с изм. от 27.10.2022) «О безопасности дорожного движения»;</li> <li>3. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.01.2023)»;</li> <li>4. Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.01.2023);</li> <li>5. Приказ Минтранса России от 30.07.2020 N 274 (ред. от 01.12.2021) «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».</li> </ol>
Наименования заказчика КСОДД и его местонахождения	<p>Благотворительный Фонд социально-экономического развития «Я ЛЮБЛЮ ДЕРБЕНТ»</p> <p>Юридический адрес: 368608, РФ, Республика Дагестан, город Дербент, улица. М. Горького, д. 4</p>
Наименование разработчика КСОДД и его местонахождения	<p>Общество с ограниченной ответственностью «ОТСлаб» (ООО «ОТСлаб»)</p> <p>Юридический адрес: 199155, РФ, Санкт-Петербург, Уральская ул., д. 1, к. 2, лит. А, пом. 350</p>
Цели и задачи КСОДД	Целями КСОДД являются:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– повышение безопасности дорожного движения;</li> <li>– повышение качества транспортного обслуживания населения;</li> <li>– повышение эффективности работы транспортной системы;</li> <li>– Задачами КСОДД являются:</li> <li>– создание безопасных условий движения для всех его участников;</li> <li>– снижение темпов роста автомобилепользования;</li> <li>– повышение связности УДС, в том числе для пешеходов и велосипедистов;</li> <li>– создание приоритетных условий движения для ГПТОП;</li> <li>– рациональное распределение транспортных потоков по УДС;</li> <li>– создание политики работы с парковочным пространством.</li> </ul>
<p>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</p>	<p>Показатели качества транспортного обслуживания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– протяженность улично-дорожной сети;</li> <li>– протяженность транспортной сети ГПТОП;</li> <li>– доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li> <li>– среднее время в пути на автомобиле;</li> <li>– среднее время в пути на ГПТОП;</li> <li>– суточный пассажиропоток ГПТОП;</li> <li>– доля остановочных пунктов муниципальных маршрутов, оснащённых павильонами для ожидания;</li> <li>– доля населения, для которых время трудовой корреспонденции составляет не более 30 минут;</li> <li>– выбросы загрязняющих веществ в атмосферу (СО) за один год.</li> </ul> <p>Показатели обеспеченности территории:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– плотность сети дорог городского округа;</li> <li>– плотность маршрутной сети ГПТОП;</li> <li>– доля населения, проживающего в доступности остановок ГПТОП в 500 м.</li> <li>– Показатели безопасности транспортного обслуживания:</li> <li>– количество погибших в ДТП за год;</li> <li>– число ДТП с пострадавшими на 1 млн авт.-км пробега автотранспортных средств за год;</li> <li>– количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети за год;</li> <li>– доля перемещений без использования автомобиля.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации КСОДД	2022–2032 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<p>В рамках работы по актуализации КСОДД МО ГО Дербент были разработаны мероприятия по:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству</li> <li>– разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения</li> <li>– рациональному распределению транспортных потоков по сети дорог</li> <li>– 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,</li> </ul>

	<p>реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление</li><li>– Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения</li><li>– Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов</li><li>– Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств</li><li>– Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)</li><li>– Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств</li><li>– Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования</li><li>– Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</li><li>– Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</li><li>– Мероприятия по введению элементов АСУДД</li><li>– Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и</li></ul>
--	--

	<p>хранения документации по организации дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения</li><li>– Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств</li><li>– Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств</li><li>– Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</li><li>– Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов</li><li>– Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям</li><li>– Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</li><li>– Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации</li><li>– Мероприятия по устранению факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</li></ul>
--	--

Объемы и источники их финансирования	Объем финансирования мероприятий КСОДД (не включая мероприятия, входящие в другие программы) на 2022–2032 гг. (в ценах соответствующих лет) составляет 75,1 млн. руб.
--------------------------------------	---

**Пояснительная записка к комплексной схеме организации дорожного движения  
городского округа город Дербент Республики Дагестан**

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

Объектом исследования является транспортная инфраструктура, в том числе организация дорожного движения и система пассажирского транспорта на территории городского округа город Дербент Республики Дагестан.

Основные этапы выполнения работ:

- описание и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации;
- разработка мероприятий в рамках Комплексной схемы организации дорожного движения на территории городского округа «город Дербент»;
- разработка очередности внедрения мероприятий и укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий, предусмотренных комплексной схемой организации дорожного движения;
- разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

Настоящий Документ разработан на основании статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Настоящий Документ подготовлен в соответствии с Правилами подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденными Приказом Минтранса России от 30.07.2020 N 274 (ред. от 01.12.2021) «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

## **1 Описание и оценка, существующей дорожно-транспортной ситуации**

### **1.1 Положение территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)**

Территория Республики Дагестан занимает особое геостратегическое положение в евразийском пространстве.

На севере Республика Дагестан граничит с Республикой Калмыкия, на северо-западе – со Ставропольским краем, на западе – с Чеченской Республикой, на юго-западе – с Грузией, на юге – с Азербайджанской Республикой. На востоке по Каспийскому морю проходит морская граница с Азербайджанской Республикой, Республикой Казахстан, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран.

Транспортные связи Дагестана с сопредельными территориями осуществляются по магистральным железным и автомобильным дорогам. По автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ» и железной дороге осуществляются связи с Азербайджаном и Чеченской Республикой. Связи Республики Дагестан с Грузией осуществляются через Чеченскую Республику по автомобильной дороге Р-217 «Кавказ» и далее по автомобильной дороге федерального значения А-161 «Владикавказ-Нижний Ларс-граница с Грузией».

Республика Дагестан связана со Ставропольским краем железной дорогой, а также автомобильными дорогами федерального значения: Р-217 «Кавказ», А-167 «Астрахань – Кочубей – Нефтекумск – Зеленокумск – Минеральные Воды». Связи Республики Дагестан с Республикой Калмыкия проходят по железной дороге и автомобильной дороге федерального значения Р-215 «Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала».

Республика Дагестан располагает прямым выходом к международным транспортным потокам (в том числе морским) и обеспечивает экономические связи России с Закавказьем, Средней Азией, Казахстаном, Турцией и Ираном, а также обладает большим потенциалом для транзита международных потоков между Средней и Юго-Восточной Азией, Ближним Востоком и Европой.

По территории Республики Дагестан проходит международный транспортный коридор «Север-Юг», в состав которого входят:

– автомобильные дороги Астрахань – Кочубей – Махачкала - Казмалярский (граница с Азербайджаном) - NSA10;

- Ростов-на-Дону – Ставрополь - Кочубей - NSA6;
- железная дорога «Астрахань – Махачкала – Самур» (граница с Азербайджаном) - NSR4;
- Махачкалинский транспортный узел, включающий морской торговый порт (ММТП) и международный аэропорт «Уйташ».
- Коридор «Север-Юг» связывает Республику в единое транспортно-экономическое пространство с развитыми регионами и деловыми центрами Российской Федерации и ближнего зарубежья.

В соответствии со Стратегией Социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 27.12.2012 года №471 (в редакции Постановления Правительства РД от 19.12.2014 года №636), городской округ «город Дербент» входит в состав Территориальной зоны и относится к Дербентской экономической зоне (далее – ТЗ «Прибрежный Дагестан»).

Территориальная зона «Прибрежный Дагестан» располагается вдоль побережья Каспийского моря от города Каспийска до границы с Азербайджаном, а затем тянется вдоль реки Самур.

Приоритеты экономического и социального развития ТЗ «Прибрежный Дагестан» определены в рамках экономической структуры, принятой в Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан до 2025 года, утвержденной Законом Республики Дагестан от 15.07.2011 года №38 (в редакции Закона от 05.03.2018 года №9), которая представлена элементами реального сектора экономики, инфраструктуры и социальной сферы:

- торгово-транспортно-логистический комплекс;
- промышленный комплекс;
- агропромышленный комплекс;
- строительный комплекс;
- топливно-энергетический комплекс;
- социально-инновационный комплекс;
- туристско-рекреационный комплекс.

ТЗ «Прибрежный Дагестан» обладает стратегически важными ресурсами для реализации потенциала торгово-транспортно-логистического комплекса Республики, в первую очередь, к ним относятся прибрежная зона и сухопутная граница с Республикой Азербайджан.

Функционирование торгово-транспортно-логистического комплекса будет способствовать развитию торговли, финансовой системы и транспортно-логистической деятельности. Развитие транспортных коридоров, пролегающих по территориальной зоне, позволит формировать доходы на транзите через тарифы и организацию соответствующего сервиса, откроет широкие возможности для развития экономики и торговли.

ТЗ «Прибрежный Дагестан» характеризуется высокой плотностью автомобильных дорог, однако состояние дорог местного и регионального значения является неудовлетворительным, транспортные узлы отсутствуют.

ТЗ «Прибрежный Дагестан» является приграничной зоной, по его территории проходит сухопутная межгосударственная граница между Россией и Азербайджаном. Протяженность границы составляет 284 км.

Автомобильное, железнодорожное и пешеходное сообщение между Россией и Азербайджаном осуществляется через несколько контрольно-пропускных пунктов. Граница разделяется на три участка – горный, предгорный (проходит по реке Самур) и низинный (дельта реки Самур в Прикаспийской низменности). По территории ТЗ «Прибрежный Дагестан» проходят две основные транспортные артерии – Северо-Кавказская железная дорога и автомобильная дорога федерального значения Р-217 «Кавказ». Оба инфраструктурных объекта соединяют ТЗ «Прибрежный Дагестан» с другими территориальными зонами Республики и странами Закавказья, что является стратегически важным фактором развития Республики в целом.

ТЗ «Прибрежный Дагестан» имеет уникальное геостратегическое положение, конкурентное преимущество основывается на факторе прохождения по территории международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг»).

ТЗ «Прибрежный Дагестан» является важным элементом развития артерии «Север – Юг» – осевая зона обеспечения геополитических интересов и торгово-экономической интеграции на Юге России:

- развитый торгово-транспортно-логистический комплекс, обеспечивающий выстраивание современной торговой системы и оптимальное перемещение грузов и пассажиров;

- развитый агропромышленный комплекс, ориентированный на производство качественной, экологически чистой продукции (производство алкогольных и безалкогольных напитков и соков, производство продукции плодового и виноградарства);

- развитый строительный комплекс, обеспечивающий модернизацию экономических комплексов, создающий современную туристско-рекреационную инфраструктуру и повышающий условия жизнедеятельности;

- развивающийся нефтегазовый комплекс;

- развивающийся промышленный комплекс, базирующийся на производстве инновационной продукции, сконцентрированный в рамках обособленных, вынесенных за пределы населенных пунктов и территорий развития туристско-рекреационного комплекса, промышленных зон.

Границы территории городского округа установлены Законом Республики Дагестан от 12.03.2012 года №13 «Об утверждении границ муниципальных образований Республики Дагестан и о внесении изменений в Закон Республики Дагестан от 13.01.2005 года №6 (в редакции Закона от 25.09.2019 года №86).

Муниципальное образование - городской округ «город Дербент» 2 Республики Дагестан (далее – городской округ, ГО «город Дербент», город Дербент) включает в себя город Дербент, который одновременно является административным центром Дербентского муниципального района (в состав района не входит).

ГО «город Дербент» расположен в юго-восточной части Республики Дагестан, в Дербентском районе, в 121 км к юго-востоку от республиканского центра – города Махачкалы на западном побережье Каспийского моря и граничит со следующими муниципальными образованиями:

- на северо-западе с городским округом «город Дагестанские Огни» и землями сельского поселения «село Сабнова» Дербентского муниципального района;

- на юго-западе с землями сельского поселения «село Джалган» Дербентского муниципального района.

Общая площадь земель городского округа составляет – 3354 га.

По территории городского округа вдоль западных границ города проходит автомобильная дорога федерального значения Р-217 «Кавказ», а также участок железнодорожной магистрали «Ростов — Баку» Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги.

Численность населения на 1 января 2020 года составляет – 1258323 человек.

Городской округ «город Дербент» на карте Республики Дагестан представлен на рисунке 1.

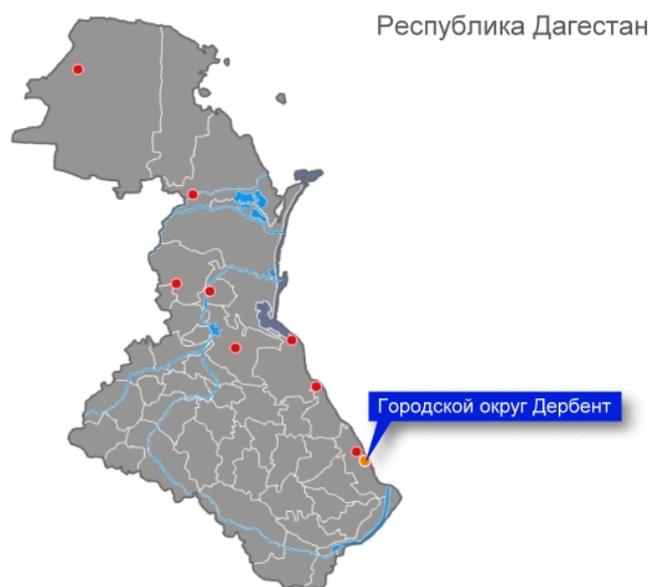


Рисунок 1 - Городской округ г. Дербент на карте

## **1.2 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий**

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии) долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации. Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 31.07.2020 г.) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- генеральные планы городских округов, поселений; муниципальных районов;
- схемы территориального планирования (СТП). На уровне ГО «город Дербент» действуют:

1. Схема территориального планирования Республики Дагестан (далее – СТП Республики Дагестан), утвержденная Постановлением Правительства Республики Дагестан от 28.08.2013 года №413;
2. Генеральный план городского округа «город Дербент» (далее – Генеральный план), утвержденный Решением Собрании депутатов городского округа «город Дербент» от 25.10.2013 №2–2.

Документы территориального планирования устанавливают границы муниципальных образований, земель различных категорий, инженерно-строительного районирования, территорий объектов культурного наследия, территорий подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного техногенного характера, зон с особыми условиями использования территории, зон для размещения объектов капитального строительства, земельных участков для планируемых объектов капитального строительства.

Схема территориального планирования разрабатывается для обеспечения реализации полномочий органов местного самоуправления (с позиций территориальных ресурсов, развития социальной и инженерно-транспортной инфраструктур, развития жилищного строительства, оздоровления окружающей природной среды, сохранения историко-культурного наследия).

Схема территориального планирования Республики Дагестан, утверждена Постановлением Правительства Республики Дагестан от 28.08.2013 года №413 является стратегическим градостроительным документом регионального уровня и составляет основу для разработки всех других документов территориального планирования Республики Дагестан, а также обеспечивает согласованное развитие этого региона в структуре Северо-Кавказского федерального округа, Российской Федерации в целом.

Схема территориального планирования Республики Дагестан выполнена в строгом соответствии с требованиями Градостроительного Кодекса Российской Федерации.

В разработанной Схеме территориального планирования Республики Дагестан представлен долгосрочный план развития государственной инфраструктуры регионального уровня (транспортной, инженерной и социальной), а также планирование территории для установления функциональных зон, зон планируемого размещения объектов капитального строительства для государственных нужд, зон с особыми условиями использования территории.

В СТП Республики Дагестан предлагается ряд мероприятий для усиления транспортной инфраструктуры территорий со средним и низким уровнем обеспеченности:

- строительство автомобильных дорог регионального и местного значения;

- размещение вертолетных площадок в муниципальных районах, а также формирование комплексных транспортных узлов;
- для усиления межрегиональных связей Республики планируется строительство железнодорожной линии «Буденновск – Нефтекумск – Кизляр», а также формирование автодорожного направления «Грозный – Ботлих – Араконы – Леваши – Буйнакск – Махачкала»;
- пассажирское обслуживание населения Республики осуществляется железнодорожным и автобусным транспортом.

Развитие сети автомобильных дорог позволит повысить качество обслуживания населения Республики.

Таким образом, территория Республики в целом характеризуется достаточно высокой транспортной освоенностью, но отдельные территории требуют дальнейшего развития транспортной инфраструктуры, что будет способствовать повышению степени транспортной обеспеченности и повышения качества обслуживания производственного комплекса и населения Республики.

Генеральный план городского округа «город Дербент», утвержденный решением Собрания депутатов городского округа «город Дербент» от 25.10.2013 №2-2, основной документ территориального планирования городского округа, нацеленный на определение назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений.

Генеральный план определяет пути развития транспортной и инженерной инфраструктуры, определяют ориентировочное местоположение и основные характеристики объектов местного значения, определяет территории для развития разных видов жилья, производственных зон различной отраслевой направленности, рекреационных и других функциональных зон.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации проект генерального плана состоит из утверждаемой части и материалов по его обоснованию, которые состоят из текстовых и графических материалов.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

В Генеральном плане ГО «город Дербент» концепция развития городского округа связана с включением города Дербента в состав Северо-Кавказского туристического кластера и созданием особой экономической зоной туристско- рекреационного типа на территории города и развитием высокотехнологического производства в промышленном комплексе города.

Согласно данным Генерального плана ГО «город Дербент» (Том I, Положения о территориальном планировании) перечень объектов местного значения сформирован на основании материалов по обоснованию генерального плана, утвержденных проектов планировки, действующих муниципальных программ, программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры городского округа, инвестиционных программ субъектов естественных монополий, организаций коммунального комплекса, а также предусмотрены мероприятия по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблице 37 настоящего Документа.

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся территории ГО «город Дербент», были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (в ред. от 31.07.2020 года) на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р с редакцией от 12 мая 2018 года №893-р).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года №1662-р, с изменениями, внесенными Постановлением Правительства Российской Федерации от 28.09.2018 года №1151) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
- стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
- формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
- цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
- цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
- параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

На уровне регионального развития Республики Дагестан действует:

- Подпрограмма «Социально-экономическое развитие Республики Дагестан на 2016–2025 годы» государственной программы Российской Федерации «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 №309 (с изменениями на 31 марта 2020 года);
- Стратегия социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, утвержденная Постановлением Правительства Республики Дагестан от 27.12.2012 года №471 (в редакции Постановления Правительства РД от 19.12.2014 года №636);
- Государственная программа Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018–2020 годов», утверждённая Постановлением Правительства Республики Дагестан от 29.12.2017 года №307 «Об утверждении государственной программы Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018–2020 годов» (с изменениями в редакции Постановления Правительства Республики Дагестан от 04.04.2019 года №76);
- Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», Региональный проект Республики Дагестан, а также Махачкалинской городской агломерации на 2019–2024 годы, утвержденный президиумом Совета при Главе

Республики Дагестан по стратегическому развитию и проектной деятельности в республике Дагестан (протокол от 13 декабря 2018 года №11/7-02);

– Комплексный план транспортного обслуживания населения Республики Дагестан на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, утвержденный Постановлением Правительства Республики Дагестан от 27.12.2019 года №344.

На уровне ГО «город Дербент» действуют:

– Прогноз социально-экономического развития городского округа «город Дербент» на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов, утвержденный Постановлением Администрации городского округа «город Дербент» от 12.11.2019 года №540;

– Государственная программа Республики Дагестан «Комплексное территориальное развитие муниципального образования «городской округ «город Дербент», утвержденная Постановлением Правительства Республики Дагестан от 11.04.2019 года №78 (в редакции Постановления от 04.03.2020 года №29);

– Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории городского округа «город Дербент» на 2019–2024 годы», утвержденная Постановлением администрации городского округа «город Дербент» от 08.10.2019 №488.

Согласно вышеуказанному перечню документов, предусмотрены мероприятия по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблице 37 настоящего Документа.

### **1.3 Анализ социально-экономической характеристики и характеристики градостроительной деятельности территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая деятельность в сфере транспорта и дорожной деятельности**

По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан численность населения ГО «город Дербент» на 01.01.2020 год составляет – 125832 человек. Демографическая ситуация, сложившаяся за последние 5 (пять) лет, характеризуется процессом прироста населения. Динамика изменения численности населения за последние 5 (пять) лет представлена в таблице 1.

Таблица 1 - Динамика изменения численности населения

Год	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.
Население, чел.	122354	123162	123720	124677	125832

Демографическая ситуация на территории ГО «город Дербент» за представленный период характеризуется незначительным увеличением численности населения. За 5 (пять) лет численность населения увеличилась на 2,84 % – 3478 человек.

В настоящее время прослеживается тенденция к увеличению численности населения городского округа. Сложившейся показатель имеет тенденцию к увеличению естественного прироста населения, за счет превышения показателя рождаемости над показателем смертности. Численность населения в трудоспособном возрасте ежегодно возрастает на 0,2–0,5 %, что обеспечивает достаточный приток трудовых ресурсов на рынок труда городского округа.

Поддержание и сохранение демографической ситуации на уровне зависит во многом от общей социально-экономической политики государства.

Территория городского округа «город Дербент» в основном представлена селитебной, промышленной зонами и зоной музея-заповедника «Древний Дербент».

Зона музея-заповедника «Древний Дербент» выделена для сохранения планировки территорий, архитектурного облика зданий и сооружений, формирующих историческую среду этой части города.

Указом президента РФ от 20.02.1995 г. №176, 135 памятников истории и культуры, имеющих общемировое значение, объединены в комплексный памятник – Музей-заповедник «Древний Дербент», имеющий статус федерального. В 2003 году – музей-заповедник «Древний Дербент», включающий в себя крепость с цитаделью и множеством культурных и гражданских зданий, возраст которых разнится от 10 до 2500 лет, включен в список мирового наследия ЮНЕСКО.

Центральный градостроительный район города представлен исторической частью, определенной охранными зонами, где располагается селитебная зона, а также территориями, застроенными в последние 50 лет, начиная с 1946 года.

Южный градостроительный район представлен селитебной и производственной территориями и являются перспективными для дальнейшего развития нового административно-делового центра.

Северный градостроительный район представлен селитебной (многоэтажной и индивидуальной жилой застройкой) и общественно-деловой зонами.

В связи с закрытием и выносом промышленных территорий из исторического центра города Южный и Северный градостроительные районы определены как территории для развития городской промышленности и интенсивного освоения территории под жилищное строительство.

Сельское хозяйство не оказывает существенного влияния на уровень социально-экономического развития города.

Население, проживающее в индивидуальной жилой застройке, не содержит личное подсобное хозяйство, в связи с чем, садовые насаждения в границах городского округа практически отсутствуют.

Промышленный комплекс города Дербента имеет многоотраслевую производственную структуру и является одним из основных направлений специализации экономики города. Промышленная зона представлена такими крупными предприятиями, как АО «Дербентский коньячный комбинат», ОАО «Дербентский завод игристых вин», ОАО «ДКСМ», ОАО «Электросигнал», ОАО «Дагюгстрой».

Городской округ «город Дербент», будучи удаленным на 121 км от города Махачкалы – республиканского центра, имеет с ним хорошо развитую автотранспортную связь. Эти два города практически объединили административно-социальную инфраструктуру регионального значения, ориентированную на внутри – региональное обслуживание населения, в данной части субъекта. И в то же время занимает важное геостратегическое положение на границе России и Азербайджана.

ГО «город Дербент» имеет развитую социальную инфраструктуру.

Объекты образования представлены 65 муниципальными образовательными учреждениями, в том числе:

- 30 муниципальных дошкольных образовательных учреждений;
- 25 муниципальных общеобразовательных учреждений;
- 8 муниципальных учреждений дополнительного образования;
- 2 музыкальные школы, школа искусств и Дом детского и юношеского творчества.

Кроме того, в сфере дошкольного образования осуществляют свою деятельность негосударственные организации, предоставляющие услуги по школьному, дошкольному образованию, присмотру и уходу за детьми.

Система здравоохранения ГО «город Дербент» представлена Государственным бюджетным учреждением Республики Дагестан «Дербентская центральная городская больница», в структуру которой входят: 4 детские поликлинических отделения, 6 взрослые поликлиники, женская консультация, стоматологическая поликлиника, фельдшерско-акушерские пункты, стационарные отделения.

Система социального обслуживания ГО «город Дербент» представлена следующими учреждениями:

- ГБУ РД «Центр социального обслуживания населения в муниципальном образовании «город Дербент»;
- управление социальной защиты населения в МО «город Дербент»;
- Государственное учреждение – отделение Пенсионного фонда Российской Федерации по РД в г. Дербент.

В городском округе функционирует 112 спортивных сооружений, в том числе 8 детско-юношеских спортивных школ. Общая площадь спортивных сооружений составляет 56666 м<sup>2</sup>. В городе функционирует 1 (один) открытый стадион «Нарын Кала» вместимостью 2000 мест.

Спортивно-оздоровительная деятельность также осуществляется в рамках школьных занятий физкультурой и в форме любительского спорта.

В ГО «город Дербент» функционируют 19 учреждений культуры, в том числе Дворец детского и юношеского творчества, детская школа искусств, 6 библиотек, 8 музеев и 4 театра.

Характеристика социальной инфраструктуры городского округа приведена в таблице 2.

Таблица 2 - Характеристика социальной инфраструктуры городского округа

<b>Наименование показателя</b>	<b>Единица измерения</b>	<b>Кол-во</b>
<b>Образование</b>		
Дошкольное образование		
Число постоянных дошкольных учреждений, всего	Единиц	30
Общее образование		
Число общеобразовательных учреждений, всего	Единиц	24
Число детских домов (домов-интернатов), всего	Единиц	4
Число учреждений дополнительного образования детей	Единиц	2
<b>Здравоохранение</b>		
Число больничных учреждений	Единиц	16
Число амбулаторно-поликлинических учреждений	Единиц	16
<b>Культура и искусство</b>		
Число общедоступных библиотек	Единиц	6
Число учреждений культурно-досугового типа	Единиц	1
Число музеев	Единиц	8
Число театров	Единиц	4

Наименование показателя	Единица измерения	Кол-во
Физкультура и спорт		
Число спортивных сооружений, в том числе спортивные залы	Единиц	77
Стадионы	Единиц	1
Спортивные площадки	Единиц	38
Спортивно-игровые площадки для детей	Единиц	35

Вышеперечисленные учреждения, организации являются точками притяжения населения к местам приложения труда, отдыха, их расположения в границах городского округа и являются транспортным каркасом автомобильного и пешеходного движений.

Жилищный фонд по данным паспорта городского округа «город Дербент» на 01.01.2019 года составлял – 2220,0 тыс. м<sup>2</sup>. Жилищный фонд представлен многоквартирной и индивидуальной жилой застройкой с общим количеством жилых домов – 10948, в том числе:

- 10432 – индивидуальных жилых домов общей площадью 870 тыс. м<sup>2</sup>.
- 516 – многоквартирных домов общей площадью 1350 тыс. м<sup>2</sup>. Ветхий и аварийный жилищный фонд составляют 26 домов общей площадью 19863 м<sup>2</sup>, в том числе индивидуальные жилые дома – 0, многоквартирные дома – 26.

Сложившуюся градостроительную ситуацию в городском округе «город Дербент» в настоящее время можно охарактеризовать как сложную. За последние два десятилетия в городском округе «город Дербент» значительно ухудшилось состояние городской среды, сократилась площадь дворовых территорий многоквартирных домов и территорий общего пользования (парки, скверы, набережные и т. д.).

Средняя обеспеченность жилой площадью на 1 жителя городского округа составляет – 17,3 м<sup>2</sup>, что незначительно выше, чем средней республиканский стандарт – 16,0 м<sup>2</sup> на 1 человека.

В 2019 году в городе построено и сдано в эксплуатацию:

- 29,658 тыс. м<sup>2</sup> жилья;
- 11,45 тыс. м<sup>2</sup> коммерческих площадей.

ГО «город Дербент» обеспечен следующими видами коммунальных услуг: электроснабжение, газоснабжение, теплоснабжение, водоснабжение, водоотведение. Система централизованного водоотведения отсутствует система в отдельных микрорайонах города («Аэропорт», «Аваин-2», «Аваин-3», «Аваин-4»). Водоснабжение базируется на подземных водах Уллучаевского, Дербентского месторождений и

Азадоглинского участка Присамурского месторождения и осуществляется 32 насосными станциями, расположенными по всей территории города. Доля обеспеченности услугами централизованного водоснабжения – 65%, горячее водоснабжение отсутствует в связи с почасовой подачей холодной воды. Теплоснабжение осуществляется от 9 (девяти) источников (котельных). Городское электроснабжение в настоящее время питается от 3 (трех) подстанций общей мощностью 80,3 МВт. Уличное освещение города запитано от 40 (сорока) трансформаторных подстанций.

Уровень благоустройства жилищного фонда на сегодняшний день обеспечивает комфортность жилища и техническую доступность коммунальных услуг для потребителей.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников по городскому округу по данным Показателей социально-экономического развития городского округа «город Дербент» на 2019 составляла 25304,0 рублей, при этом, анализируя данные Росстата о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников на 2019 г., которая за месяц по Республике Дагестан составила 27163,7 руб., в ГО «город Дербент» можно отметить, что она незначительно ниже средней заработной платы по отношению к субъекту (Республика Дагестан).

Величина прожиточного минимума Республике Дагестан за IV квартал 2019 г. составила 9766,0 рублей в месяц на душу населения.

Город является вторым по численности населения и объему производимой продукции в Республике Дагестан. В основном, на территории муниципального образования расположены предприятия виноделия, пищевой и перерабатывающей промышленности.

Объем отгруженных товаров собственного производства составил 152,6% к уровню 2018 года.

Общий объем инвестиций в комплексное благоустройство города Дербента в 2019 году составил 1,31 млрд рублей.

В 2019 году объем инвестиций в экономику города составил 2,89 млрд. руб., в том числе 1,88 млрд. руб. – частный капитал, что выше показателя 2018 года на 12%.

#### **1.4 Результаты характеристики сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог**

Внешние связи города происходят посредством:

– автомобильной дороги федерального значения Р-217 «Кавказ» 4 (идентификационный номер 00 ОП ФЗ Р-217 (Е50, Е117, Е119, АН8, СН, общей протяженностью в границах субъекта – 274,722 км, автомобильная дорога соответствует I

– III техническим категориям, дорога находится в хорошем состоянии, эксплуатационное состояние соответствует нормативным требованиям). Трасса автомобильной дороги «Кавказ» обходит город с запада и проходит вдоль его границы с севера на юг, минует историческую часть города по тоннелю. (Протяженность автомобильной дороги в границах городского округа составляет – 18,25 км. Длина тоннеля составляет 318 метров, ширина – 9 метров. Пропускная способность тоннеля рассчитана на 30 тысяч единиц автотранспорта в сутки. В пределах города дорога имеет 2 (две) полосы движения. На севере и юге от центрального района к автодороге примыкают два въезда в город);

– автомобильной дороги республиканского значения «Дербент – Хучни– Хив» 5 (идентификационный номер 82 ОП РЗ 82К-018, общей протяженностью в границах Республики – 85,2 км). Автомобильная дорога по квалификации имеет III техническую категорию с полосой отвода 22 м.

В настоящее время въезд в город и выезд из города осуществляется:

– с федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ», с двух точек, что в свою очередь диктует перегруженность городской сети в основных узловых точках на выезде и въезде. Основной (северный) въезд и выезд осуществляется по улице Гагарина. Улица Гагарина является тупиковой и упирается в улицу Курбанова, но позволяет добраться до общественно-делового центра города Дербент (где расположены районная и городская администрации). Вторичный въезд и выезд в город осуществляется по улице Сальмана. Выезд на федеральную автомобильную дорогу Р-217 «Кавказ» обеспечивает улица А. Исмаилова (которая расположена перед южным порталом тоннеля и характеризуется тесной застройкой);

– по улице Шеболдаева со стороны поселка Хазар;

– через Шихсалахский пост со стороны тоннеля по улице Родниковая.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся на территории городского округа «город Дербент» представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Перечень автомобильных дорог общего пользования

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
1	улица Автовокзальная	2,015	без категории	асфальт
2	улица Шатииль Абрамова	1,52	без категории	асфальт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
3	улица Джамалтудина Атаева	0,9	без категории	асфальт
4	проспект К.Агасиева	1,8	без категории	асфальт
5	улица Айдинбекова	0,75	без категории	асфальт
6	улица Хосров Ануширвана	0,701	без категории	асфальт
7	улица Асфальто-бетонный	0,405	без категории	асфальт
8	улица В.Бешенцева	0,975	без категории	асфальт
9	улица Буйнакского	2,005	без категории	асфальт
10	улица Бестужева-	1,006	без категории	асфальт
11	улица Графа Воронцова	1,2	без категории	асфальт
12	улица Виноградная	1,502	без категории	асфальт
13	улица Вавилова	1,2	без категории	асфальт
14	улица Винзаводская	1,201	без категории	асфальт
15	улица Грибоедова	0,93	без категории	асфальт
16	улица Гончарова	0,56	без категории	асфальт
17	улица Градостроительная	1,435	без категории	асфальт
18	улица Гырхлар-Капы	1,004	без категории	асфальт
19	улица Генриха Гасанова	1,2	без категории	асфальт
20	улица Гагарина	3,27	без категории	асфальт
21	улица С. Габиева	0,44	без категории	асфальт
22	улица М.Горького	0,734	без категории	асфальт
23	переулок Гаджиева	0,44	без категории	асфальт
24	улица Гоголя	0,725	без категории	асфальт
25	улица Деде-Коркут	0,953	без категории	асфальт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
26	улица Александра Дюма	0,642	без категории	асфальт
27	улица Дахадаева	0,817	без категории	асфальт
28	улица Г. Далгата	0,46	без категории	асфальт
29	улица М. Далгата	0,19	без категории	асфальт
30	улица С.Дрожжина	0,722	без категории	асфальт
31	улица 345Дагестанской	1,55	без категории	асфальт
32	улица А. Исмаилова	0,305	без категории	асфальт
33	Улица 3-го Интернационала	0,82	без категории	асфальт
34	улица Н. Калущкого	0,529	без категории	асфальт
35	улица Имама Кули-Бека	0,282	без категории	асфальт
36	улица Кирова	0,583	без категории	асфальт
37	переулок Крайний	0,799	без категории	асфальт
38	улица Канделаки	0,573	без категории	асфальт
39	улица Курбанова	0,828	без категории	асфальт
40	улица Карьерная	0,47	без категории	асфальт
41	улица Крепостная	0,338	без категории	асфальт
42	улица Комарова	0,326	без категории	асфальт
43	Переулок Красноармейский	0,518	без категории	асфальт
44	переулок 1-й	0,180	без категории	асфальт
45	переулок 2-й	0,164	без категории	асфальт
46	переулок 3-й	0,210	без категории	асфальт
47	переулок 4-й	0,200	без категории	асфальт
48	улица Красная Заря	1,07	без категории	асфальт
49	переулок Гильядова	0,126	без категории	асфальт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
50	улица Зои Космодемьянской	0,307	без категории	асфальт
51	улица Коркмазова	0,447	без категории	асфальт
52	улица Мирзы Казим-Бека	0,342	без категории	асфальт
53	улица Крупской	0,841	без категории	асфальт
54	улица Ковровая	0,328	без категории	асфальт
55	улица Баба Кулиева	0,326	без категории	асфальт
56	улица Кобякова	1,85	без категории	асфальт
57	улица Ленина	2,13	без категории	асфальт
58	улица Патриса Лумумбы	0,236	без категории	асфальт
59	улица Марко-Поло	0,353	без категории	асфальт
60	улица Карла Маркса	1,22	без категории	асфальт
61	улица Махачкалинская	2,75	без категории	асфальт
62	улица Мамедбекова	0,792	без категории	асфальт
63	улица Низами-Гянджеви	0,834	без категории	асфальт
64	улица Некрасова	0,278	без категории	асфальт
65	улица Орджоникидзе	0,891	без категории	асфальт
66	улица Оскара	0,227	без категории	асфальт
67	улица Петра Первого	0,28	без категории	асфальт
68	улица Приморская	1,56	без категории	асфальт
69	улица Прикаспийская	1,96	без категории	асфальт
70	улица Пугина	0,757	без категории	асфальт
71	улица Пушкина	2,801	без категории	асфальт
72	улица Родниковая	0,63	без категории	асфальт
73	улица М. Рзаева	0,694	без категории	асфальт
74	улица Рамазанова	0,366	без категории	асфальт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
75	улица Расулбекова	0,796	без категории	асфальт
76	трасса Ростов-Баку	11,09	без категории	асфальт
77	улица Рыбзавод-54	0,306	без категории	асфальт
78	переулок Рзаева	0,8	без категории	асфальт
79	площадь Свободы	1,002	без категории	асфальт
80	улица Генерала Н.Г. Садыкова	1,55	без категории	асфальт
81	улица Гаруна Саидова	0,265	без категории	асфальт
82	улица Сальмана	2,6	без категории	асфальт
83	улица Г. Алиева	1,95	без категории	асфальт
84	улица Свердлова	0,7	без категории	асфальт
85	улица Генерала Сеидова	1,7	без категории	асфальт
86	улица Таги-Заде	1,18	без категории	асфальт
87	улица Тахо-Годи	0,507	без категории	асфальт
88	улица Хандадаша Тагиева	2,12	без категории	асфальт
89	улица Урта-Капы	0,493	без категории	асфальт
90	улица Мухамеда Физули	0,824	без категории	асфальт
91	улица Фабричная	0,267	без категории	асфальт
92	улица Шеболдаева	4,43	без категории	асфальт
93	улица Шахбазова	1,188	без категории	асфальт
94	переулок Шеллапугина	0,561	без категории	асфальт
95	переулок Чапаева	1,18	без категории	асфальт
96	улица А. Эрлиха	0,671	без категории	асфальт
97	улица Мухамеда Ярагского	0,7	без категории	асфальт
98	улица С. Стальского	0,7	без категории	асфальт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
99	улица 2-1 Магал	0,8	без категории	асфальт (плитка)
100	улица Аваин-булаг	0,4	без категории	грунт
101	улица Аграрная	1,808	без категории	грунт
102	улица Азиза-Аскерова	1,008	без категории	грунт
103	улица Хизгила Авшалумова	0,7	без категории	грунт
104	улица Шамсулы Алиева	1,8	без категории	грунт
105	улица Джумшуда Ашурова	0,901	без категории	грунт
106	улица М. Аликперли	1,001	без категории	грунт
107	улица Мирзы Ахундова	0,365	без категории	грунт
155	улица Генерала Насирова	0,987	без категории	грунт
156	улица Н. Нариманова	1,3	без категории	грунт
157	улица Нанейшвили	0,980	без категории	грунт
158	улица Насосная	0,301	без категории	грунт
159	улица Афанасия Никитина	0,185	без категории	грунт
160	улица Наклонная	0,09	без категории	грунт
161	улица Огородная	0,2	без категории	грунт
162	улица Окружная	0,75	без категории	грунт
163	улица Октябрьский проезд	0,22	без категории	грунт
164	улица 25 лет Октября	0,336	без категории	грунт
165	улица Проселочная	5	без категории	грунт
166	улица Парниковая	0,32	без категории	грунт
167	улица Пирогова	0,184	без категории	грунт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
168	улица Путейская	0,102	без категории	грунт
169	улица Проектная	0,65	без категории	грунт
170	улица Подгорная	7,639	без категории	грунт
171	улица Пилотная	0,55	без категории	грунт
172	улица Персиковая	0,8	без категории	грунт
173	улица Пинхаскала	0,632	без категории	грунт
174	улица 1-я Продольная	0,342	без категории	грунт
175	улица 2-я Продольная	0,342	без категории	грунт
176	улица Речная	0,355	без категории	грунт
177	улица Рыбникова	1,5	без категории	грунт
178	улица Сабновинская	0,926	без категории	грунт
179	улица Г. Саидова	1,3	без категории	грунт
180	улица Сурмача	0,36	без категории	грунт
181	улица Сенченко	0,36	без категории	грунт
182	улица Самурского	0,779	без категории	грунт
183	улица Стуруа	0,578	без категории	грунт
184	улица Садовая	0,65	без категории	грунт
185	улица Строительная	1,22	без категории	грунт
186	переулок Степной	0,19	без категории	грунт
187	улица Сухой Речки	2,006	без категории	грунт
188	улица Спортивная	0,477	без категории	грунт
189	улица Связистов	0,19	без категории	грунт
190	улица Северная	0,5	без категории	грунт
191	улица Салаватова	0,361	без категории	грунт
192	переулок Средний	0,12	без категории	грунт
193	переулок Сквозной	0,1	без категории	грунт
194	улица Солнечная	0,3	без категории	грунт
195	улица Зейнал-Абидина	1,28	без категории	грунт
196	улица Талыбова	0,35	без категории	грунт
197	улица Транспортная	0,4	без категории	грунт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
198	улица У. Умурдинова	0,25	без категории	грунт
199	улица Фаталихана	0,703	без категории	грунт
200	улица Фермерская	0,57	без категории	грунт
201	улица Хазарская	0,56	без категории	грунт
202	улица Хизроева	0,354	без категории	грунт
203	улица Гаджи Ханмамедова	0,86	без категории	грунт
204	тупик Хуторской	0,501	без категории	грунт
205	улица Шуаи	0,403	без категории	грунт
206	улица Штормовая	0,808	без категории	грунт
207	улица Шекспира	0,781	без категории	грунт
208	улица Энергетиков	0,85	без категории	грунт
209	улица В. Эмирова	0,477	без категории	грунт
210	улица Юзбекова	0,356	без категории	грунт
211	улица Южная	0,313	без категории	грунт
212	улица Абрикосовая	0,321	без категории	грунт
213	улица Урожайная	0,205	без категории	грунт
214	переулок Толстого	0,183	без категории	грунт
215	улица Г. Цадасы	0,3	без категории	грунт
216	улица Цветочная	0,2	без категории	грунт
217	улица Яблочная	0,2	без категории	грунт
218	улица Гусейна Веяди	0,302	без категории	грунт
219	улица Арендаторов	0,22	без категории	грунт
220	улица Маячная	0,21	без категории	грунт
221	улица Паралельная	2,5	без категории	грунт
222	улица Изумрудная	0,35	без категории	грунт
223	улица Вишневая	0,48	без категории	грунт
224	улица Юбилейная	0,838	без категории	грунт
225	улица Сосновая	0,83	без категории	грунт
226	улица Олохова	0,835	без категории	грунт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
227	улица Сиреневая	0,815	без категории	грунт
228	улица Березка	0,25	без категории	грунт
229	улица Штормова	0,8	без категории	грунт
230	улица Энтузиасто	0,56	без категории	грунт
231	улица Щелкова	1,3	без категории	грунт
232	улица О. Хайяма	1	без категории	грунт
233	улица М. Твена	0,69	без категории	грунт
234	улица Рудаки	0,75	без категории	грунт
235	(с/т Волна) Садовая	0,63	без категории	грунт
236	(с/т Волна) Цветочная	0,2	без категории	грунт
237	(с/т Волна) Морская	3,6	без категории	грунт
238	(с/т Волна) Прибережная	2,6	без категории	грунт
239	улица Псковская	0,32	без категории	грунт
240	улица Кронштатская	0,32	без категории	грунт
241	улица Можайская	0,3	без категории	грунт
242	улица Нартколинская	0,25	без категории	грунт
243	улица Крымская	0,25	без категории	грунт
244	улица Артековская	0,925	без категории	грунт
245	улица Б. Айдаева	1,6	без категории	грунт
246	улица Волжская	0,235	без категории	грунт
247	улица Азовская	0,95	без категории	грунт
248	улица Заводская	0,95	без категории	грунт
249	улица Колхозная	0,8	без категории	грунт
250	улица Порт Петровского	0,8	без категории	грунт
251	улица Инженерная	1,473	без категории	грунт
252	улица Коллективная	0,67	без категории	грунт
253	улица Б. Айдаева	0,6	без категории	грунт
254	улица Вургуна	0,865	без категории	грунт

<b>№п/п</b>	<b>Наименование участка</b>	<b>Протяженность в границах городского округа, км</b>	<b>Техническая категория</b>	<b>Основные виды покрытия</b>
255	улица Рабочая	1,33	без категории	грунт
256	улица от «Магнита» вниз	1,73	без категории	грунт
257	улица Сенченко	1,4	без категории	грунт
258	улица Генерала Б.	1,002	без категории	щебень
259	улица Аэропортовская	0,651	без категории	щебень
260	улица Фазу Алиевой	1,5	без категории	щебень
261	улица Богатырева	0,901	без категории	щебень
262	улица Восточная	1,5	без категории	щебень
263	улица В. Громаковского	1,71	без категории	щебень
264	улица Заводская	0,837	без категории	щебень
265	улица Котрова	1,122	без категории	щебень
266	улица Караева	0,618	без категории	щебень
267	улица Гашима Казимова	0,881	без категории	щебень
268	улица Лермонтова	1,462	без категории	щебень
269	улица Ломоносова	0,534	без категории	щебень
270	улица Якова Маркуса	0,602	без категории	щебень
271	улица 1-й Магал	0,677	без категории	щебень
272	улица 4-й Магал	0,983	без категории	щебень
273	улица 5-й Магал	0,751	без категории	щебень
274	улица 6-й Магал	0,955	без категории	щебень
275	улица 7-й Магал	0,884	без категории	щебень
276	улица 8-й Магал	0,9	без категории	щебень
277	улица 9-й Магал	0,643	без категории	щебень
Итого, в том числе:		259,0	-	-
с асфальтобетонным покрытием		103,163	-	-
из щебеночно-гравийной		19,919	-	-

№п/п	Наименование участка	Протяженность в границах городского округа, км	Техническая категория	Основные виды покрытия
	смеси			
	с грунтовым покрытием	135,918	-	-

Согласно Показателям социально-экономического развития городского округа «город Дербент» на 01.10.2019 года, предоставленной МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет - 37%.

Дорожная сеть ГО «город Дербент» преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании городского движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Наличие заторов, ограничений движения транспорта, разделения города преградами, пролегание по его территории федеральной и региональной автомобильных дорог, создают не удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. Существует ряд факторов, которые снижают безопасность дорожного движения.

Дороги по улицам Гагарина, Сальмана, Шеболдаева, Х. Тагиева имеют достаточную длину для набора высоких скоростей движения на всей их протяженности, что, при условии отсутствия средств предупреждения данного явления, вызывает систематическое нарушение установленного скоростного режима в городе Дербент, провоцируя при этом ДТП.

Необходимо отметить, что скорость удара в значительной степени определяет последствия ДТП. В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 г. была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % [3].

Основной каркас УДС имеет приоритетные направления улиц в центральном районе с запада на восток. В северном и южном районах многоэтажной застройки уличная сеть имеет прямоугольно-квадратную систему. В микрорайонах индивидуальной жилой

застройки в разбивке уличной сети предпочтение отдается прямоугольно-линейной системе. Улицы, расположенные в направлении «запад-восток» проходят через весь город, имеют прямолинейное начертание, покрытие проезжей части и тротуаров - асфальтовое. Ширина улиц в красных линиях составляет 25–30 метров.

Улицы, расположенные в направлении «север-юг» имеют меньшую протяженность и ширину, за исключением улиц в микрорайонах многоэтажной застройки.

Наличие крепостных стен в центре города, особенно северной стены, длина которой составляет 2 600 м и узких ворот, расположенных в ней на расстоянии 900 м друг от друга, является для города, сдерживающим фактором в развитии автомагистралей и УДС в северном и южном направлениях.

Сам город разделен на две части проходящей железнодорожной ветвью СКЖД. Линия железной дороги отделяет прибрежную зону от центра города. Движение автотранспорта к прибрежной зоне осуществляется по улице Пушкина и проспекту Агасиева, по которым расположены путепроводы.

Проспект Агасиева выходит на улицу Х. Тагиева, которая в свою очередь обеспечивает выход к городу Дагестанские Огни вдоль побережья через поселок Новый Уркарах.

Улица Пушкина обеспечивает выход на улицу Шеболдаева, которая в свою очередь выходит к поселку Хазар и далее к Р-217 «Кавказ».

Вышеописанную транспортную сеть города можно условно разделить на четыре части:

- проспект Агасиева и северная часть города в целом от нее;
- центр города между проспектом Агасиева и улицей Пушкина;
- улица Пушкина и южная часть города в целом от нее;
- прибрежная зона, заключенная между ветвью СКЖД, улицами Х. Тагиева и Шеболдаева.

В северной части города сосредоточены основные промышленные предприятия, в связи, с чем основная транспортная нагрузка ложится на транспортную сеть улицы Гагарина и проспекта Агасиева с примыкающими к ним улицами.

Среднегодовая плотность всей улично-дорожной сети городского округа составляет 0,27 км/км<sup>2</sup>.

Главными улицами города являются улицы: Гагарина, Сальмана, Пушкина, Ленина, Буйнакского, Шеболдаева, Хандадаша Тагиева, Генерала Сеидова, 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии, Гейдара Алиева, Махачкалинская и проспект Агасиева.

Улица Гагарина – Магистральная улица регулируемого движения общегородского значения, обеспечивает выезд транспортных потоков города на автомобильную дорогу федерального значения Р-217 «Кавказ» в северном направлении. Следует отметить, что в настоящее время только по улице Гагарина (через ворота Даш-Капы) обеспечивается транспортная связь южного, центрального и северного районов. Улица имеет протяженность 3,27 км, ширину в красных линиях 25,0 м, ширину проезжей части 13,2 м.



Рисунок 2 – Ул. Гагарина

Улица Сальмана - Магистральная улица общегородского значения обеспечивает выезд транспортных потоков города на автомобильную дорогу федерального значения Р-217 «Кавказ» в южном направлении. Улица имеет протяженность 2,6 км, ширину в красных линиях 23 м, ширину проезжей части 10,5 м. Развязки движения транспорта, в том числе и на примыкании улицы к автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ» - отсутствуют.



Рисунок 3 – Ул. Сальмана

Проспект Агасиева – Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, обслуживает транспортные потоки северного района, микрорайонов многоэтажной застройки и обеспечивает выход транспорта на улицу Гагарина. Проспект имеет протяженность 1,8 км, ширину в красных линиях 44 м, ширину проезжей части 24 м. На примыкании к улице Гагарина и на пересечении с улицей 345-й Дагестанской Стрелковой Дивизии имеются развязки в одном уровне. Через железную дорогу автотранспорт следует по путепроводу длиной 400 м, шириной проезжей части 13,8 м.



Рисунок 4 – Просп. Агасиева

Улица Пушкина - Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, является основной транспортной магистралью, связывающей промышленные предприятия, расположенные вдоль железной дороги, железнодорожный вокзал с основной застройкой города. Улица имеет протяженность 2,801 км, ширину в красных линиях 25 м, ширину проезжей части 14,5 м. Через железную дорогу сооружен путепровод длиной 256 м с шириной проезжей части 10 м.



Рисунок 5 – Ул. Пушкина

Улица Ленина - улица районного значения. Улица имеет протяженность 2,13 км, ширину в красных линиях 25 м, ширину проезжей части 8,7 м.



Рисунок 6 – Ул. Ленина

Улица Буйнакского - проходит параллельно улицы Пушкина и дублирует ее функции. Улица имеет протяженность 2,005 км, ширину в красных линиях 24,5 м, ширину проезжей части 12,0 м.



Рисунок 7 – Ул. Буйнакского

Улица Шеболдаева – Магистральная улица районного значения. Улица расположена вдоль южного побережья (примыкает к путепроводу) и обеспечивает транспортную связь города с побережьем и селом Хазар. Улица имеет протяженность 4,43 км, ширину в красных линиях 18,7 м, ширину проезжей части 8,0 м.

Проспект Агасиева - Магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, обслуживает транспортные потоки северного района, микрорайонов многоэтажной застройки и обеспечивает выход транспорта на улицу Гагарина. Проспект имеет протяженность 1,8 км, ширину в красных линиях 44 м, ширину проезжей части 24 м. На примыкании к улице Гагарина и на пересечении с улицей 345-й Дагестанской

Стрелковой Дивизии имеются развязки в одном уровне. Через железную дорогу автотранспорт следует по путепроводу длиной 400 м, шириной проезжей части 13,8 м.



Рисунок 8 – Ул. Шеболдаева

Улица Хандадаша Тагиева – Магистральная улица районного значения. Улица расположена вдоль северного побережья, примыкает к проспекту Агасиева и обеспечивает транспортную связь города в северном направлении с побережьем, с комбинатом стройматериалов и с коллективными садами. Улица имеет протяженность 2,12 км, ширину в красных линиях 19,5 м, ширину проезжей части 9,5 м.



Рисунок 9 – Ул. Хандадаша Тагиева

Улица Генерала Сеидова – Магистральная улица районного значения. Улица расположена параллельно проспекту Агасиева и примыкает к улице Гагарина. Улица имеет протяженность 1,7 км, ширину в красных линиях 24 м, ширину проезжей части 14,2 м.



Рисунок 10 – ул. Генерала Сеидова

Улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии – магистральная улица районного значения. Улица примыкает к улице Генерала Сеидова, проспекту Агасиева и улице Гейдара Алиева. Улица имеет протяженность 1,55 км, ширину в красных линиях 37 м, ширину проезжей части 15,55 м.



Рисунок 11 – Ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии

Улица Гейдара Алиева – Магистральная улица районного значения. Улица примыкает к улице Гагарина и улице Махачкалинская. Улица имеет протяженность 1,95 км, ширину в красных линиях 18–30 м, ширину проезжей части 7 - 12 м, четырехполосная.



Рисунок 12 – ул. Гейдара Алиева

Улица Махачкалинская – Улица расположена вдоль железной дороги и объединяет улицы Г. Сеидова и Г. Алиева. Улица имеет протяженность 2,75 км, ширину в красных линиях 32 м, ширину проезжей части 6 м.



Рисунок 13 – Махачкалинская ул.

Категории автомобильным дорогам общего пользования местного значения не присвоены.

Категория улиц и дорог для движения автомобильного транспорта выбирается в зависимости от существующей интенсивности и состава транспортного потока (при реконструкции) и планируемых интенсивностей и состава транспортного потока (при строительстве).

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» для улично-дорожной сети городского округа «город Дербент» характерны следующие категории:

– магистральные улицы общегородского значения 2-го и 3-го класса, обеспечивающие связи между жилыми, промышленными районами и центрами

планировочных районов. Пересечения с магистральными улицами и дорогами других категорий осуществляется в одном или разных улицах;

- магистральные улицы районного значения, обеспечивающие связи между территориями города и выход на другие магистрали;

- улицы и дороги местного значения, а именно улицы в зонах жилой застройки, улицы в общественно-деловых и торговых зонах, улицы и дороги в производственных зонах, обеспечивающие транспортную и пешеходную связь на территории жилых районов, внутри зон и районов административно-деловой застройки, внутри промышленных, коммунально-складских зон и районов, и обеспечивающие доступ к участкам этих зон и районов.

Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых происходит рост интенсивности движения, это приводит к появлению колонн автомобилей.

Число обгонов сокращается. Отмечаются колебания интенсивности движения в течение часа. Максимальная интенсивность составляет 75% от пропускной способности. Скорость движения незначительно снижается с ростом интенсивности движения. При этом число дорожно-транспортных происшествий увеличивается с ростом интенсивности движения. При дальнейшем росте интенсивности дорожного движения скорость начинает уменьшаться с увеличением загрузки дороги движением, плотность движения резко возрастает. Свобода маневрирования автомобилей ограничена, водители ощущают снижение физического и психологического уровней комфорта. Даже при небольших ДТП возникают заторы, связанные с отсутствием возможности объезда мест совершения ДТП.

Отдельные участки улично-дорожной сети не справляются с имеющимися транспортными потоками. Наблюдаются продолжительные заторы в утренний и вечерний час «пик» на улицах Гагарина, Г. Гасанова, Х. Тагиева, 345 Дагестанской стрелковой дивизии, проспекту Агасиева, также в районе Южного автовокзала.

### **1.5 Результаты характеристики существующей организации движения, включая характеристику организации дорожного движения транспортных средств общего пользования, характеристику организации движения грузовых транспортных средств, характеристику организации движения пешеходов и велосипедистов**

Транспортную инфраструктуру ГО «город Дербент» образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной

инфраструктуры городского округа являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

В пределах городского округа для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и общественный транспорт, а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Внешние транспортно-экономические связи городского округа с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (пассажирским и грузовым) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

### **1.5.1 Железнодорожный транспорт**

Участковая железнодорожная станция (код станции 544501) Махачкалинского региона Северо-Кавказской железной дороги расположена в городе Дербент и имеет 4 (четыре) платформы. Форма платформ – прямая. Тип платформ- 1 (одна) боковая, 3 (три) островных. Количество поездов пассажирского сообщения – 4 пар/сут. Доступ к станции осуществляется с улиц Кобякова, Шеболдаева, Давыдовой. Схема участка СКЖД представлена на рисунке 14.

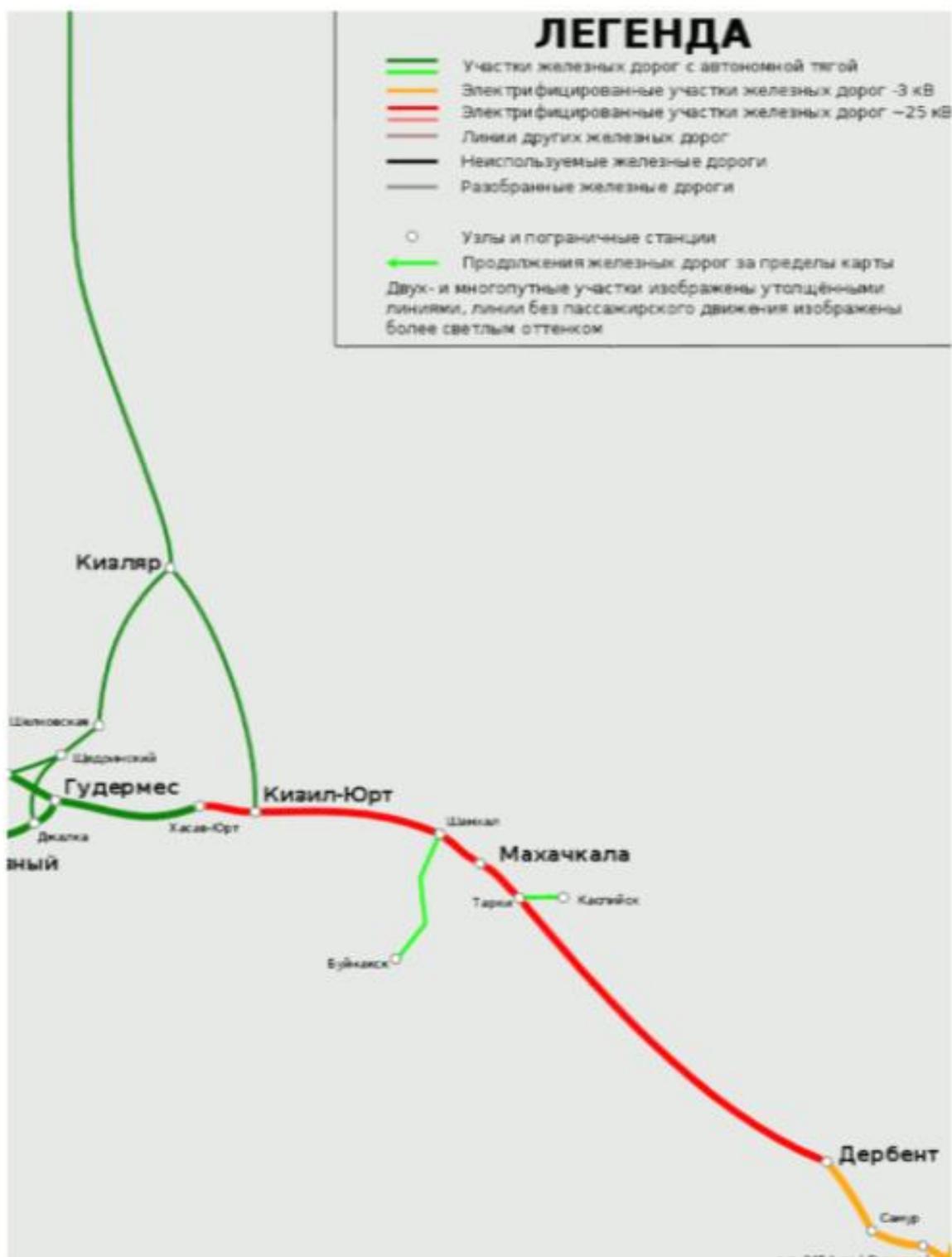


Рисунок 14 – Участок СКЖД в районе г. Дербент

### 1.5.2 Автомобильный транспорт

Внешние транспортно-экономические связи ГО «город Дербент» с республиканским центром с другими населенными пунктами Республики Дагестан осуществляются автомобильным транспортом по дорогам федерального и республиканского значений.

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения ГО «город Дербент» находится в удовлетворительном

состоянии. При этом техническое состояние части дорог по своим параметрам не соответствует возрастающим транспортным потокам. К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Общественный транспорт в городском округе представлен межмуниципальным и муниципальными маршрутами. Движение общественного транспорта осуществляется по дорогам общего пользования в общем потоке транспортных средств.

Межмуниципальное и муниципальное сообщение имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть и обеспечивает связь городского округа с федеральным и региональным центрами, и прилегающими населенными пунктами.

Движение грузового транспорта осуществляется преимущественно по автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ», которая обходит город с запада и проходит вдоль его границы с севера на юг, минуя историческую часть города по тоннелю.

Организация дорожного движения на территории ГО «город Дербент» определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам.

На территории ГО «город Дербент» на участках УДС по улице Гагарина установлены знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» и 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено», которые запрещает дальнейшее движение грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн или массой, указанной на знаке, и вводят ограничение на движение транспорта, который перевозит опасные грузы. Для этих целей движение таких автомобилей организовано по улице Махачкалинская.

Движение грузовых автомобилей разрешено по улицам Махачкалинская, 345 Дагестанской стрелковой Дивизии, Кобякова и Буйнакского.

### **1.5.3 Велосипедный транспорт**

Перемещение жителей города на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам.

Велосипедное движение в ГО «город Дербент» осуществляется в не организованном порядке. Система улиц сформирована преимущественно с пешеходным движением. Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется совместно по тротуарам без разделения на зоны движения посредством дорожной разметки.

Приложение Strava – сервис для отслеживания активности спортсменов, позволил проанализировать данные и статистику использования велосипедного транспорта, и

используемые маршруты передвижения на территории ГО «город Дербент», из чего можно сделать вывод, что движение велосипедного транспорта также происходит на улицах по проезжей части, либо по ее обочине, что приводит к возникновению опасных ситуаций.

Картограмма частоты использования дорог для передвижения на велосипедном транспорте на территории ГО «город Дербент» представлена на рисунке 15

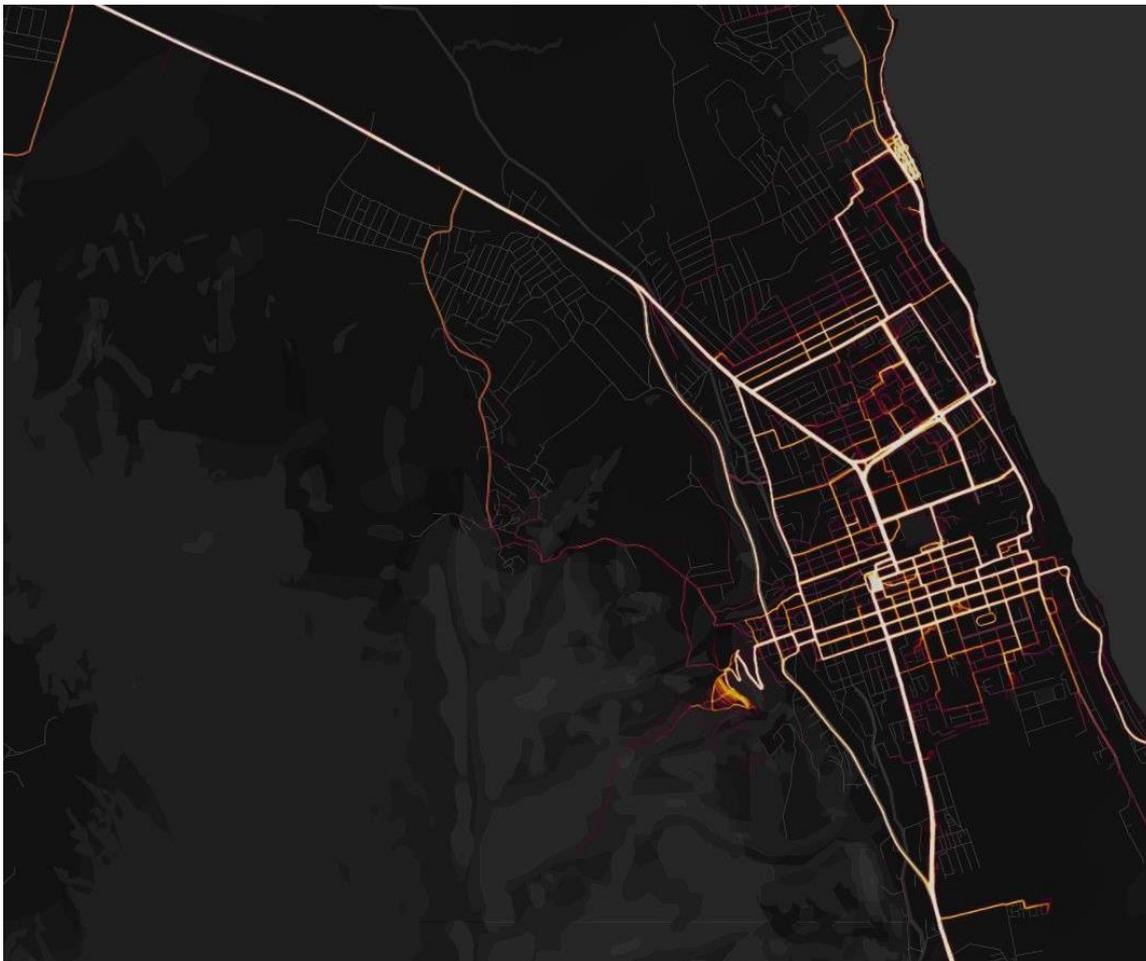


Рисунок 15 – Картограмма частоты использования дорог для передвижения на велосипедном транспорте на территории ГО «город Дербент»

На карте видно, что наибольшую велоактивность население ГО «город Дербент» проявляет на автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ», а также по улицам Гагарина, Г. Алиева, Махачкалинская, Х. Тагиева (район набережной), 345 Дагестанской стрелковой дивизии, Генерала Гайдарова, Генерала Сеидова, Сальмана, Пушкина, Буйнакского, Красная Заря, Шеболдаева, 3-я Нагорная, Орта-Капы и переулку 5-я Нагорная (в сторону крепости «Нарын-Кала»), проспекту Агасиева, площадь Свободы (Администрация города).

Специально оборудованных веломаршрутов, с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории городского округа нет. Отсутствие

велосипедной инфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта.

#### 1.5.4 Пешеходное движение

На территории городского округа имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров приведен в таблице 4.

Таблица 4 – Перечень тротуаров на территории городского округа

№ п/п	Наименование	Адрес (местоположение)	Ширина, м	Про-ть, км	Тип покрытия
1	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Автовокзальная (одна сторона правая)	1,5	2,0	асфальт
2	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Джамалутдина Атаева (одна сторона правая)	1,5	0,8	асфальт
3	Пешеходные тротуары	город Дербент, проспект К.Агасиева (обе стороны)	2,0	1,6	асфальт
4	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Айдинбекова (обе стороны)	1,5	0,6	асфальт
5	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Хосров Ануширвана, (одна сторона левая)	1,5	0,5	асфальт
6	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица В. Бешенцева (обе стороны)	1,5	0,6	тротуарная плитка
7	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Буйнакского (обе стороны)	1,5	2,0	тротуарная плитка
8	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Бестужева-Марлинского (обе стороны)	1	1,0	асфальт
9	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Графа Воронцова (одна сторона правая)	1,5	1,0	асфальт
10	Пешеходные	город Дербент, улица	1,5	1,0	асфальт

№ п/п	Наименование	Адрес (местоположение)	Ширина, м	Про-ть, км	Тип покрытия
	тротуары	Вавилова (одна сторона правая)			
11	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Винзаводская (одна сторона левая)	1	1,1	тротуарная плитка
12	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Грибоедова (обе стороны)	1	0,9	тротуарная плитка
13	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Гончарова (одна сторона левая)	1,5	0,5	асфальт
14	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Гырхлар-Капы (одна сторона правая)	1	1,0	тротуарная плитка
15	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Генриха Гасанова (обе стороны)	1,5	1,0	асфальт
16	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Гагарина (обе стороны)	2	3,1	тротуарная плитка
17	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица С. Габиева (обе стороны)	1	0,4	тротуарная плитка
18	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица М. Горького (обе стороны)	1,5	0,7	асфальт
19	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок Гаджиева (обе стороны)	1	0,4	асфальт
20	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Гоголя (одна сторона правая)	1,5	0,7	тротуарная плитка
21	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Деде-Коркут (одна сторона правая)	1,5	0,9	асфальт

№ п/п	Наименование	Адрес (местоположение)	Ширина, м	Про-ть, км	Тип покрытия
22	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Александра Дюма (одна сторона левая)	1,5	0,6	асфальт
23	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Дахадаева (обе стороны)	1	0,8	асфальт
24	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Г. Далгата (обе стороны)	1,5	0,4	асфальт
25	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица М. Далгата (обе стороны)	1,5	0,15	асфальт
26	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии (обе стороны)	1,5	1,5	тротуарная плитка
27	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица 3-го Интернационала (обе стороны)	1,5	0,8	тротуарная плитка
28	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Н. Калуцкого (одна сторона левая)	1	0,5	асфальт
29	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Кирова (одна сторона левая)	1	0,55	асфальт
30	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Кандалаки (обе стороны)	1	0,55	асфальт
31	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица С. Курбанова (обе стороны)	1,5	0,81	тротуарная плитка
32	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Карьерная (одна сторона правая)	1	0,45	тротуарная плитка
33	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Крепостная (обе стороны)	1	0,3	тротуарная плитка

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование</b>	<b>Адрес (местоположение)</b>	<b>Ширина, м</b>	<b>Про-ть, км</b>	<b>Тип покрытия</b>
34	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок Красноармейский (обе стороны)	1	0,5	асфальт
35	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок 1-й Красноармейский (одна сторона правая)	1	0,15	асфальт
36	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок 2-й Красноармейский (одна сторона правая)	1	0,15	асфальт
37	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок 3-й Красноармейский (одна сторона правая)	1	0,15	асфальт
38	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок 4-й Красноармейский (одна сторона правая)	1	0,16	асфальт
39	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Красная Заря (обе стороны)	1,5	1,02	асфальт
40	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок Гилядова (обе стороны)	1	0,15	асфальт
41	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Зои Космодемьянской (одна сторона правая)	1	0,3	асфальт
42	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Мирзы Казим-Бека (одна сторона правая)	1,5	0,3	тротуарная плитка
43	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Крупской (обе стороны)	1	0,81	тротуарная плитка
44	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Баба Кулиева (одна сторона левая)	1,5	0,3	тротуарная плитка

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование</b>	<b>Адрес (местоположение)</b>	<b>Ширина, м</b>	<b>Про-ть, км</b>	<b>Тип покрытия</b>
45	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Кобякова (обе стороны)	1	1,7	асфальт
46	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Ленина (обе стороны)	1,5	2,105	тротуарная плитка
47	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Марко-Поло (одна сторона правая)	1,5	0,3	тротуарная плитка
48	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Карла Маркса (обе стороны)	1	1,1	асфальт
49	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Мамедбекова (обе стороны)	1,5	0,76	тротуарная плитка
50	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Низами-Гянджеви (одна сторона правая)	1,5	0,82	тротуарная плитка
52	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Орджоникидзе (одна сторона правая)	1,5	0,815	асфальт
53	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Приморская (одна сторона левая)	1	1,7	тротуарная плитка
54	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Прикаспийская (одна сторона левая)	1	1,65	асфальт
55	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Пугина (обе стороны)	1,5	0,7	тротуарная плитка
56	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Пушкина (обе стороны)	2	2,6	тротуарная плитка
57	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица М. Рзаева (обе стороны)	1	0,6	тротуарная плитка

№ п/п	Наименование	Адрес (местоположение)	Ширина, м	Про-ть, км	Тип покрытия
58	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Расулбекова (одна сторона левая)	1	0,75	асфальт
59	Пешеходные тротуары	город Дербент, площадь Свободы (обе стороны)	1,5	1,0	тротуарная плитка
60	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Генерала Н.Г. Садыкова (обе стороны)	1,5	1,45	асфальт
61	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Сальмана (обе стороны)	2	2,485	тротуарная плитка
62	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Советская (Г.Алиева)	1,5	1,9	тротуарная плитка
63	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Свердлова (обе стороны)	1,5	0,63	асфальт
64	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Генерала Сеидова (обе стороны)	1,5	1,65	асфальт
65	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Таги-Заде (обе стороны)	1,5	1,15	асфальт
66	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Тахо-Годи (обе стороны)	1	0,4	асфальт
67	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Хандадаша Тагиева (обе стороны)	1,5	2,0	асфальт
68	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Фабричная (одна сторона правая)	1	0,23	асфальт
69	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Шеллапугина (обе стороны)	1	0,48	асфальт
70	Пешеходные тротуары	город Дербент, переулок Чапаева (обе стороны)	1	1,105	асфальт

№ п/п	Наименование	Адрес (местоположение)	Ширина, м	Про-ть, км	Тип покрытия
71	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица А.Эрлиха (обе стороны)	1	0,595	тротуарная плитка
72	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица С.Стальского (обе стороны)	1,5	0,658	асфальт
73	Пешеходные тротуары	город Дербент, улица Шахбазова (обе стороны)	1	1,15	асфальт

По территории городского округа проходит железнодорожная ветка СКЖД, которая разделяет городской округ на восточную и западную части. Для пересечения железнодорожных путей оборудованы железнодорожные пешеходные переходы. Перечень железнодорожных пешеходных переходов приведен в таблице 5.

Таблица 5 – Перечень железнодорожных пешеходных переходов

№ п/п	Основные сооружения	Месторасположение	Техническое состояние
1	железнодорожный пешеходный переход	улица З. Космодемьянской	удовлетворительное
2	железнодорожный пешеходный переход	улица В.И. Ленина	удовлетворительно
3	железнодорожный пешеходный переход	на территории ж.д. вокзала	удовлетворительное
4	железнодорожный пешеходный переход	на территории ж.д. вокзала	удовлетворительно
5	железнодорожный пешеходный переход	на территории ж.д. вокзала	удовлетворительно
6	железнодорожный пешеходный переход	на территории ж.д. вокзала	удовлетворительно

Железнодорожные пешеходные переходы городского округа, размещенные в одном уровне с верхом головки рельсов, имеют III (третью) категорию, при которой интенсивность движения поездов суммарно в двух направлениях в сутки составляет 25–30 единиц, интенсивность движения пешеходов через пешеходный переход (человек/час) составляет до 150 человек.

Согласно СП 227.1326000 наземные пешеходные переходы III категории должны состоять из настила. Допускается дополнительно устанавливать ограждения и

искусственное освещение. Информационная система пешеходных переходов III категории включает в себя предупредительные надписи, знаки (указатели, плакаты). Железнодорожные пешеходные переходы III категории являются нерегулируемыми, то есть автоматическая сигнализация отсутствует.

Железнодорожные пешеходные переходы городского округа:

- обеспечены нормами видимости;
- оборудованы твердыми, прочными, ремонтпригодными, экологичными, не скользящими настилами.

На железнодорожных пешеходных переходах городского округа отсутствуют:

- направляющие ограждения, обеспечивающие ориентацию потока пешеходов, препятствующие переходу людей через железнодорожные пути в не установленных для этой цели местах, а также препятствующие проезду автотранспорта.
- предупредительные знаки, надписи, предупреждающие плакаты, тактильные наземные указатели, представляющие собой полосу из различных материалов определенного цвета и рисунка рифления, позволяющих инвалидам по зрению распознавать типы дорожного или напольного покрытия стопами ног или тростью.

На рисунке 16 представлены пешеходные переходы на железнодорожном вокзале города Дербент.



Рисунок 16 – Пешеходные переходы на железнодорожном вокзале города Дербент

На рисунке 17 представлены пешеходные переходы по улице Ленина и по улице Зои Космодемьянской.



Рисунок 17 – Пешеходные переходы по улице Ленина и по улице Зои Космодемьянской  
Места пересечений железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования обустроены автодорожными путепроводами.

Перечень и характеристики автодорожных путепроводов приведены в таблице 6

Таблица 6 - Перечень и характеристики автодорожных

№п/п	Основные сооружения	Место-расположение	Длина сооружения, м	Ширина проезжей части сооружения, м	Основной вид покрытия	Тех. состояние
1	путепровод	по проспекту Агасиева	400	13,8	асфальт	удовл.
2	путепровод	по улице Пушкина	256	10	асфальт	удовл.

На рисунке 18 представлен путепровод, расположенный по улице Пушкина.



Рисунок 18 – Путепровод на ул. Пушкина

Ввиду того, что территория города разделена водным массивом - Самур-Дербентским каналом, важную роль играют искусственные сооружения, характеристика которых приведена в таблице 7.

Таблица 7 – Искусственные сооружения и их характеристика

№п/п	Месторасположение	Длина сооружения, м	Ширина проезжей части сооружения, м	Основной вид покрытия	Тех. состояние
1	мост по улице Ю. Гагарина	18	12	асфальт	удовл.
2	мост по улице Дрожжина	15	10	асфальт	удовл.
3	мост в микрорайоне Пинхаскола	15	10	асфальт	удовл.
4	мост ФАД район Южного поста	18	12	асфальт	удовл.
5	мост в районе Магмуса	15	10	асфальт	удовл.

Искусственное сооружение через Самур-Дербентский канал в районе Пинхаскала представлено на рисунке 19.



Рисунок 19 – Искусственное сооружение через Самур-Дербентский канал

Искусственное сооружение через Самур-Дербентский канал в районе магазина «Магмус» представлено на рисунке 20.



Рисунок 20 – Искусственное сооружение в районе магазина «Магмус»  
Искусственное сооружение через Самур-Дербентский канал в районе Р-217«Кавказ»  
представлено на рисунке21.



Рисунок 21 - Искусственное сооружение в районе Р-217«Кавказ»

#### **1.6 Результаты анализа организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)**

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований, геоинформационных сервисов в сети интернет и данных, предоставленных МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент.

Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Натурное обследование мест для стоянки и остановки транспортных средств, проводилось на магистральных улицах города, а также улицах местного значения, примыкающих к ним, на участках с наиболее плотным движением транспорта, вблизи сосредоточения объектов притяжения (труда, отдыха, проживания людей). Обследования

проводились как в будни, так и в выходные дни, что позволило получить актуальную картину существующих проблем в области организации парковочного пространства.

Участки УДС, обследуемые на предмет стоянки и остановки транспортных средств, приведены в таблице 8.

Таблица 8 – Участки УДС обследуемые на предмет стоянки транспортных средств

№ п/п	Наименование участка УДС	Замечания, недостатки
1	улица Гагарина-	Отсутствие парковочных карманов
2	улица Гейдара Алиева	Дефицит парковочных мест
3	улица 3 Интернационал	Отсутствие парковочных карманов у комплекса «Хаял», парка «имени С. Стальского»
4	улица Генриха Гасанова	Дефицит парковочных мест
5	улица Крупской	Отсутствие парковочного кармана рядом с детской поликлиникой №1
6	улица Сальмана (рынок)	Отсутствие парковочного кармана в районе рынка
7	Улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии (дом, 9)	Дефицит парковочных мест. Отсутствие парковочного кармана в районе МРЭО
8	улица Хандадаша Тагиева (набережная)	Дефицит парковочных мест

В соответствии п. 3.5 «Зоны транспортной инфраструктуры» Республиканских нормативов градостроительного проектирования, утвержденных Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22.01.2010 года №14 (в редакции Постановления от 09.08.2016 года №235 с изм.Внесенными Решением Верховного суда Республики Дагестан от 27.02.2017 N 3а-27/2017) уровень автомобилизации по Республике Дагестан на долгосрочную перспективу (2025 год) по городским округам и городским поселениям принят -220-275 легковых автомобилей на 1000 жителей. Также п. 3.5.62 указано, что число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации.

В соответствии с п.п. 12.1 «Прогноз динамики численности населения.Трудовые ресурсы», п. 12 «Планируемое социально-экономическое развитие города» Том 2, Материалы по обоснованию проекта Генерального плана) для определения

прогнозируемой численности населения принят 2-й вариант (Оптимистический), в котором рост численности населения в ГО «город Дербент» на проектный период прогнозируется как за счет естественного, так и миграционного приростов.

Таким образом, исходя из необходимости сохранения численности населения района на Расчетный срок действия Генерального плана (2032 год) произведена корректировка развития демографической ситуации на срок действия КСОДД (2034 год).

Показатели численности населения ГО «город Дербент» приведены в таблице 9.

Таблица 9 – Показатели численности населения городского округа

<b>Год</b>	<b>Показатель</b>	<b>Количество человек</b>
2020	Численность текущая	125832
2034	Численность прогнозная	180000

Необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей на сегодняшний день должно составлять 28312,2 машино-места.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей на Расчетный срок (2034 год) должно составлять 44550 машино-мест.

В то же время по данным, предоставленным МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент на территории города обустроено парковочное пространство на 358 м/м, в том числе:

- 0 м/м в составе гаражных кооперативов;
- 46 м/м вдоль УДС города;
- 106 м/м на территории основных объектов притяжения; 206 м/м на территории специализированных охраняемых автостоянок.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованы в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Можно выделить лишь несколько парковочных зон оборудованных в заездных карманах на 46 машино-мест: по улице Орта-Капы (у ворот Баят-Капы) на 18 машино-мест, по улице Орта-Капы (у ворот Орта-Капы) на 2 машино-мест, по улице Ленина и улице Крупской (на пересечении СОШ №4) на 26 машино-мест), данного количества недостаточно при учете существующей нагрузки на УДС города. Данный факт является одной из причин хаотичной парковки вдоль УДС на всей территории города. У объектов притяжения наблюдается аналогичная ситуация, и только у части основных объектов организованы отдельные парковочные площадки, общей емкостью около 312 м/м (Джума-Мечеть (у входа) на 6 машино-мест, возле Цитадели «Нарын-Кала» (площадка перед входом) на 30 машино-мест, по улице Махачкалинская (Домик Петра) на 8 машино-мест, по улице Х. Тагиева «Набережная» на

62 машино-мест, по Набережной (надземная парковка) на 206

машино-мест), которые не позволяют удовлетворить существующие потребности жителей городского округа.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольные хаотичные парковки транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается вследствие того, что встречные транспортные потоки испытывают затруднения при разъезде. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

На территории городского округа функционирует 1 (одна) специализированная охраняемая автостоянка на 206 м/м. Данная автомобильная специализированная автостоянка не пользуется спросом у жителей города, что подтверждается отсутствием ее заполнения. Это связано в первую очередь с тем, что в настоящее время большинство жителей организовали хаотичную стоянку транспортных средств на дворовых территориях, не оборудованных парковочными машино-местами, и примыкающими к набережной.

Оставшаяся часть транспортных средств располагается на дворовых территориях и территориях предприятий (организаций), владеющих транспортными средствами, в том числе:

- 4 682 м/м на придомовых территориях МКД;
- 20 615 м/м на территории частных домовладений.

Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

На дворовых территориях многоквартирных жилых домов городского округа парковочное пространство не организовано должным образом и носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места, размещенного на дворовых территориях с использованием георешетки для парковки – это

одно из наиболее современных и практичных решений для создания удобного проезда или автомобильной стоянки. Георешетка повысит устойчивость покрытия автостоянки и к специфическим продуктам (машинному маслу и различным нефтепродуктам). Учитывая направленность хаотичной парковки на дворовых территориях городского округа в сторону использования зеленых зон и газонов. Применение георешетки для создания газонной парковки является наиболее актуальным.

Данные парковки будут гармонично сочетаться с остальным ландшафтом.

В городском округе большая часть города занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 2-3 машино-места, ориентировочно общее количество парковочных машино-мест на территории частных домовладений составляет 20772 м/м.

Выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства практически отсутствует, что связано с наличием значительного количества не обустроенных парковочных мест вдоль улично-дорожной сети и внутри дворовых территорий. В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население города самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте.

Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по улично-дорожной сети города, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории городского округа можно сделать вывод о том, что дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки в организованную «зеленую» эко-парковку и приведение существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40%. В местах тяготения статистика еще хуже: 25% от необходимого количества.

Также по результатам исследований выявлен дефицит парковочного пространства вблизи крупных промышленных предприятий, который возможно решить за счет собственных финансовых средств предприятий, так и посредством привлечения инвестиций.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества городского пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного использования автомобиля;
- в текущей ситуации недопустимо увеличивать предложение бесплатных парковочных мест, так как это приведёт к ускорению роста автомобилизации, но не приведёт к сокращению использования автомобиля;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;
- единственный и главный способ воздействия на спрос – это регулирование стоимости парковочных лотов;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля за нарушением правил парковки;
- невозможно навести порядок с парковкой по всему городу сразу, поэтому целесообразно начать с пилотного проекта платной парковки в местах с наибольшим спросом (исторический центр города)

В результате исследования парковочного пространства ГО «город Дербент» и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
  - хаотичная парковка индивидуальных автомобилей, как в центре города, так и в спальных районах;
  - слабый контроль существующего парковочного пространства;
  - большое количество индивидуальных транспортных средств, находящихся на проезжей части длительные периоды.
- Предлагаемые пути решения выявленных проблем:
- увеличение числа парковочных мест во дворах;

- создание новых платных парковочных мест;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля за нарушениями дворовой парковки:
  - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
  - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах; в) борьба с автохламом; формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций;
  - с) проведение инвентаризации платных стоянок, расположенных в шаговой доступности от мест проживания;
  - д) размещение на официальном сайте администрации и в социальных сетях информации о существующих платных стоянках с указанием расположения, числа мест, контактов и цен ;
  - е) увеличение числа стоянок либо путём создания платных муниципальных, либо стимулированием бизнеса к созданию таких стоянок;
  - ф) изменения градостроительных требований к застройщикам (ведение нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе городского округа.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к существующему положению в сфере ОДД:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- минимизация парковок на магистральных улицах;

– нанесение разметки для параллельной парковки. Развитие системы общественного транспорта:

– создание привлекательной среды городских пассажирских перевозок (создание перспективной альтернативы передвижениям на индивидуальном транспорте).

Формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций:

– создание дополнительных внеуличных платных паркингов в центре города на малоиспользуемых территориях;

– организация платных парковочных пространств шаговой доступности в спальных микрорайонах.

Введение участков платной парковки в центре:

– выбрать улицу для пилотной зоны платной парковки;

– подумать над способом оплаты и сбора средств;

– определить оптимальный тариф одного часа. Усиление контроля за нарушением правил парковки:

– выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;

– произвести закупку новых устройств типа «Паркон» и провести интенсификацию их использования;

– оптимизировать процесс эвакуации;

– использовать блокираторы (там, где предыдущие два варианта применить невозможно);

– устранять любые парковки на тротуарах, остановках общественного транспорта и перед пешеходными переходами, посредством частых рейдов ГИБДД.

## **1.7 Результаты оценки эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения**

Статьей 3 Федерального закона от 29.12.2017 года №443-ФЗ (в редакции ФЗ от 31.07.2020 г. №264-ФЗ) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дано понятие, что «технические средства организации дорожного движения» это – сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для обеспечения организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства).

Технические средства организации дорожного движения (далее – ТСОДД) это специальные устройства или сооружения, помогающие ориентироваться надороге и быть в курсе изменений в дорожном движении.

Технические средства организации дорожного движения выполняют следующие функции:

- информируют участников дорожного движения о рекомендуемых и обязательных режимах движения;
- обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;
- информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

Все ТСОДД по степени воздействия на участников дорожного движения можно разделить на 2 (две) категории:

1. непосредственно взаимодействующие с участниками дорожного движения с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);
2. обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные).

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные ограждения;
- пешеходные ограждения;
- дорожные светофоры;
- направляющие устройства;
- противослепящие устройства;
- островки безопасности;
- устройства принудительного снижения скорости;
- устройства физического ограничения въезда на отдельные территории тп.

К вспомогательным ТСОДД относятся:

- устройства для установки дорожных знаков;
- обеспечивающее оборудование светофорных объектов;
- оборудование АСУДД.

ТСОДД устанавливаются в соответствии с ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правило применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

На опорной сети ГО «город Дербент» действует светофорное регулирование и размещены светофорные объекты.

Места расположения и типы контролеров СО приведены в таблице 10.

Таблица 10 - Места расположения и типы контролеров СО

<b>№ п/п</b>	<b>Место нахождения светофорного объекта</b>	<b>Тип контроллера</b>
1	улица Гагарина – Генерала Саидова	Т.1, П.1
2	улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии – улица Свердлова	Т.1, П.1
3	улица Гагарина - улица Г. Гасанова	Т.1, П.1
4	улица Гагарина - улица Гейдара Алиева.	Т.1, П.1
5	проспект Агасиева	Т.1, П.1
6	улица Буйнакского - улица Сальмана	Т.1, П.1
7	улица Пушкина – улица Сальмана	Т.1, П.1
8	улица Пушкина – улица С. Стальского	Т.1, П.1
9	улица Пушкина-переулок Красноармейский	Т.1, П.1
10	улица Буйнакского – улица А. Гильядова	Т.1, П.1
11	улица Ленина–переулок Красноармейский	Т.1, П.1
12	улица Ленина – улица С. Стальского	Т.1, П.1

На данных пересечениях установлены группы светофорных объектов по функциональному назначению: транспортные и пешеходные, по конструктивному исполнению двух- и трехсекционные.

Также на улично-дорожной сети городского округа имеются искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности устроены на нерегулируемых пешеходных переходах у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений. Искусственные неровности выполнены в виде монолитных и сборно-разборных конструкций, из асфальтобетона и эластичного материала.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствует нормативным требованиям.

Искусственные дорожные неровности оборудованы техническими средствами организации дорожного движения: дорожными знаками и разметкой для информирования водителей.

Также следует отметить, что в период с 01.01.2020 по 10.07.2020 года в ГО «город Дербент» были установлены искусственные дорожные неровности на следующих участках:

- проспект Агасиева (район Северного рынка);
- улица Сальмана (район Даг-юн.);
- 3 (три) участка по улице Ш. Алиева;
- улица Ш. Алиева, 122
- улица Ш. Алиева, 110;
- улица Ш. Алиева, 102;
- улица Пашабекова (СОШ №6);
- улица Пашабекова (СОШ №7);
- улица Г. Алиева (Почтовое отделение);
- улица Г. Алиева (Парк Низами);
- 2 (два) по улице Г. Алиева (городской суд);
- 2 (два) участка по улице Г. Алиева (магазин «Панорама»);
- улица Г. Алиева (детский сад);
- улица Г. Алиева (филиал ДГУ);
- улица Юзбекова;
- улица Расулбекова (Лисий Парк);
- улица Ахмедова;
- улица Таги – Заде (торговый центр «Пассаж»);
- улица 345 Дагестанской стрелковой Дивизии (Белая ночь);
- улица 345 Дагестанской стрелковой Дивизии (Магазин «Подсолнух»);
- улица 345 Дагестанской стрелковой Дивизии – улица Свердлова;
- улица 345 Дагестанской стрелковой Дивизии – улица Г. Гасанова;
- улица Курбанова – улица С. Стальского;
- улица Дахадаева – улица Пушкина;
- улица Эмиргамзаева (Техникум);
- Магал;
- Магал (Мечеть);

- улица Гагарина (Автовокзал «Северный»);
- улица Г. Сеидова, 77;
- улица Г. Сеидова, 98 (магазин «Тольятти»);
- улица Г. Сеидова, 52 (выше магазина «Панорама»);
- улица Г. Сеидова, 26;
- улица Г. Сеидова (магазин мебельной фурнитуры);
- улица Г. Сеидова (конечная остановка автобусного маршрута №3)
- переулок Красноармейский, 39 (школа «Президент»);
- 3 (три) участка по улице Махачкалинская (до моста, мост, район б/з «Россия»);
- улица Гоголя (институт искусств);
- улица Х. Ануширвана, 2А;
- улица Рыбникова, 46.

При этом, на улицах Пашабекова, Пушкина, Сальмана, 345 Дагестанской стрелковой Дивизии, Таги-Заде, Канделаки, Г. Сеидова, проспекту Агасиева также в период с 01.01.2020 г. по 01.09.2020 года были установлены дорожные знаки 5.20 «Искусственная неровность» в количестве 32 единиц.

Также в период с 01.01.2020 года по 01.09.2020 года были установлены следующие дорожные знаки:

- дорожный знак 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» по улицам Махачкалинская, Пушкина, Ленина, Военный городок, Пугина, Вокзальная (жд вокзал), проспекту Агасиева, в общем количестве – 10 единиц;
- дорожный знак 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» по улицам Махачкалинская, Г. Алиева, Пашабекова, Сальмана, Рзаева, 345 Дагестанской стрелковой Дивизии, в общем количестве – 70 единиц;
- дорожный знак 2.1 «Главная дорога» по улицам Махачкалинская и Г.Алиева, в общем количестве – 2 единицы;
- дорожный знак 2.4 «Уступите дорогу» по улицам Махачкалинская и Г. Алиева, в общем количестве – 2 единицы;
- дорожный знак 3.1 «Въезд запрещен» по улице Автовокзальная, в количестве – 1 единица;
- дорожный знак 4.11 «Движение легковых автомобилей» по улицам Таги- Заде и Канделаки, в общем количестве – 2 единицы;

- знак дополнительной информации 8.11 «Ограничение разрешенной максимальной массы» по улицам Пушкина и Г. Сеидова, в общем количестве – 2 единицы;
- знак дополнительной информации 8.17 «Инвалиды» по проспекту Агасиева, в количестве – 1 единица;
- знак дополнительной информации 8.23 «Фотовидеофиксация» по улице Пашабекова, в количестве – 1 единица;
- знак дополнительной информации 8.24 «Работает эвакуатор» по улице Автовокзальная, в количестве – 1 единица.

Таким образом, можно сделать вывод, что большая часть применяемых ТСОДД на улично-дорожной сети по данным проектов организации дорожного движения ГО «город Дербент», и данным предоставленным МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент находится в нормативном состоянии.

## **1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения**

По данным Федеральной службы государственной статистики, число собственных легковых автомобилей по субъектам Российской Федерации (на 1000 человек населения) в Республике Дагестан на 2019 год составляло – 202,5 на 1000 человек населения (76 место, занимаемое субъектом в Российской Федерации).

Количество зарегистрированных транспортных средств на территории ГО «город Дербент» на 01.01.2020 года по данным Паспорта ГО «город Дербент» (п. Транспортные средства населения), предоставленными МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент составляет – 24850 единиц, в том числе:

- легковых транспортных средств – 20800 единиц;
- грузовых транспортных средств – 4050 единиц.

Таким образом, уровень автомобилизации в ГО «город Дербент» составляет 166,83 автомобиля на 1000 человек населения, что значительно ниже, чем в целом, по Республике.

## **1.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящих в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, полученных в результате натурных обследований, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в ГО «город Дербент», приведенный в таблице 11.

Таблица 11 - Усредненный состав движения потоков транспортных средств в ГО «город Дербент»

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	92,06
Общественный (автобусный)	0,15
Малый-средний грузовой	7,40
Большой грузовой	0,39

**- Состав движения**

Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В городском округе действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений. По улицам города разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

**- Плотность движения**

Плотность движения  $q$ :

Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$V$  - скорость, км/ч;

$q$  - плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением  $z$  определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги

$$z = N/P, \quad (2)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$P$  - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Характеристика уровней удобства движения на дорогах представлена в таблице 12.

При этом стоит отметить, что ежегодно количество автотранспортных средств у населения ГО «город Дербент» растет.

Таблица 12 - Характеристика уровней удобства движения на дорогах

Уровень обслуживания движения	Коэффициент загрузки $\lambda$	Коэффициент скорости движения $\sigma$	Коэффициент насыщения движением $\rho$	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы
A	$< 0,20$	$> 0,90$	$< 0,10$	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное движение одиночных автомобилей с большой скоростью	Низкая	Удобно	Неэффективная
B	$0,20 - 0,45$	$0,70 - 0,90$	$0,10 - 0,30$	Автомобили движутся группами, совершается много обгонов	Движение автомобилей малыми группами (2 - 5 шт.). Обгоны возможны	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
C	$0,45 - 0,70$	$0,55 - 0,70$	$0,30 - 0,07$	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены	Движение автомобилей большими группами (5 - 14 шт.). Обгоны затруднены	Высокая	Неудобно	Эффективная
D	$0,70 - 0,90$	$0,40 - 0,55$	$0,70 - 1,00$	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Колонное движение автомобилей с малой скоростью.	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная

Уровень обслуживания движения	Коэффициент загрузки $z$	Коэффициент скорости движения $s$	Коэффициент насыщения движением $\rho$	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы
					Обгоны невозможны			
E	0,90 - 1,00	< 0,40	1,00	Поток движется с остановками, возникают заторы, режим пропускной способности	Плотное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
F	> 1,00	0,30	1,00	Полная остановка движения, заторы	Сверх плотное	Крайне высокая	Крайне неудобно	Неэффективная
D	0,70 - 0,90	0,40 - 0,55	0,70 - 1,00	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Колонное движение автомобилей с малой скоростью. Обгоны невозможны	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная

Результаты анализа обследования ключевых транспортных узлов, для замеров интенсивности движения выявили 3 (три) различных уровня удобства движения на дорогах, характеристика которых приведена в таблице 13.

Таблица 13 – Результаты анализа обследования ключевых транспортных узлов

№п/п	Наименование участка УДС	Средняя скорость потока, км/ч	Максимальная интенсивность ТС/ч	Коэффициент загрузки Z	Уровень удобства движения м
1	улица Гагарина-улица Гейдара Алиева	22	2403	0,367	В
2	улица Гагарина-улица 3-ого Интернационала	18	2270	0,299	В
3	улица Гагарина-улица Генриха Гасанова	45	1989	0,75	D
4	улица Крупской-улица Керима Мамедбекова	22	852	0,367	В
5	улица Сальмана (район рынка)	28	1160	0,467	С
6	улица 345 ДСД (дом, 9)	32	1395	0,533	С
7	улица 345 ДСД (ДГУ)	31	1360	0,517	С
8	улица Хандадаша Тагиева (набережная)	48	572	0,8	D

На рисунке 22 представлена картограмма замеров интенсивности движения транспортных средств на ключевых транспортных узлах ГО «город Дербент».

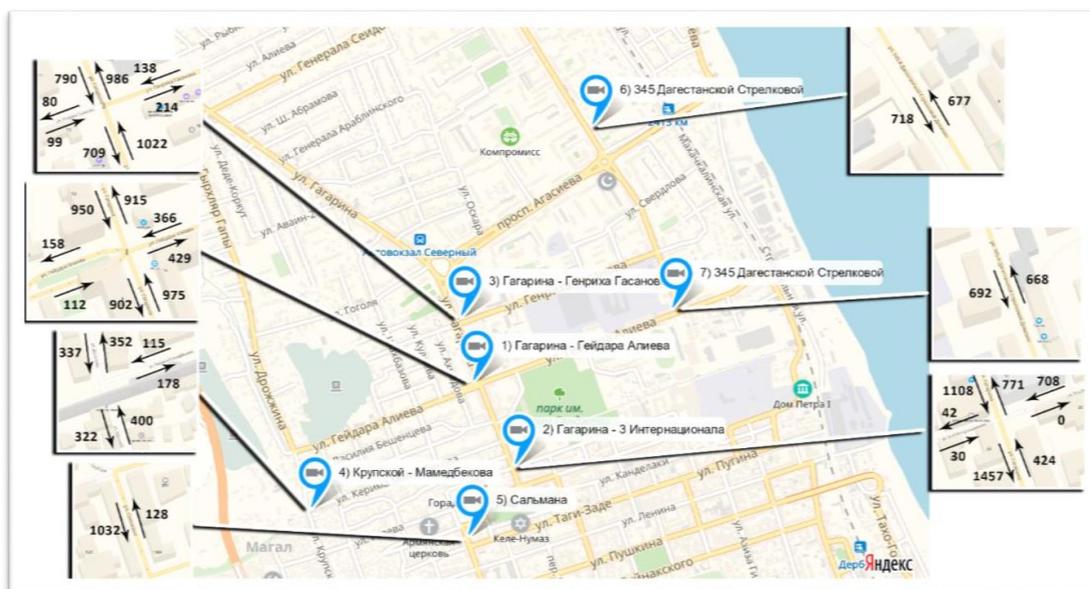


Рисунок 22 - Картограмма замеров интенсивности движения транспортных средств на ключевых транспортных узлах

В результате моделирования были определены следующие проблемы и причины недостаточной пропускной способности в ключевых транспортных узлах:

- на участке транспортного узла «улица Гагарина – улица Гейдара Алиева»:

– Второй ряд ТС, движущихся по улице Гагарина от улицы Генриха Гасанова в сторону улицы Курбанова, в значительной степени препятствует автомобилям, совершающим левый маневр на улицу Гейдара Алиева (203 ТС в час, 21%).

– на участке транспортный узла «улица Гагарина – улица 3 Интернационала»:

– По улице 3 Интернационала, со стороны Площади Свободы, на подъезде к улице Гагарина не установлено дорожных знаков приоритета. При натурном обследовании были выявлены многочисленные факты несоблюдения предписания дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу», при движении по улице Гагарина от улицы Курбанова.

– на участке транспортного узла «улица Крупской – улица Керима Мамедбекова»:

Пропускная способность ворот в Крепостной стене – 1 (один) автомобиль. На данном участке отсутствует светофорное регулирование и отсутствуют дорожные знаки 2.6. «Преимущество встречного движения» и «2.7. Преимущество перед встречным движением».

– на участке транспортного узла «улица Сальмана (рынок)»:

– На полосе для движения маршрутных транспортных средств припаркованы автомобили, которые мешают проезду маршрутных такси, вынуждая их выезжать на полосу встречного движения. В связи с этим, пропускная способность улицы Сальмана от Площади Свободы до улицы Таги Заде значительно снижена.

– на участке транспортного узла «улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии (дом 9)» хаотичные парковки значительно снижают пропускную способность.

При этом, существенных проблем и причин недостаточности пропускной способности в транспортных узлах не выявлено на следующих участках:

– «улица Гагарина – улица Генриха Гасанова»;

– «улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии (ДГУ)»;

– «улица Тагиева (набережная)».

Следует отметить, что на формирование пропускной способности на транспортном узле «улица Тагиева (набережная)» существенное влияние оказывают сезонные колебания. В летний период пропускная способность на данном транспортном узле значительно снижается, в связи с тем, что на данном узле, находится пляж «Бриз» с прилегающей парковой территорией, здесь сконцентрированы точки притяжения для жителей и гостей городского округа. Образуются хаотичные парковки на полосах движения, при этом многоуровневая платная парковка, спросом не пользуется.

Результаты моделирования, а также ролики, демонстрирующие в режиме

«реального времени» движение транспортных потоков, представлены в презентационных и отчетных материалах.

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- одностороннее движение;
- светофорное регулирование.

#### **- Ограничение скоростного режима**

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 ПДД «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Перечень камер фото(видеофиксации) нарушений ПДД, установленных в рамках реализации Концессионного соглашения, заключенного между МЧС Дагестана и простым товариществом, образованным ООО «Социальные системы» и АО «Азимут» в части территории ГО «город Дербент» представлены в таблице 14.

Также средства фото (видеофиксации) установлена на автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ»: км 932+300 м – Дербент оптовый рынок (Скат 1809152), км 929+350 м между городами Дербент и Дагестанские Огни (Скат №1809210) и км 932+300 м – Справа, Дербент опт. рынок (Скат №1809214).

Установленные средства фото (видеофиксации) нарушений регистрируют нарушение скоростного режима, выезд и (или) движение по встречной полосе, тротуару, обочине, пешеходной или велосипедной дорожке, нарушения движений по полосам.

Таблица 14 - Перечень камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, установленных в рамках реализации Концессионного соглашения

№п/п	Наименование средства измерений (специального технического средства)	Точный адрес места нахождения средства измерений (специального технического средства)	Примечание
1	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Сальмана (пов. на Гиппократ)	нарушения скоростного режима
2	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Х. Тагиева (Набережная)	нарушения скоростного режима
3	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Гагарина, («Магмус»)	нарушения скоростного режима
4	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Агасиева, 25	нарушения скоростного режима
5	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Пушкина (мост)	нарушения скоростного режима
6	Комплекс аппаратно-программный «Вокорд-Трафик Т»	г. Дербент, ул. Сальмана - ул. Буйнакского	проезда перекрестков
7	Комплекс аппаратно-программный «Вокорд-Трафик Т»	г. Дербент, ул. Гагарина - ул. Сеидова	проезда перекрестков
8	Комплекс аппаратно-программный «Вокорд-Трафик Т»	г. Дербент, ул. Гагарина - ул. Г. Гасанова	проезда перекрестков
9	Комплекс аппаратно-программный «Вокорд-Трафик Т»	г. Дербент, ул. Гагарина - ул. Советская	проезда перекрестков
10	Комплекс аппаратно-программный «Вокорд-Трафик Т»	г. Дербент, ул. Пушкина- ул. Стальского	проезда перекрестков
11	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Махачкалинская (возле «Сокового завода»)	нарушения скоростного режима
12	Стационарный многоцелевой комплекс автоматической фотофиксации нарушений «СКАТ-С»	г. Дербент, ул. Х. Тагиева (возле Школы-интернат №2)	нарушения скоростного режима

#### **- Одностороннее движение**

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего режим вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории ГО «город Дербент» применяется на протяжении всей улицы Ленина и организовано на участках УДС:

- по улице Пугина до пересечения с улицей Орта-Капы;
- по улице 3-го Интернационала до пересечения с улицей Гагарина.

#### **- Запрет стоянки и остановки транспортных средств**

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой

интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (историческая или центральная часть города) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Остановка ТС запрещена на участках улиц Сальмана, Оскара, Гагарина, Буйнакского, Зои Космодемьянской, проспекту Агасиева. Установлен знак 3.27

«Остановка запрещена», при этом, дорожные знаки 3.27. «Остановка запрещена» сопровождаются табличками 8.24 «Работает эвакуатор». Также в период с 01.01.2020 по 01.09.2020 года в ГО «город Дербент»<sup>9</sup> установлены знаки 3.27

«Остановка запрещена» на следующих улицах: Пашабекова, Пушкина, Красноармейская, Автовокзальная, в общем количестве 4 единицы.

Необходимость введения этого знака объясняется наличием крупного места притяжения, где остановка необходима для высадки посетителей.

Требования знаков, запрещающих стоянку ТС не соблюдаются жителями и гостями города, что значительно сужает проезжую часть и провоцирует выезд ТС на полосу встречного движения при совершении объезда припаркованных автомобилей. Совершение данных правонарушений может быть связано с недостаточным контролем органов ГИБДД и редкой или отсутствующей работой эвакуатора.

#### **- Светофорное регулирование**

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

На территории ГО «город Дербент» размещены светофорные объекты (СО).

Перечень мест расположения представлен в таблице 10.

Светофорное регулирование организовано эффективно, так как задержка времени на СО минимальна, однако скопившейся на перекрестке транспортный поток не всегда успевает проезжать перекресток за один светофорный цикл. Таким образом, связанное с использованием СО снижение пропускной способности улицы не оказывает существенного влияния на движение транспортных потоков, при этом достигается повышение безопасности дорожного движения на данном пересечении. Но в процессе натурного обследования зафиксированы системные случаи нарушения в виде проезда транспортного средства на запрещающий сигнал СО, что как раз и снижает безопасность дорожного движения в целом на всех участках движения.

Стоит отметить, что на пересечениях, где движение осуществляется в регулируемом режиме, метод светофорного регулирования оптимален.

#### **- Организация пешеходного и велосипедного движения**

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает

безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобиле - пользования и связанных с ним негативных эффектов.

Пешеходное движение в ГО «Дербент» происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 6 (шести) железнодорожным пешеходным переходам.

Велосипедное движение является наиболее эффективными, но и для существующей ситуации исключительно перспективным видом транспорта, в виду его малозатратности, пользы для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает город более удобным и комфортным для жителей и гостей города.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории ГО «город Дербент» отсутствует. Результаты опроса населения города показали, что велосипедный транспорт практически отсутствует. Организация велосипедного движения в городе находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

#### **1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков**

Пассажирский транспорт общего пользования - важная социальная составляющая любого хозяйства, удовлетворяющая потребности его населения в перевозках.

Система транспортного обслуживания жителей муниципального образования включает в себя:

- городскую транспортную инфраструктуру (дорожное и путевое хозяйство, остановочные пункты и т.д.);
- предприятия и индивидуальных предпринимателей, которые работают на рынке транспортных услуг;
- систему управления (муниципальный административный орган и органы управления транспортными предприятиями).

Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития муниципального образования.

Сеть общественного пассажирского транспорта определена в соответствии с Республиканскими нормативами градостроительного проектирования, утвержденными Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22.01.2010 года №14 (с изменениями на 08.07.2017 года), которые устанавливают нормативы организации систем транспортной и инженерной инфраструктур.

Внутригородское передвижение пассажиров происходит по маршрутной сети, равномерно покрывающей территорию города.

Маршрутная схема города сформирована как совокупность 13 (тринадцати) отдельных маршрутов.

Транспортное обслуживание населения в границах ГО «город Дербент» осуществляется в соответствии с Постановлением Администрации городского округа «город Дербент» от 26.06.2019 года №293 «О внесении изменений в постановление Администрации городского округа «город Дербент» от 20.09.2017 года №501 «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок городского округа «город Дербент»».

Реестр муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок на территории городского округа «город Дербент» представлен в КСОТ городского округа «город Дербент».

На маршрутах движения пассажирского транспорта расположены остановочные пункты для посадки-высадки пассажиров, оборудованные павильонами.

Остановочные павильоны, по типу сооружения – металлические и торгово-остановочные, по типу вместимости – малые, открытого и полужакрытого типа. Большая часть имеющихся остановочных павильонов в ГО «город Дербент» находится в удовлетворительном состоянии.

Остановки общественного транспорта соответствуют техническим требованиям. Остановки оборудованы соответствующими дорожными знаками, разметкой, светофорами и ограждениями. Однако по данным проектов организации дорожного движения, выполненных на 31 участках УДС ГО «город Дербент» часть автобусных остановок необходимо привести в соответствии с ГОСТ Р 51256–2018, ГОСТ 52282-2004, ГОСТ Р 52289-2019 и разделом 5 ОСТ 218.1.002-2003.

На остановочных пунктах: размеры остановочных карманов не соответствуют требованиям ГОСТ по улицам Х. Тагиева, Гагарина, Сальмана, Тахо-Годи, Маскина, Красная Заря, 345 Дагестанской стрелковой Дивизии, Г. Алиева, Г. Сеидова, Буйнакского.

Обустройство остановочных пунктов по ГОСТ не представляется возможным в связи с отсутствием свободных площадей и наличием большого числа выездов-выездов на

дорогу с территории частных жилых домов по улицам Шеболдаева, Тахо-Годи, Маскина, Красная Заря.

Для обслуживания пригородных и междугородних пассажирских перевозок в ГО «город Дербент» имеются:

- автостанция «Южная», расположенная на автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ», южный пост ГИБДД;
- автостанция «Северная» (г. Дербент, проспект Агасиева, 26а).

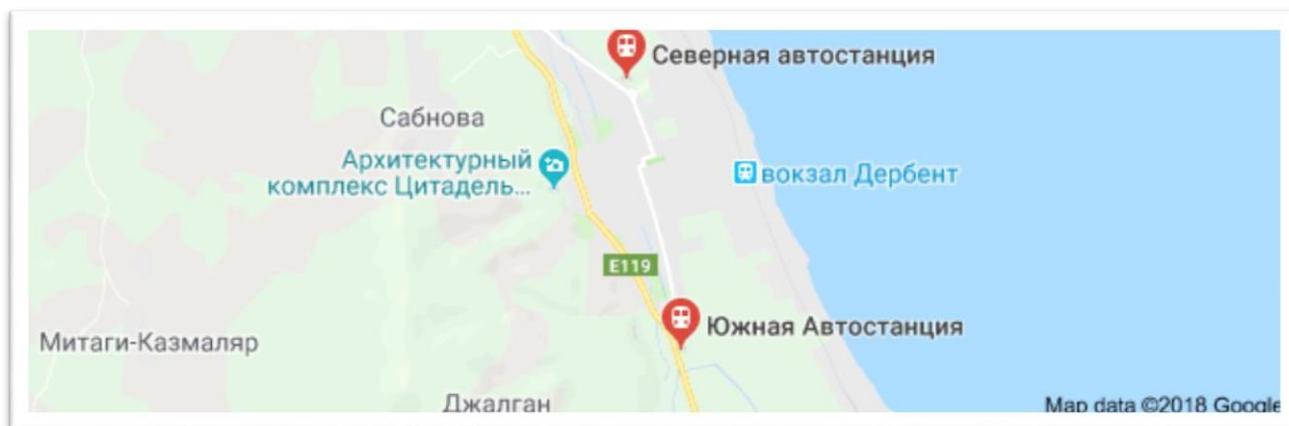


Рисунок 23 – Автостанции г. Дербент

Вместимость автостанции «Южная» и «Северная» составляет 310 (триста десять) и 50 (пятьдесят) пассажиров в час.

Количество маршрутов регулярных перевозок на территории ГО «город Дербент» составляет – 124,2 км.

Общая протяженность межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории ГО «город Дербент» составляет – 5049 км.

Оценку эффективности маршрутной сети можно проводить при помощи маршрутного коэффициента и плотности маршрутной сети.

Маршрутный коэффициент, характеризует разветвленность маршрутной сети и позволяет определить сколько в среднем маршрутов проходит по каждому участку транспортной сети. Маршрутный коэффициент представляет собой отношение протяженности всех автобусных маршрутов к протяженности всех улиц и проездов, по которым проходят эти маршруты:

$$k_M = \frac{\sum L_M}{\sum L_C},$$

где  $L_M$  – протяженность всех автобусных маршрутов, км;

$L_C$  – протяженность всех улиц и проездов, по которым проходят маршруты, км.

Для хорошо развитой транспортной сети города  $k_M = 2-3,5$ , а для слаборазвитой сети  $k_M = 1,2-1,3$ . Чем выше  $k_M$ , тем больше удобств представляется пассажирам при выборе маршрута прямого сообщения и тем самым сокращается количество пересадок с

одного маршрута на другой. В ГО «город Дербент» маршрутный коэффициент составил – 1,85.

Полученный расчет маршрутного коэффициента показывает, что транспортная маршрутная сеть ГО «город Дербент» достаточно развита.

Плотностью маршрутной сети называется протяженность автобусной транспортной сети, приходящаяся на единицу площади муниципального образования.

Плотность сети характеризует насыщенность территории муниципального образования линиями автобусного транспорта и представлена следующей формулой:

$$\sigma = \sum L_M / F, \text{ км/км}^2,$$

где  $L_M$  – протяженность автобусной сети, км;

$F$  – площадь муниципального образования, км<sup>2</sup>.

Чем выше плотность маршрутной сети, тем меньше затраты времени пассажиров. Исходя из общей протяженности маршрутов транспорта и площади городского округа (33,54 км<sup>2</sup>), плотность маршрутной сети составляет – 3,70 км/км<sup>2</sup>. Существующая плотность сети общественного пассажирского транспорта может быть охарактеризована как достаточная.

Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории ГО «город Дербент» показал:

- в целом система внешних связей и внутренних связей может быть охарактеризована положительно;
- не все территории жилых районов охвачены зоной пешеходной доступности до остановочных пунктов сети маршрутов общественного транспорта;
- отсутствие знаков остановки около павильонов и заездных карманов на остановках общественного транспорта.

Проведённые исследования позволили сформировать следующие выводы:

- автобусную маршрутную сеть предлагается сформировать в трёхуровневой структуре: сеть скоростного автобусного транспорта большой вместимости для скоростных маршрутов (исторические места в черте города и набережная города); сеть первого уровня (подвозочно - развозочная) с автобусами средней вместимости; сеть второго уровня (рабочая) с автобусами малой вместимости. В работе сети второго уровня не исключается использование легковых такси разной вместимости;
- для повышения пропускной способности дорожной сети рекомендуется разработать системы подстройки под режим регулирования транспортных средств с использованием конкретных технических средств; провести классификацию маршрутов по сложности, что позволит количественно оценить условия эксплуатации подвижного

состава, скорректировать нормативы их технического обслуживания и текущего ремонта, а также оценивать эксплуатационные расходы;

– с использованием показателя удельной производительности городского пассажирского транспорта общего пользования разработать метод комплексной оценки через удельные показатели его функционирования одновременно во времени и пространстве, связанные через скорость передвижения жителя города (по данным опроса, более 35 минут на проезд к местам притяжения (работа, учеба, прочие) тратят 12% населения.

### **1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий**

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована статистическая информация, предоставленная с официального сайта Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России».

Основной проблемой транспортной системы Республики Дагестан является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом в последние годы, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры, потребностям населения в безопасном дорожном движении, а также крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- увеличение количества личного транспорта;
- Массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения;
- отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;
- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки;
- низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность;
- вождение транспортом в нетрезвом состоянии.

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

Количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах ГО «город Дербент» с 2017 по 2019 годы представлено в таблице 15 и сопровождается диаграммой на рисунке 24.

Таблица 15 - Количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в г. Дербент

№п/п	Наименование показателя	Значение показателя по годам		
		2017 г.	2018 г.	2019 г.
1	Количество ДТП, ед.	46	51	44
2	Погибло, чел.	7	3	2
3	Ранено, чел.	60	63	49

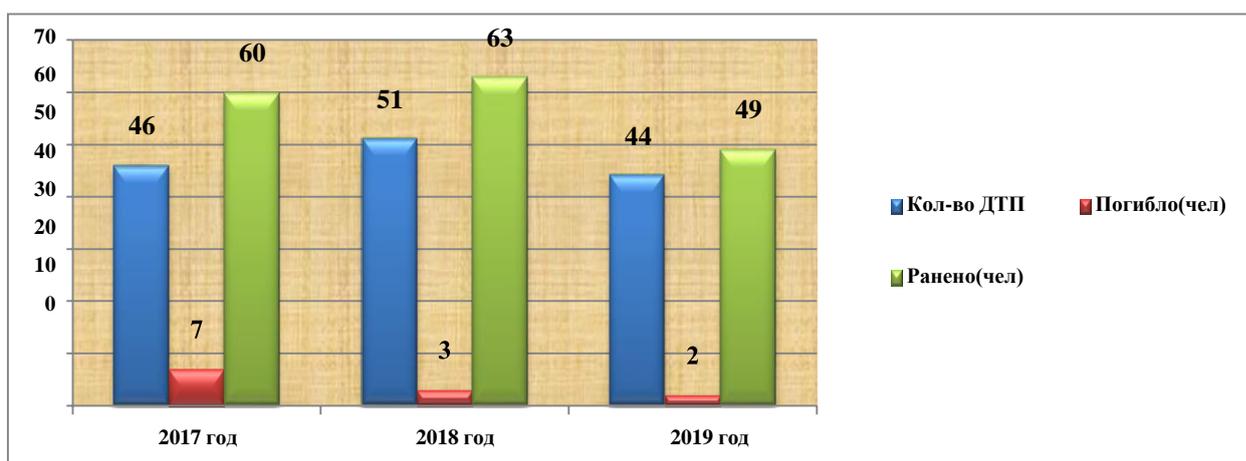


Рисунок 24 – Количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в г. Дербент

Состояние и причины аварийности дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и улицах ГО «город Дербент» с 2017 по 2019 годы представлено в таблице 16 и сопровождается диаграммой на рисунке 25 .

Таблица 16 - Состояние и причины аварийности дорожно-транспортных происшествий в ГО «Город Дербент с 2017 по 2019 г.

№п/п	Вид ДТП	Кол-во ДТП		
		2017	2018	2019
1	Столкновение	19	19	10
2	Опрокидывание	3	1	1
3	Наезд на стоящее ТС	2	-	2

4	Наезд на препятствие	5	4	1
5	Наезд на пешехода	17	27	29
6	Наезд на велосипедиста	-	-	-
7	Съезд с дороги	-	-	-
8	Иной вид ДТП	-	-	1
Всего		46	51	44

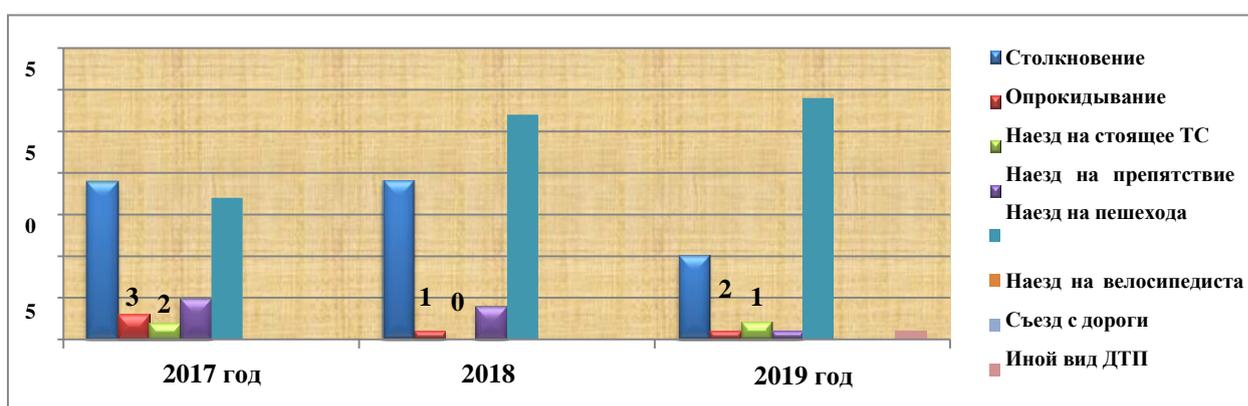


Рисунок 25 - Состояние и причины аварийности дорожно-транспортных происшествий в ГО «Город Дербент с 2017 по 2019 г.

Анализ данных показывает снижение общего количества пострадавших в ДТП за рассматриваемый период. Вместе с тем, следует отметить, что уровень смертности за 2019 год снизился в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (далее – АППГ) на 50%, количество раненных также снизилось на 22,2%.

За 2017-2019 годы зарегистрировано 19 (девятнадцать) дорожно-транспортных происшествий с участием детей в возрасте до 18 лет, в которых погибло 3 (трое) детей (40% от общего числа погибших за рассматриваемый период), ранено 30 (тридцать) детей (17,45% от общего количества раненных за рассматриваемый период).

За 7 месяцев 2020 года зарегистрировано 31 (тридцать одно) ДТП, в результате которых погиб 1 (один) человек, ранено 38 (тридцать восемь) человек.

При этом, за 7 (семь) месяцев 2020 года уже зарегистрировано 10 (десять) ДТП с участием детей в возрасте до 18 лет, что на 250% выше в сравнении с АППГ, в которых погиб 1 (один) ребенок, 12 (двенадцать) ранено.

При распределении дорожно-транспортных происшествий по видам наблюдается следующая зависимость: самым распространенным видом ДТП является «наезд на пешехода» (51,77%), на втором месте «столкновение транспортных средств» (34,04%), на третьем месте «наезд на препятствие» (7,09%).

Из данных, представленных с официального сайта Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России» (<http://stat.gibdd.ru/>) следует, что в период с 2017 по 2019 годы выявлены следующие сформировавшиеся потенциальные участки концентрации мест ДТП на УДС ГО «город Дербент» по проспекту Агасиева (8,51% ДТП) и улицам Гагарина (11,34% ДТП), Х. Тагиева (7,09% ДТП), 345 Дагестанской стрелковой Дивизии, Пушкина, Сальмана и Ленина. Ежегодно на вышеперечисленных улицах регистрируется дорожно-транспортные происшествия.

Следует отметить, что за период (2017–2019 годы) на автомобильной дороге федерального значения Р-217 «Кавказ» (км 931 – 934, км 939), произошло 20,56% дорожно-транспортных происшествий.

Основными причинами возникновения ДТП являются несоблюдение водителями скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, а также невнимательность водителей.

Важную роль так же играют сопутствующие причины такие как: управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и управление ТС лицами, не имеющими соответствующих категорий на управление ТС данного вида.

Безопасность движения на дорогах во многом определяется уровнем их инженерного оборудования, установкой энергоемких дорожных ограждений, травмобезопасных конструкций опор массивных дорожных знаков, опор наружного освещения, линий связи, защитой наиболее опасных массивных конструкций, находящихся в непосредственной близости от проезжей части, изменением геометрических параметров насыпей и водоотводных сооружений.

Анализ статистических данных о дорожно - транспортных происшествиях в режимах движения показывает, что при достижении необходимого уровня пассивной безопасности автомобильных дорог можно значительно снизить тяжесть последствий и материальный ущерб от ДТП. Однако во многих случаях выполнение мероприятий по повышению пассивной безопасности связано с экономическими и конструктивными трудностями. Применение ударобезопасных конструкций дорожных ограждений, опор крупногабаритных знаков, и опор освещения, способствуют снижению тяжести последствий, но вызывает значительное увеличение капитальных и эксплуатационных

затрат. Поэтому все решения по обеспечению пассивной безопасности дорог должны быть экономически обоснованы.

Обеспечение пассивной безопасности дорог (столкновение, наезд) на территории ГО «город Дербент», во многом связаны с отсутствием данных об опасности различных элементов дороги. Очевидно, что необходимо дальнейшее проведение исследований с привлечением специалистов, что позволит конкретизировать и усовершенствовать требования к инженерному обеспечению пассивной безопасности автомобильных дорог в границах муниципального образования.

### **1.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивается посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO<sub>2</sub>) транспортными средствами.

Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков, снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

Причины высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха обусловлены тем, что значительная часть эксплуатируемого технологического оборудования и транспортных

средств не отвечает современным экологическим требованиям, низок уровень оснащенности производств современным очистительным оборудованием.

В Северо-Кавказском федеральном округе доля населения, проживающего в неблагоприятных условиях по загрязнению атмосферного воздуха, составляет 12 %.

Динамика объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников в 2015–2017 гг. представлена на рисунке 26.

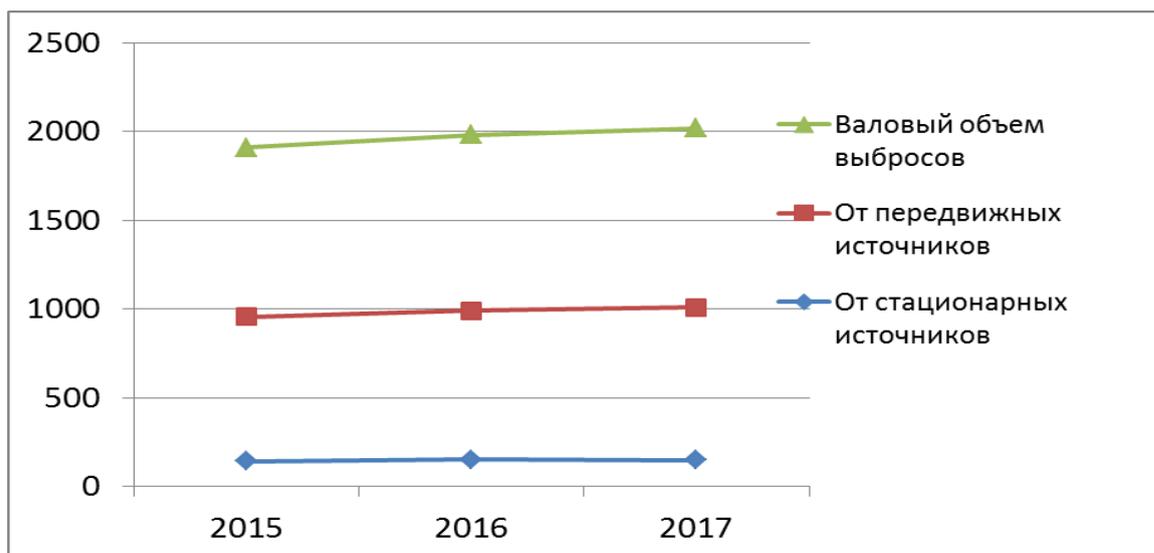


Рисунок 26 - Динамика объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников в 2015–2017 гг

Анализ статистических данных, характеризующих антропогенную нагрузку на территории Северо-Кавказского федерального округа, показывает, что основная масса выбросов в атмосферу приходится на автотранспорт и составляет 861,12 тыс. тонн (или 82 %), в то время как от стационарных источников выбросы составляют 148,12 тыс. тонн (18%).

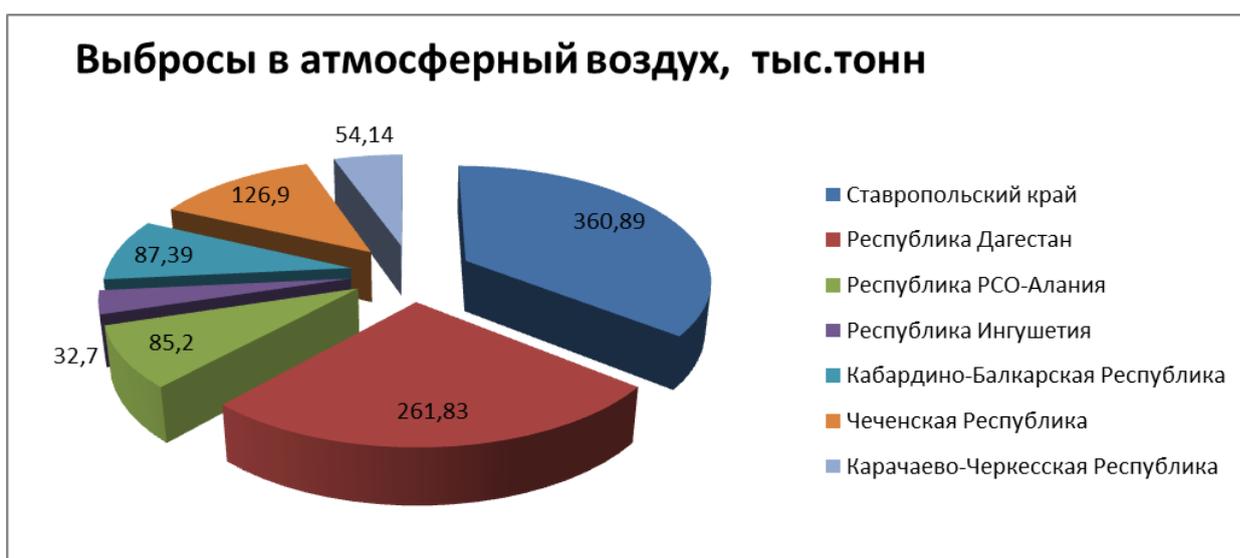


Рисунок 27 - Выбросы в атмосферный воздух, тыс. тонн

Уровень загрязнения атмосферного воздуха в городах Северо-Кавказского федерального округа приведен на рисунке 28.

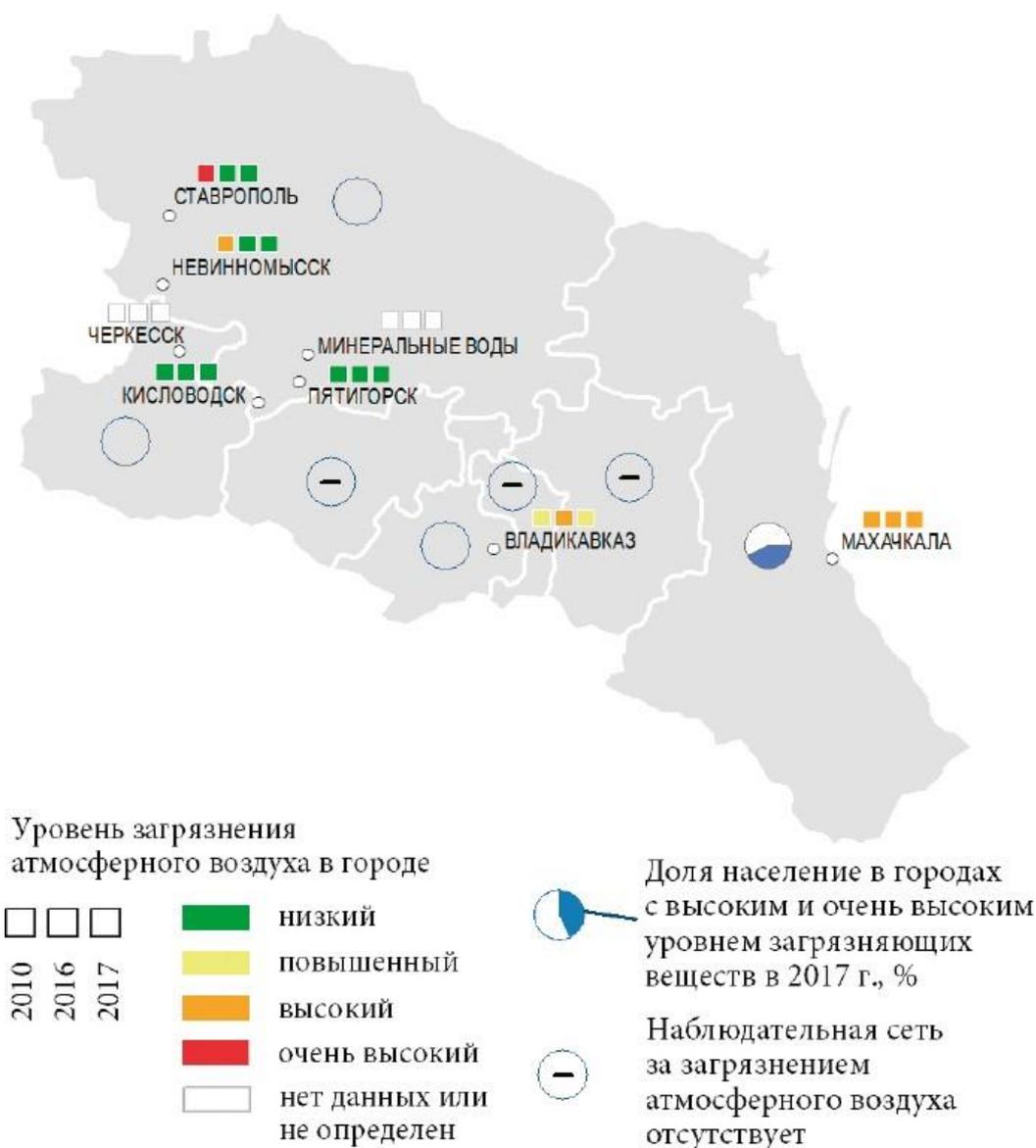


Рисунок 28 - Уровень загрязнения атмосферного воздуха в городах Северо-Кавказского федерального округа

Наибольшая экологическая нагрузка приходится на города, где на сравнительно небольших территориях сосредоточены крупные производства: Невинномысск, Буденновск, Минеральные Воды, Владикавказ, Нальчик, Черкесск, Махачкала.

В разрезе субъектов Северо-Кавказского федерального округа за последние 3 (три) года лишь в Чеченской Республике произошло сокращение объема загрязняющих веществ (на 3,9 %). Наибольший показатель объема выбросов загрязняющих веществ отмечается в Ставропольском крае (360,89 тыс. тонн).

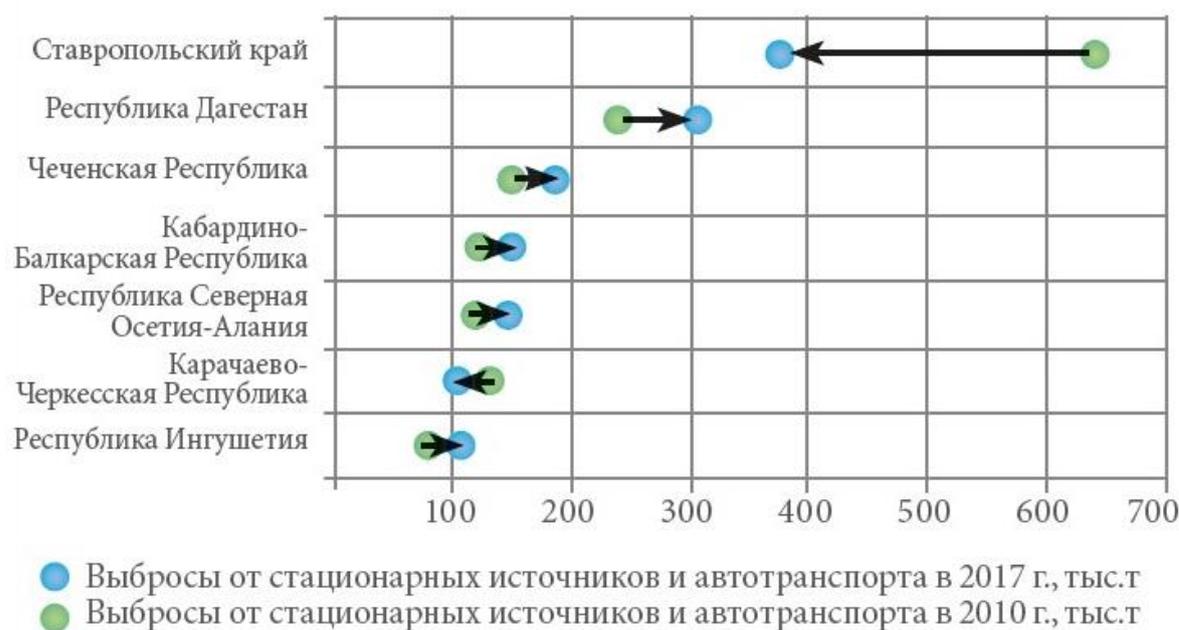


Рисунок 29 – Тенденция изменения объемов выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух по субъектам Северо-Кавказского федерального округа в 2017 г. по сравнению с 2010г.

Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автомобильного транспорта на территории Республики Дагестан за 2016–2017 годы представлена в таблице 17.

Таблица 17 - Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автомобильного транспорта на территории Республики Дагестан за 2016–2017

Год	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	ЛОСНМ	CO	C	NH <sub>3</sub>	CH <sub>4</sub>	Всего, тыс. тонн
2016 г.	1,5	27,3	23,9	185,5	0,5	0,6	0,9	240,2
2017 г.	1,6	28,2	24,7	191,6	0,5	0,6	1	248,1

По ГО «город Дербент» за 2018 год зарегистрировано 5,5 тыс. тонн выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта<sup>17</sup>, в том числе по SO<sub>2</sub> – 0,03, NO<sub>2</sub> – 0,5, ЛОСНМ – 0,6, CO – 4,4, C – 0,010, NH<sub>3</sub> – 0,011, CH<sub>4</sub> – 0,02.

Динамика выбросов загрязняющих веществ от железнодорожного транспорта на территории Республики Дагестан за 2017 год представлена в таблице 18.

Таблица 18 - Динамика выбросов загрязняющих веществ от железнодорожного транспорта на территории Республики Дагестан за 2017 год

Год	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	ЛОСНМ	CO	C	NH <sub>3</sub>	CH <sub>4</sub>	Всего, тыс. тонн
2017	0,01	0,1	0,01	0,02	0,0096	0,00001	0,0004	0,1

Доля выбросов загрязняющих веществ в воздушный бассейн от транспортных средств по данным Министерства природных ресурсов и экологии Республики Дагестан в 2018 году составляет 80-90%.

По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Республике Дагестан в 2018 году, контроль за качеством атмосферного воздуха в Республике Дагестан осуществлялся в 9 (девяти) мониторинговых точках и постах наблюдения в городах Махачкала, Каспийск, Кизилюрт и Кизилюртовский район, 3 (три) точки наблюдения Дагестанского центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в г. Махачкала.

За последние три года в Республике наблюдаются позитивные тенденции, обусловленные снижением загрязнения, формируемого выбросами автотранспорта в зоне жилой застройки, что подтверждается данными исследований атмосферного воздуха в зоне влияния автомагистралей. Число проб, превышающих гигиенические нормативы, снизилось до 0% в 2016 г. в 2017г. и в 2018 годах.

По данным Регионального информационного фонда данных социально-гигиенического мониторинга среднесуточные концентрации загрязняющих веществ (ПДКсс) в атмосферном воздухе не соответствуют гигиеническим нормативам-11,5%.

Один из наиболее распространенных неблагоприятных физических факторов окружающей среды является шум. Шум - беспорядочное сочетание различных по силе и частоте звуков; способен оказывать неблагоприятное воздействие на организм. Источником шума является любой процесс, вызывающий местное изменение давления или механические колебания в твердых, жидких или газообразных средах.

Основными источниками шума на территории муниципального образования являются:

- автотранспортные потоки улично-дорожной сети;
- наземные линии (железнодорожный транспорт (при наличии));
- промышленные предприятия, коммунально-складские объекты, объекты электро- и теплоэнергетики;
- строительная техника (особенно в случае ведения работ в ночное время);
- инженерное оборудование зданий, сооружений, жилых домов;
- шумы «бытового происхождения»;
- шум громкоговорителей.

Одним из направлений борьбы с шумом является разработка государственных стандартов на средства передвижения, инженерное оборудование, бытовые приборы, в

основу которых положены гигиенические требования по обеспечению акустического комфорта. Снижение шума может быть достигнуто в первую очередь за счет уменьшения шумности транспортных средств. К градостроительным мероприятиям по защите населения от шума относятся: увеличение расстояния между источником шума и защищаемым объектом; применение акустически непрозрачных экранов (откосов, стен и зданий-экранов), специальных шумозащитных полос озеленения; использование различных приемов планировки, рационального размещения микрорайонов. Кроме того, градостроительными мероприятиями являются рациональная застройка магистральных улиц, максимальное озеленение территории микрорайонов и разделительных полос.

Основными нормативными документами при расчете транспортного шума является: СНиП 23-03-2003 «Защита от шума», СП 51.13330.2011 Актуализированная редакция СНиП 23-03-2003, Методические рекомендации по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения. Росавтодор 2003, Пособие к МГСН 2.04-97 Проектирование защиты от транспортного шума и вибрации жилых и общественных зданий и др. В соответствии с методическими рекомендациями по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения одним из основных, наиболее распространенных источников внешнего шума на территории населенных пунктов являются потоки легковых и грузовых автомобилей и общественного транспорта на улично-дорожной сети населенного пункта. Исходным шумовым параметром автотранспортного потока, необходимым для проведения различных акустических расчетов, является его шумовая характеристика. Шумовые характеристики автотранспортных потоков определяются для всех стадий проектирования расчетными методами. Лишь для настоящего периода они могут быть определены также и методом натурных измерений.

При этом результаты замеров не применяются при расчете уровня шумового воздействия, а лишь позволяют оценить уровень шума у проезжей части на момент проведения изысканий при существующей интенсивности и скорости движения. Исходными данными для расчета шумовых характеристик автотранспортных потоков являются: интенсивность движения автотранспорта в часы пик дневного времени и наиболее шумный час ночного времени, натуральные ед./ч; суммарная доля грузового и общественного транспорта в потоке, %; средняя скорость движения автотранспорта в потоке, км/ч.

Расчеты на основании перспективной интенсивности движения позволяют спрогнозировать воздействие шума автотранспорта на селитебную территорию на весь

период эксплуатации автомобильной дороги, а также дает возможность принять оптимальные решения по защите населения от автотранспортного шума как в настоящее время, так и на перспективу. При проектировании учитывается фактическое прохождение трасс по территории населенного пункта вблизи жилых домов, коммерческой недвижимости, объектов дорожного сервиса, минимальное расстояние от бровки автомобильных дорог, санитарные разрывы, и в случае необходимости установки шумозащитных экранов (Шумозащитные экраны, как способ защиты от шума, согласно п. 4.1 (подпункт «в»)) СНиП 23-03-2003 «Защита от шума» устанавливаются исключительно для защиты территории жилой застройки), как того требуют нормы закона.

Кроме того, согласно ОДМД (отраслевой дорожный методический документ), утвержден распоряжением Минтранса России № ОС-362-р от 21.04. 2003 г. «Методические рекомендации по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения», раздел 2 «Порядок определения и оценки необходимого снижения уровня звука у населенных пунктов», для расчета требуемого снижения транспортного шума и проектирования средств защиты от него застройки необходим рациональный перечень исходных данных, среди которых шумовые характеристики автотранспортных потоков. Кроме шумовых характеристик автотранспортных потоков, для расчетов ожидаемых уровней шума в расчетных точках на территории и в застройке населенных пунктов необходима следующая исходная информация:

планировочная подоснова населенного пункта с указанием расположения всех учитываемых автотранспортных магистралей;

на планировочной подоснове должны быть показаны функциональные зоны или защищаемые от шума объекты (в соответствии с масштабом карты) и должен быть установлен допустимый для них уровень звука в соответствии с санитарными нормами.

Существует два подхода к достижению нормативных показателей уровней шума на территории населенных пунктов и в помещениях различного функционального назначения:

– во-первых, это реализация технических мер по снижению шумовой характеристики источников шума (при этом снижение шумовых характеристик происходит за счет совершенствования конструкции техники и использования прогрессивных технологий),

– во-вторых - защита территорий и помещений за счет применения шумопоглощающих технологий и материалов.

При этом, возможно снижение шумности работ, выполняя следующие рекомендации:

- обеспечивать глушение двигателя автотранспорта в период нахождения на рабочей (строительной) площадке;
- при проведении работ исключать применение громкоговорящей связи;
- не производить забивку фундаментных свай, сварочные работы, прочие шумные работы в ночное время и без установки защитных экранов;
- по возможности исключать работу оборудования, имеющего уровни шума и вибрации, превышающие допустимые нормы, и заменять его на более «экологичное».

ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Республике Дагестан» аккредитован на проведение измерений уровня звука (шума), в соответствии с нормативными документами:

- ГОСТ 23337 – 2014 «Шум. Методы измерения шума на селитебной территории и в помещениях жилых и общественных зданий»,
- МУК 4.3.2194-07 «Контроль уровня шума на территории жилой застройки, в жилых и общественных зданиях и помещениях»,
- СанПиН 2.1.2.2645-10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям проживания в жилых зданиях и помещениях»,
- СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки».

Замеры проводятся специалистами Испытательного лабораторного центра ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Республике Дагестан», с последующим оформлением и выдачей протоколов лабораторных исследований(измерений).

### **1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Главой 6 «Финансирование дорожной деятельности» Федерального закона от 08.11.2007 года №257-ФЗ (в редакции от 01.03.2020 года) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определен порядок осуществления финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений, а также частных дорог.

В соответствии со статьей 32 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством

Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

В соответствии со статьей 33 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Статьей 34 Федерального закона №257-ФЗ определено, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения осуществляется за счет средств местных бюджетов, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств физических или юридических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Формирование расходов федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений осуществляется в соответствии с правилами расчета размера ассигнований федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации или местного бюджета на указанные цели на основании нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений в соответствие с требованиями технических регламентов.

В соответствии с Уставом муниципального образования «город Дербент» Республики Дагестан, принятого Решением Собрания депутатов городского округа «город Дербент» от 01.02.2016 года №24-1 (в редакции Решения Собрания депутатов от 02.11.2017 года №38-1), к вопросам местного значения городского округа в соответствии с п. 5 статьи 6 Главы 2 Устава относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью

автомобильных дорог местного значения в границах городского округа, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Администрацией городского округа «город Дербент» на сегодняшний день реализуется ряд муниципальных программ, направленных на создание условий для устойчивого развития городского округа, направленного на повышение качества жизни населения, улучшение качественного состояния объектов внешнего благоустройства, сохранение жизни и здоровья граждан, обеспечение сохранности улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения, обеспечение населения услугами транспорта.

В рамках мероприятий ежегодно проводятся работы по приведению и поддержанию в нормальном состоянии автомобильных дорог, снижению общего процента дорог без усовершенствованного покрытия и, как следствие, снижению затрат на их содержание, увеличению уровня безопасности и комфортности участников дорожного движения, посредством проведения ремонта улично-дорожной сети с твердым покрытием.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры ГО «город Дербент» осуществляется за счет средств местного бюджета, а также субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету ГО «город Дербент» из федерального и республиканского бюджетов.

По итогам исполнения бюджета городского округа «город Дербент» за 2017 год по статье дорожное хозяйство (дорожные фонды) фактический объем средств на исполнение при плане 30018800,00 рублей составил 100%.

По итогам исполнения бюджета городского округа «город Дербент» за 2018 год, расходы по статье дорожное хозяйство (дорожные фонды) при плане 3110200,0 рублей фактически составили 100%.

По итогам исполнения бюджета городского округа «город Дербент» за 2019 год в части расходов дорожного фонда при плане 317 397 291,25 рублей фактический объем средств исполнен на 100%.

Следует отметить, что МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент в 2019 году выполнен существенный объем работ по ремонту коммунальной инфраструктуры и объектов городского хозяйства:

– проведены работы по асфальтированию сплошных участков улиц города площадью свыше 4000 м<sup>2</sup> и ремонту гравийных покрытий улиц около 2000 м<sup>2</sup> на общую сумму 4,9 млн. руб.;

- завершены работы по капитальному ремонту проезжей части 37 улицобщей площадью 129,7 тыс. м<sup>2</sup> на сумму 157,3 млн. рублей. Установлено 3,6 км пешеходных ограждений;

- в рамках работ по безопасности дорожного движения установлено 250 дорожных знаков и выполнена горизонтальная разметка осевой линии и пешеходных переходов проезжей части улиц города;

- выполнен ямочный ремонт площадью более 500 м<sup>2</sup>;

- в 5 городских парках и на набережной отремонтировано наружное освещение и покрытие дорожек на сумму свыше 1,5 млн. руб.;

- восстановлена тротуарная часть улиц города площадью более 500 м<sup>2</sup>;

- проведены работы по ремонту и восстановлению уличного освещения на территории магальной части и на 67 улицах города, заменено 600 светодиодных светильников, 306 ламп уличного освещения, проведен ремонт 52 светильников, монтаж 510 п.м электрического провода.

Анализ деятельности Администрации городского округа «город Дербент» за период с 2017 по 2019 год отражает высокий уровень эффективности использования бюджетных средств в отношении деятельности по организации дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения.

## **2 МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **2.1 Мероприятия по категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству**

Автомобильные дороги РФ категорируются в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

При определении категории автомобильной дороги проводится оценка ее ключевых транспортно-эксплуатационных характеристик и свойств:

- общего числа полос движения;

- ширины полосы движения;

- ширины обочины;

- наличия и ширины разделительной полосы;

- типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к автомобильной дороге.

В случае, если возникает необходимость изменения функционального назначения, расчетной скорости, интенсивности обслуживаемых транспортных потоков в связи с развитием территорий или изменениями в организации движения, в ПКРТИ вносится мероприятие по реконструкции участка УДС с изменением категории.

В результате анализа предоставленной информации по эксплуатационным характеристикам и потребительским качествам автомобильных дорог г. Дербент было выявлено, что многие дороги и улицы не отвечают нормативным требованиям, в особенности в части наличия и параметров тротуаров, разделительных полос. На ряде улиц проезжие части имеют ширину, не кратную ширине полос движения. Пространство проезжей части, обочин, тротуаров зачастую используется для неорганизованной стоянки автомобилей, что не позволяет точно определить функциональную принадлежность элементов улиц и дорог.

Значительная часть улиц местного значения не имеет твердого покрытия, зачастую отсутствует конструкция дорожного полотна, что не позволяет точно определить геометрические параметры таких дорог. Таким образом, улицы и дороги г. Дербент категорируются главным образом путем классификации на основе их функционального назначения и условий движения.

С целью наилучшей реализации мероприятий ПКРТИ введена особая классификация улиц и дорог г. Дербент<sup>1</sup>. Классификация дорог, проходящих вне сформированной застройки, представлена в таблице 19.

Таблица 19 – Классификация внеуличных дорог г. Дербент

<b>Класс</b>	<b>Категория</b>	<b>Функциональное назначение</b>	<b>Особенности организации движения</b>
1	Магистральная дорога скоростного движения (ИБ)	Обслуживание транспортных потоков международного, федерального и регионального уровня Движение междугородного,	Движение непрерывное, скоростное Доступ только через пересечения в разных уровнях (без пересечения потоков в одном уровне, допускается пересечение потоков в одном уровне на пересекаемых второстепенных дорогах) и

<sup>1</sup> - Согласно примечанию 2 к Таблице 11.1 СП 42.13330-2016 [6], в зависимости от величины и планировочной структуры городов, объемов движения указанные основные категории улиц и дорог дополняются или применяется их неполный состав

Класс	Категория	Функциональное назначение	Особенности организации движения
		<p>пригородного общественного транспорта</p> <p>Пешеходное и велосипедное движение исключено</p>	<p>примыкания (без пересечения потоков)</p>
2	<p>Магистральная дорога регулируемого движения (IV)</p>	<p>Обслуживание транспортных потоков общегородского уровня, выход на скоростные дороги</p> <p>Движение междугороднего, пригородного городского общественного транспорта</p> <p>Интенсивность пешеходного и велосипедного движения низкая</p>	<p>Движение регулируемое. Доступ через регулируемые пересечения с другими магистральными дорогами (допускается пересечение потоков в одном уровне) и примыкания (без пересечения потоков).</p> <p>Велосипедные и пешеходные дорожки на отдельном полотне</p>
3	<p>Магистральная дорога (II)</p>	<p>Транзитные потоки регионального уровня</p> <p>Связь удаленных районов агломерации</p> <p>Движение городского магистрального и подвозящего общественного транспорта</p>	<p>Движение регулируемое и нерегулируемое.</p> <p>Доступ через регулируемые пересечения (допускается пересечение потоков в одном уровне) и примыкания.</p> <p>Велосипедные и пешеходные дорожки на отдельном полотне</p>

<b>Класс</b>	<b>Категория</b>	<b>Функциональное назначение</b>	<b>Особенности организации движения</b>
		Интенсивность пешеходного движения минимальная	
4	Магистральная дорога (III)	Прямая связь обособленных районов и поселений агломерации между собой и с магистралями высоких классов Движение городского подвозящего общественного транспорта Интенсивность пешеходного движения минимальная	Движение регулируемое и нерегулируемое. Доступ произвольный. Велосипедные и пешеходные дорожки на отдельном полотне
5	Местная дорога (IV)	Доступ к отдельным объектам и небольшим группам объектов на незастроенной территории Движение общественного транспорта отсутствует Интенсивность пешеходного и велосипедного движения минимальная	Движение нерегулируемое. Доступ произвольный. Обочины, приспособленные для движения пешеходов и велосипедистов, либо совмещенное движение с приоритетом пешеходов и велосипедистов (пешеходные и велосипедные зоны)

Классификация улиц в застройке представлена в таблице 20.

Таблица 20 – Двухфакторная классификация улиц г. Дербент

Класс	Категория	Транспортное значение	Средовое значение		
			Высокое ( $\alpha$ )	Среднее ( $\beta$ )	Низкое ( $\gamma$ )
1	Не применяется				
2	Магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	Высокое	Не применяется	Магистральный и подвозящий общественный транспорт Интенсивность пешеходного движения средняя или высокая Тротуары и велосипедные дорожки	Магистральный и подвозящий общественный транспорт Интенсивность пешеходного движения средняя Тротуары и велосипедные дорожки

Класс	Категория	Транспортное значение	Средовое значение		
			Высокое ( $\alpha$ )	Среднее ( $\beta$ )	Низкое ( $\gamma$ )
3	Магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	Среднее	Связь застройки исторического ядра с магистралями более высокого уровня Магистральный и подвозящий общественный транспорт Возможно исключительно движение общественного транспорта и такси Интенсивность пешеходного движения высокая Тротуары и велосипедные дорожки или полосы	Магистральный и подвозящий общественный транспорт Интенсивность пешеходного движения высокая Тротуары и велосипедные дорожки	Магистральный и подвозящий общественный транспорт Интенсивность пешеходного движения средняя Тротуары и велосипедные дорожки

Класс	Категория	Транспортное значение	Средовое значение		
			Высокое ( $\alpha$ )	Среднее ( $\beta$ )	Низкое ( $\gamma$ )
4	Магистральные улицы районного значения	Низкое	<p>Магистральная улица районного значения</p> <p>Связь застройки исторического ядра с магистралями более высокого уровня</p> <p>Подвозящий общественный транспорт</p> <p>Возможно исключительно движение общественного транспорта и такси</p> <p>Интенсивность пешеходного движения высокая</p> <p>Тротуары и велосипедные дорожки или полосы</p>	<p>Магистральная улица районного значения</p> <p>Прямая связь застройки внутри района с магистралями более высокого уровня</p> <p>Подвозящий общественный транспорт</p> <p>Интенсивность пешеходного движения средняя</p> <p>Тротуары и велосипедные дорожки или полосы</p>	<p>Магистральная улица районного значения</p> <p>Местная улица</p> <p>Связь обособленных микрорайонов и массивов с магистралями более высокого уровня</p> <p>Подвозящий общественный транспорт</p> <p>Интенсивность пешеходного движения низкая</p> <p>Тротуары и велосипедные дорожки или полосы</p>

Класс	Категория	Транспортное значение	Средовое значение		
			Высокое ( $\alpha$ )	Среднее ( $\beta$ )	Низкое ( $\gamma$ )
5	Улицы местного значения	Местное	<p>Местная улица</p> <p>Доступ к застройке внутри исторического ядра</p> <p>Интенсивность пешеходного движения средняя или высокая</p> <p>Совмещенное движение пешеходов и транспортных средств</p> <p>Велосипедные и пешеходные зоны</p> <p>Приоритет пешеходного движения</p>	<p>Местная улица</p> <p>Локальный доступ к застройке внутри района</p> <p>Интенсивность пешеходного движения средняя</p> <p>Тротуары и велосипедные зоны либо жилые зоны, либо пешеходные зоны</p>	<p>Местная улица</p> <p>Локальный доступ к застройке внутри микрорайонов</p> <p>Интенсивность пешеходного движения низкая</p> <p>Тротуары и велосипедные зоны, либо жилые зоны, либо пешеходные зоны</p>

Из классификации улиц исключены магистральные улицы городского значения 1-го класса (непрерывного движения) ввиду отсутствия градостроительных условий для их применения. Вместе с тем классификация расширена за счет добавления фактора среднего значения, позволяющего учесть неизбежное разнообразие условий движения в рамках улиц схожего транспортного значения, которое связано с различными уровнями уличной активности, не связанной напрямую с транспортной функцией.

Таблица 21 – Критерии для определения среднего значения улиц г. Дербент

Критерии	Средовое значение		
	Высокое	Среднее	Низкое
Характер застройки	Сплошная застройка вдоль красных линий	Сплошная застройка вдоль красных линий	Микрорайонная и индивидуальная застройка
Уличная активность	Активные фасады, активная уличная торговля, общественные пространства	Активные фасады	Точечные активности
Относительная плотность пешеходных потоков	Высокая	Средняя	Низкая

Уровни уличной активности неразрывно связаны с различной интенсивностью пешеходных потоков и вероятностью выхода пешеходов на проезжую часть, что определяет требования к безопасности дорожного движения и интенсивности вредного воздействия транспорта на среду.

Для того чтобы категорировать улицы и дороги г. Дербент, сначала была произведена оценка их транспортного значения, назначены условные классы. Предварительная схема классификации существующих улиц и дорог г. Дербент на основе транспортного значения представлена на рисунке 30.

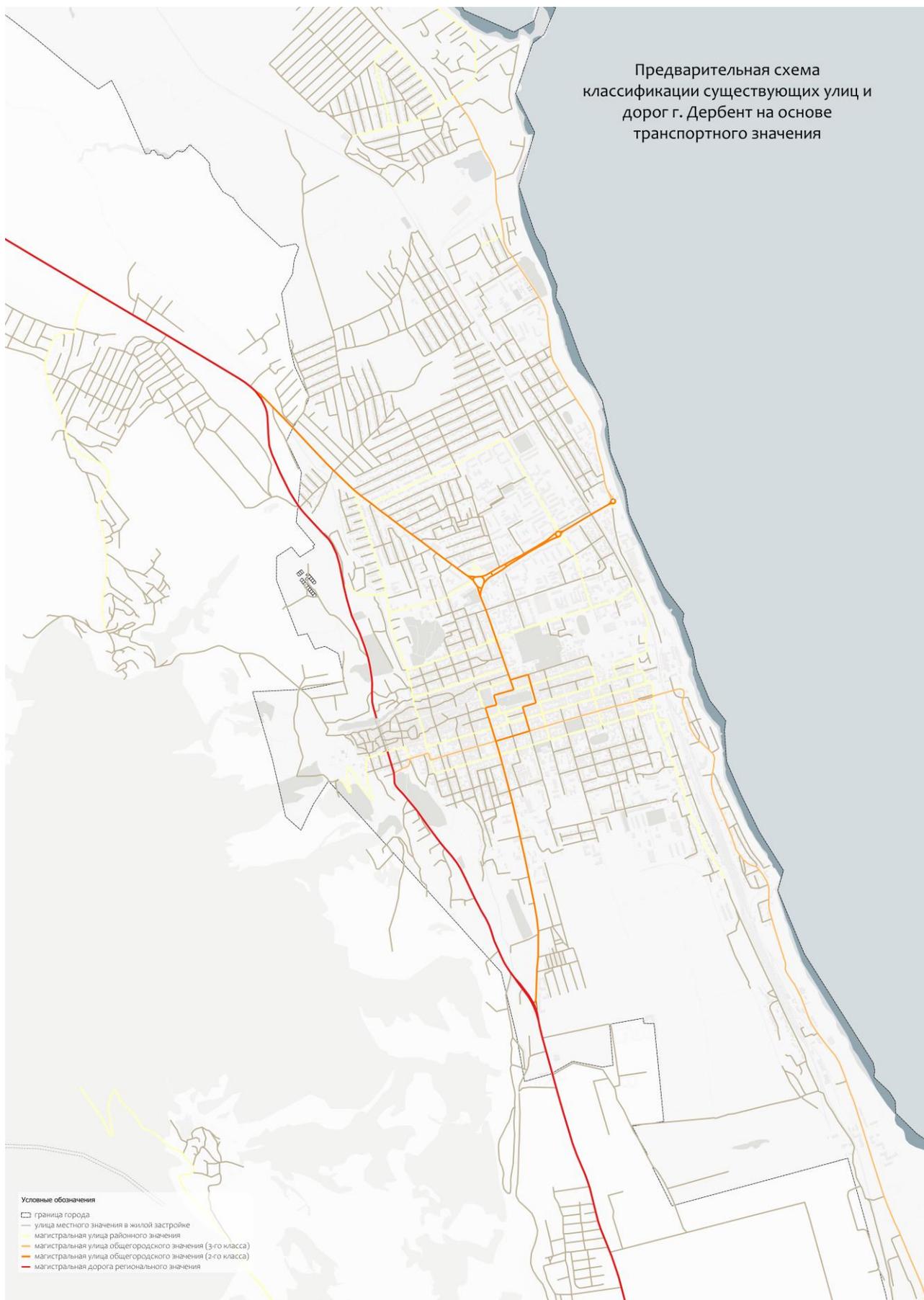


Рисунок 30 – Предварительная схема классификации существующих улиц и дорог г. Дербент на основе транспортного значения

Далее оценены фактические параметры элементов улиц и дорог (ширина проезжей части, тротуаров, наличие разделительных полос, пропускная способность с учетом парковки на проезжей части), а также фактические уровни уличной активности (Рисунок 31) магистральных улиц. Схема двухфакторной классификации существующих улиц и дорог г. Дербент представлена на рисунке 32.

В рамках разработки ПКРТИ произведено категорирование планируемых улиц и дорог. Схема двухфакторной классификации планируемых улиц и дорог г. Дербент представлена на рисунке 33.

Категории улиц и дорог указанных классов принимаются по таблице 22.

Таблица 22 – Категоризация улиц и дорог г. Дербент в соответствии с нормативными документам.

Класс	Класс по 257-ФЗ [4]	Классификация согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 [5]		Категории городских улиц и дорог по СП 42.13330– 2016 [6]	
		Класс	Категория	Городские дороги	Городские улицы
1	автомобильные дороги федерального значения	Скоростная дорога	ІБ	Магистральные городские дороги: 1- го класса - скоростного движения	не применяется
2	автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	Обычная дорога	ІВ	Магистральные городские дороги: 2- го класса - регулируемого движения	Магистральные улицы общегородского значения: 2-го класса - регулируемого движения

Класс	Класс по 257-ФЗ [4]	Классификация согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 [5]		Категории городских улиц и дорог по СП 42.13330– 2016 [6]	
		Класс	Категория	Городские дороги	Городские улицы
3	автомобильные дороги местного значения		II	не применяет ся	Магистральные улицы общегородского значения: 3-го класса - регулируемого движения
4			III	не применяет ся	Магистральные улицы районного значения
5			IV	Улицы и дороги местного значения	

Технические параметры улиц и дорог г. Дербент представлены в Приложении А.

С целью качественной эксплуатации улиц и дорог рекомендуется проведение паспортизации.

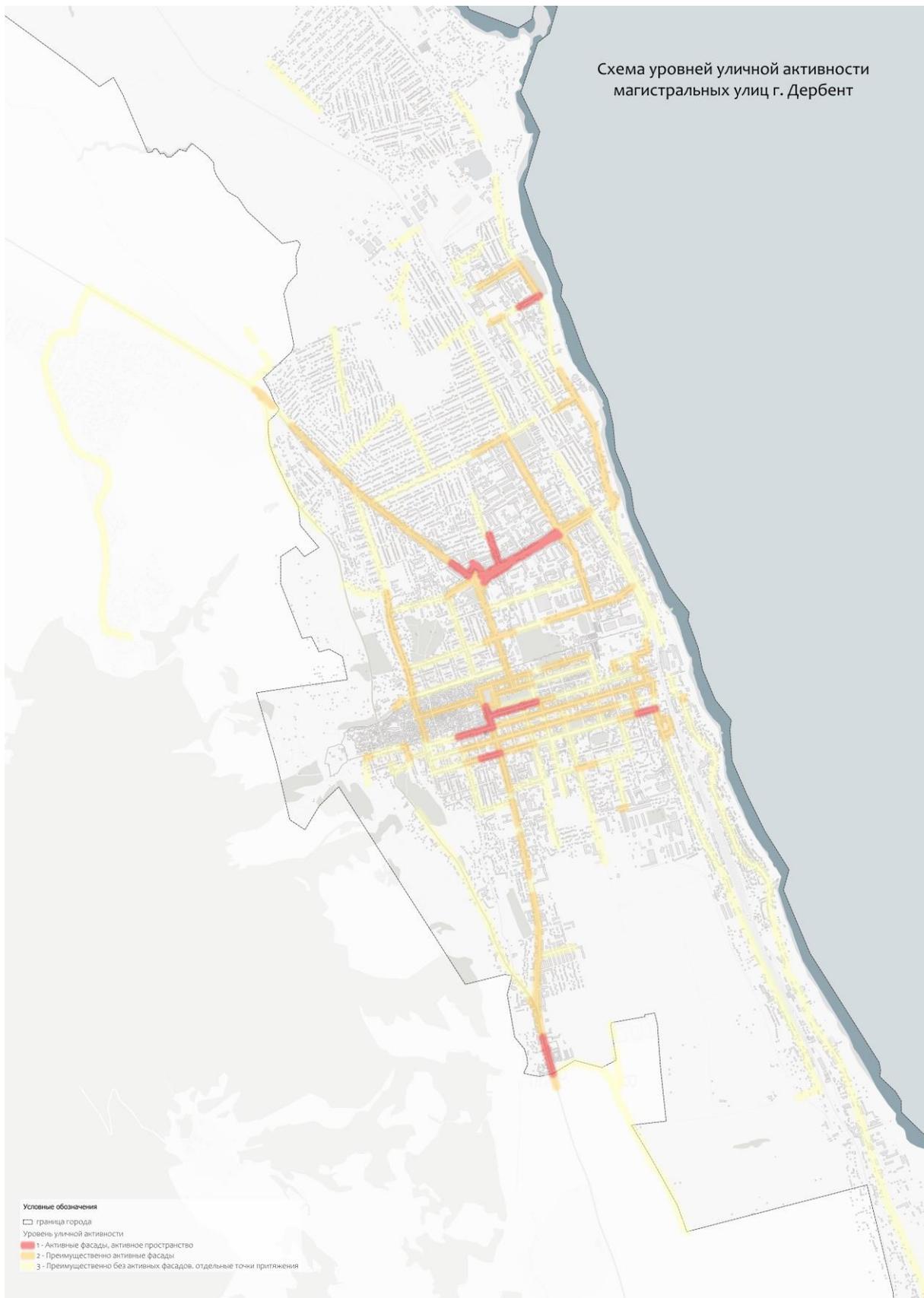


Рисунок 31 – Схема уровней уличной активности магистральных улиц г. Дербент

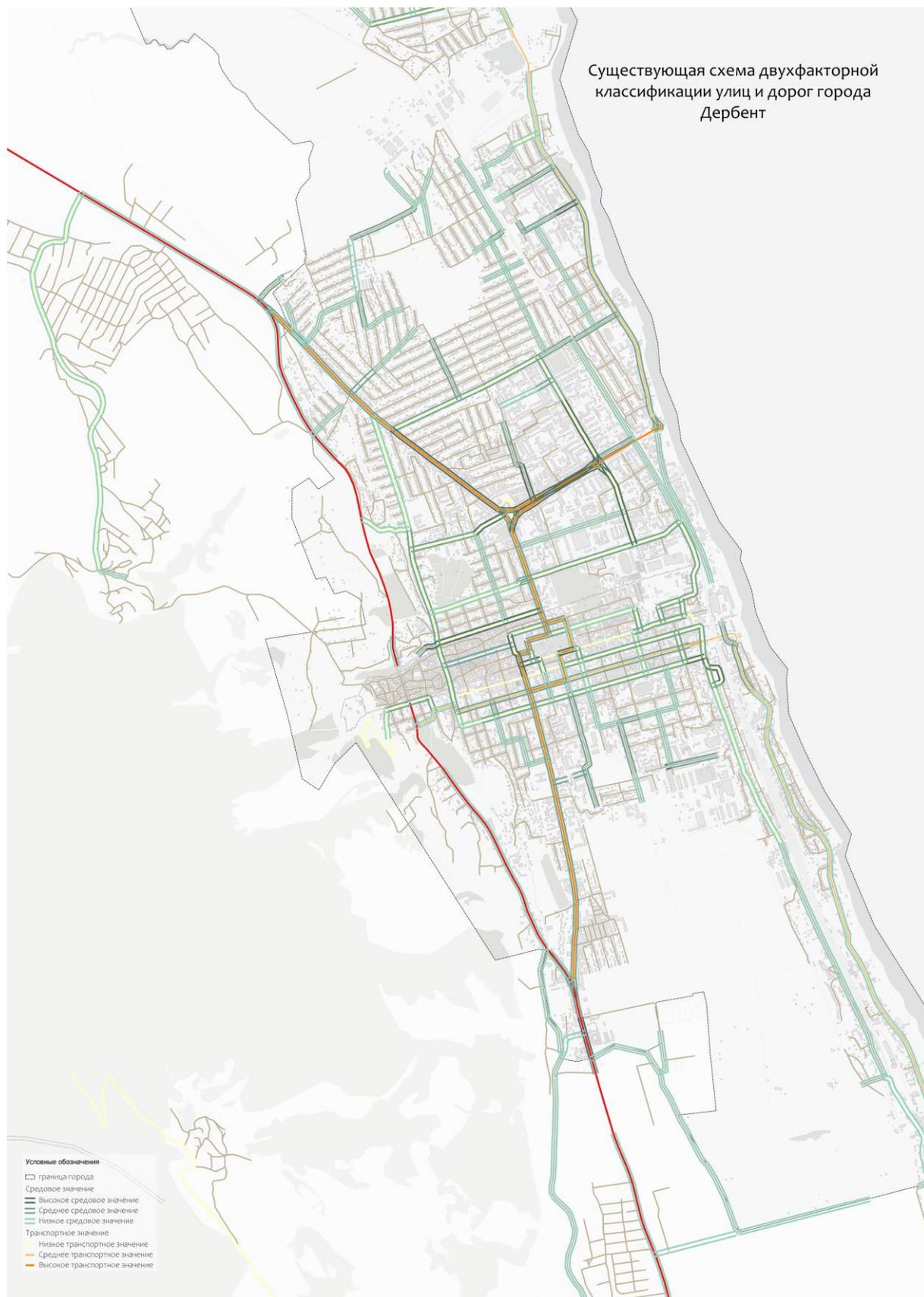


Рисунок 32 – Существующая схема двухфакторной классификации улиц и дорог

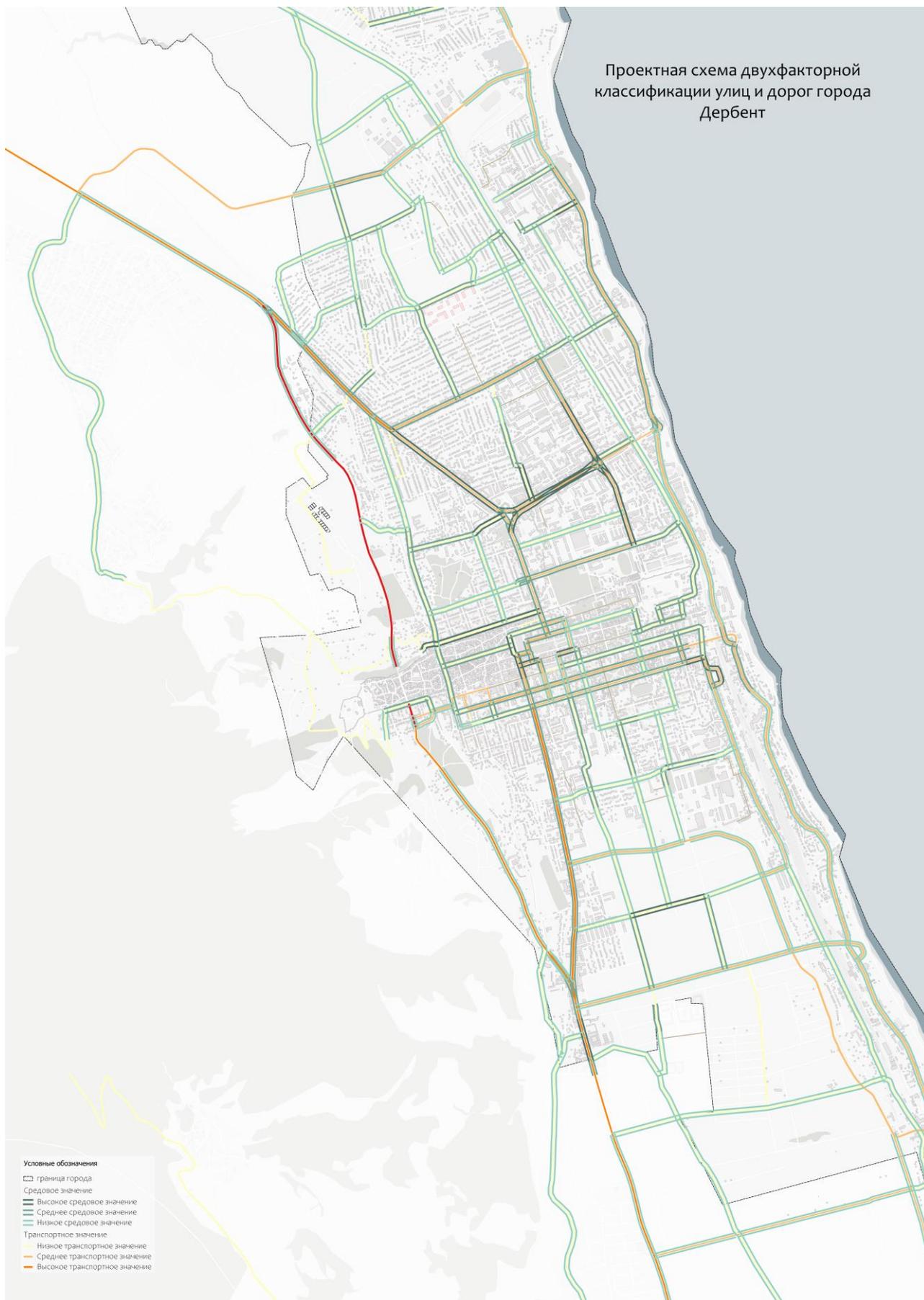


Рисунок 33 – Схема двухфакторной классификации планируемых улиц и дорог

## **2.2 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения**

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Выравнивание транспортных потоков осуществляется по:

- типам транспортных средств;
- скорости движения в конкретных условиях;
- направлению дальнейшего движения на пересечении;
- цели движения.

Основными мероприятиями для формирования однородных транспортных потоков по типам транспортных средств являются выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта (см. раздел 2.13) и обустройство инфраструктуры для движения велосипедистов (см. раздел 2.7). Помимо этого, предусмотрено выделение на УДС системы коридоров для движения грузовых транспортных средств (грузового каркаса) с ограничением движения такого транспорта за её пределами (см. раздел 2.17).

При высокой интенсивности движения и наличия в составе транспортного потока большой доли медленно движущихся автомобилей, примером локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку является устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей с низкими динамическими качествами в сторону подъема.

Формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении обеспечивается специализацией полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления с помощью знаков типа 5.15.1 «Направления движения по полосам» и дублирующей их разметки 1.18 по ГОСТ Р 51256-2018.

Наиболее существенный эффект формирования однородных транспортных потоков по цели движения дает устройство обходных дорог и дублёров для разделения местного и транзитного движения. Местное движение должно организовываться на параллельных дорогах с выходом на транзитную дорогу на специально оборудованных пересечениях.

Государственной программой Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018-2020 годов», утверждённой Постановлением Правительства Республики Дагестан от 29.12.2017 года №307 (с изменениями в редакции

Постановления Правительства Республики Дагестан от 04.04.2019 года №76) (п. 3 Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог местного значения) предусмотрено строительство автомобильной дороги в обход г. Дербент км 0 – км 3.

Мероприятия по развитию УДС (реконструкции и строительству) разработаны в рамках ПКРТИ г. Дербент. Планируемые на расчетные сроки мероприятия позволят достигнуть цели разделения транзитного и местного движения в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

### **2.3 Мероприятия по рациональному распределению транспортных потоков по сети дорог**

В текущий момент распределение транспортных потоков в г. Дербент, главным образом, обусловлено топологией УДС и состоянием ее отдельных участков. Распределение транспортных потоков по способам передвижения в г. Дербент ранее не изучалось и не управлялось. Фактически, на распределение потоков по способам передвижения влияет качество и состояние пешеходных путей, качество работы общественного транспорта, уровень автомобилизации, время суток и погодные условия. В городе отсутствует велосипедная инфраструктура, использование велосипедного транспорта крайне ограничено сложными условиями движения и на распределение транспортных потоков влияет крайне незначительно.

Системной работы по управлению распределением потоков автомобильного транспорта на УДС ранее не проводилось. В таких условиях водители предпочитают кратчайшие пути и избегают участков, на которых состояние покрытия неудовлетворительное. Также на выбор пути может влиять избегание водителями участков со светофорными объектами, искусственными неровностями и другими устройствами, создающими локальные задержки и замедление.

При этом транспортная нагрузка не всегда соответствует параметрам улиц и дорог, что приводит к перегрузке и образованию заторов. Заторовые ситуации в данный момент хоть и создают некоторые задержки, но, в целом, не являются самой серьезной проблемой. Однако развитие территорий и рост благосостояния жителей могут привести к значительному росту интенсивности движения личного автотранспорта в пиковые часы и быстрому ухудшению ситуации. Превышение нормативной загрузки улиц и дорог также приводит к сокращению срока службы дорожных одежд и элементов обустройства, дорожной разметки, что приводит к неэффективному расходованию бюджетных средств и увеличению частоты ремонтных работ.

В рамках разработки КСОДД были выявлены локальные проблемные узлы, на которых эффективность дорожного движения снижена, что выражается в увеличенных задержках и частых аварийных ситуациях, приводящих к нестабильным условиям движения (Таблица 23). Для каждого проблемного узла предложены принципиальные решения, которые необходимо учесть при разработке проектной документации.

Таблица 23 – Основные проблемные узлы и предлагаемые решения

Объект	Наблюдаемые проблемы	Предлагаемые решения
регулируемое пересечение автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» с улицей Гагарина	пересечение потоков под острым углом, помимо нарушения взаимной видимости, приводит к удлинению конфликтной зоны и низкой пропускной способности левоповоротного направления	Переустройство пересечения в рамках реконструкции ул. Гагарина с организацией канализованного регулируемого пересечения под углом не менее 60° или кольцевого пересечения
нерегулируемое пересечение улицы Гагарина с улицей Курбанова	Неправильная планировка проезжей части перекрестка, малые радиусы закруглений из-за стесненных условий и избыточной ширины проезжих частей, что приводит к задержкам и аварийным ситуациям	Переустройство пересечения в рамках реконструкции ул. Курбанова с сужением проезжих частей и исправлением планировки пересечения
Нерегулируемое пересечение улицы Гагарина с проспектом Агасиева	представляет из себя замкнутую проезжую часть с круговым движением с центральным островком трапециевидной формы, что не соответствует нормам проектирования кольцевых пересечений, кольцевая проезжая часть имеет избыточную ширину, наблюдаются хаотичные встречные перестроения, движение с разнообразными скоростями, перепады скоростей в потоке, что приводит к аварийным ситуациям и задержкам	Устройство кольцевого пересечения в рамках реконструкции ул. Гагарина
кольцевое пересечение проспекта Агасиева с улицей 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии	неправильная планировка подходов к пересечению и избыточные параметры кольцевой проезжей части, что также приводит к аварийным ситуациям и задержкам	Переустройство кольцевого пересечения в рамках реконструкции пр. Агасиева
кольцевое пересечение проспекта Агасиева с улицей Х. Тагиева;	неправильная планировка подходов к пересечению и избыточные параметры кольцевой проезжей части, что также приводит к аварийным ситуациям и задержкам	Переустройство кольцевого пересечения в рамках реконструкции Строительной ул.
нерегулируемое пересечение улицы Пушкина с ул. Тахо-Годи	Пересечение неправильной формы и ожидаемой в перспективе высокой долей поворотных маневров, не имеющее разметки, пешеходных переходов, регулирования	Строительство кольцевого пересечения в рамках реконструкции ул. Тахо-Годи с организацией пешеходных переходов
регулируемое пересечение улицы Сальмана с улицей Пушкина	Пересечение простой конфигурации, имеющее высокую загрузку и большую долю поворотных маневров	Канализирование потоков с помощью разметки в рамках реконструкции ул. Сальмана
регулируемое пересечение улицы Сальмана с улицей Буйнакского	Пересечение простой конфигурации, имеющее высокую загрузку и большую долю поворотных маневров, невозможность безопасного прохождения велосипедного маршрута	Канализирование потоков с помощью разметки в рамках реконструкции ул. Сальмана, организация велосипедных пересечений

В створе ул. Пушкина запланировано строительство канатной дороги с установкой опор на проезжей части. Опоры необходимо обособлять островками. В соответствии с

разрабатываемым КСОТ, по ул. Пушкина проложены несколько маршрутов ГПТОП. Предлагается организовать выделенные полосы для транспорта общего пользования перед пересечениями и посадочные платформы у осевой линии улицы. В ряде случаев рядом с опорами размещается посадочная платформа транспорта общего пользования, тогда опора и платформа обособляются единым островком. Такое решение позволит рационально использовать островки, обособляющие опоры канатной дороги, с целью организации приоритета ГПТОП (см. раздел 2.8). Типовая схема описанного решения представлена на рисунке 34.

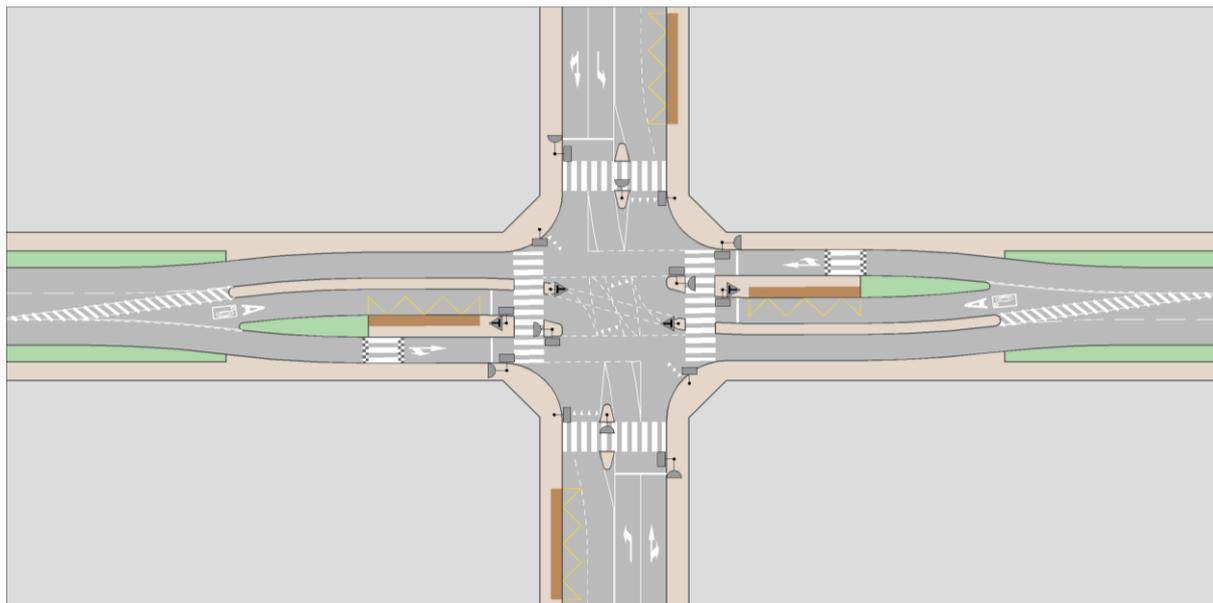


Рисунок 34 – Типовая схема ОДД на пересечении ул. Пушкина с магистральными улицами

Снижение эффективности функционирования участков УДС связано целым рядом причин.

Хаотичная стоянка и остановка автомобилей на проезжей части, тротуарах, разделительных полосах, островках приводит к ухудшению условий движения как для транспорта, так и для пешеходов. Автомобили, остановившиеся в зоне видимости пешеходного перехода или перекрестка повышают риск ДТП с тяжелыми последствиями. Использование проезжей части для стоянки автомобилей приводит к неэффективности ее использования и труднопредсказуемому снижению пропускной способности. Неорганизованность парковочного пространства создает неопределенность условий движения на проезжей части и повышает разнообразие поведения водителей, что повышает вероятность заторов и ДТП.

Бессистемное применение искусственных неровностей на магистральных улицах и дорогах приводит к тому, что водители используют альтернативные пути (местные улицы,

проезды), опасно маневрируют на многополосных проезжих частях, выезжают на обочины и встречные полосы для объезда этих неровностей. На магистральных улицах и дорогах, имеющих несколько полос движения в одном направлении или обочины, предпочтительно применение других методов ограничения скорости (см. раздел 2.19). Неудовлетворительное состояние покрытия и дорожного полотна на таких улицах, как Шеболдаева, Таги-Заде, Махачкалинская, Г. Гайдарова, Дрожжина, Нанейшвили, 9-й Магал, Гагарина, улицы мкрн Аэропорт, мкрн Аваин 1-4, а именно отклонение геометрических параметров, структуры и текстуры дорожной одежды от технических условий и нормативных требований ГОСТ (выбоины, ямы, просадки дорожного полотна) приводит к тому, что водители избегают двигаться по таким участкам, загружая альтернативные пути, выезжают на полосу встречного движения для объезда препятствий. Перепады скоростей из-за дефектов покрытия также создают условия для заторов, рискованных маневров и ДТП.

В условиях отсутствия тротуаров по улицам Дрожжина, Нанейшвили, Г. Гайдарова, Махачкалинская, Шеболдаева, а также в мкрн Аэропорт, мкрн Аваин 1-4 пешеходы выходят на проезжую часть с оживленным движением, что приводит к опасным аварийным ситуациям. Затруднения перемещения пешеходов по улицам вынуждает горожан чаще использовать для передвижения на небольшие расстояния личный транспорт и такси, что создает избыточную загрузку УДС.

Современная транспортная система подразумевает активное управление транспортными потоками с целью рациональной загрузки улично-дорожной сети и снижения вредного воздействия на окружающую среду. Особенно актуально регулирование транспортной нагрузки в центральной части города и плотной селитебной застройке. Для разработки мероприятий по управлению транспортными потоками целесообразно руководствоваться принципом «избегать, сдвигать, улучшать».

1. Для сокращения транспортной нагрузки (избежания):

- Организация смешанной многофункциональной застройки
- Повышение связности УДС
- Ограничение емкости пространства для остановки и стоянки автотранспорта и информирование о его заполненности
- Введение платы за стоянку и проезд автотранспорта для регулирования спроса на инфраструктуру

2. Для перераспределения пассажиропотоков (сдвигания):

- Информирование горожан о доступных способах передвижения и загрузке инфраструктуры

- Повышение качества пешеходной среды и развитие велосипедной инфраструктуры
  - Улучшение доступности общественного транспорта, скорости и комфорта передвижения на нем.
  - Ограничение въезда и проезда индивидуального автотранспорта
3. Для повышения эффективности работы инфраструктуры (улучшения):
- Переустройство проезжих частей и разделение потоков разных видов транспортных средств
  - Разметка проезжих частей с учетом траекторий движения всех видов транспортных средств и пешеходов
  - Оптимизация скоростного режима для повышения безопасности движения и снижения разброса скоростей в потоке
  - Применение АСУДД
  - Организация упорядоченного парковочного пространства с явным обозначением мест для парковки вне полос движения

В рамках КСОДД г. Дербент для рационального распределения потоков предлагаются мероприятия по повышению качества пешеходной среды и организации велосипедной инфраструктуры, введению светофорного регулирования, созданию АСУДД, оптимизации дорожного движения в рамках реконструкции и капитального ремонта улиц и дорог, введению и отмене одностороннего движения на некоторых участках УДС.

#### **2.4 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**

Генеральным планом ГО «город Дербент» (п.п. 3.2 «Транспорт город», п. 3 «Основные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры», Том I, Положения о территориальном планировании) для обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов предусмотрено разделение потоков путем строительства транспортных развязок, путепроводов:

- строительство 2 транспортных развязок в разных уровнях на улично-дорожной сети города;
- строительство 3 автодорожных путепроводов над железной дорогой;

– строительство 8 транспортных развязок в одном уровне разного типа на магистральных улицах города.

Мероприятия по развитию УДС (реконструкции и строительству) разработаны в рамках ПКРТИ г. Дербент.

Кольцевые пересечения устраиваются согласно ГОСТ Р 58653-2019 [7], с учетом правил СП 34.13330.2012 [8], СП 396.1325800.2018 [9]. С целью реализации современных решений рекомендуется рассмотрение зарубежных стандартов при проектировании.

На рисунке 35 представлена организация перечисленных решений на примере кольцевого пересечения пр. Агасиева, ул. Х. Тагиева и Строительной ул. Пример организации мини-кольцевого пересечения на ул. Ленина показан на рисунке 36.

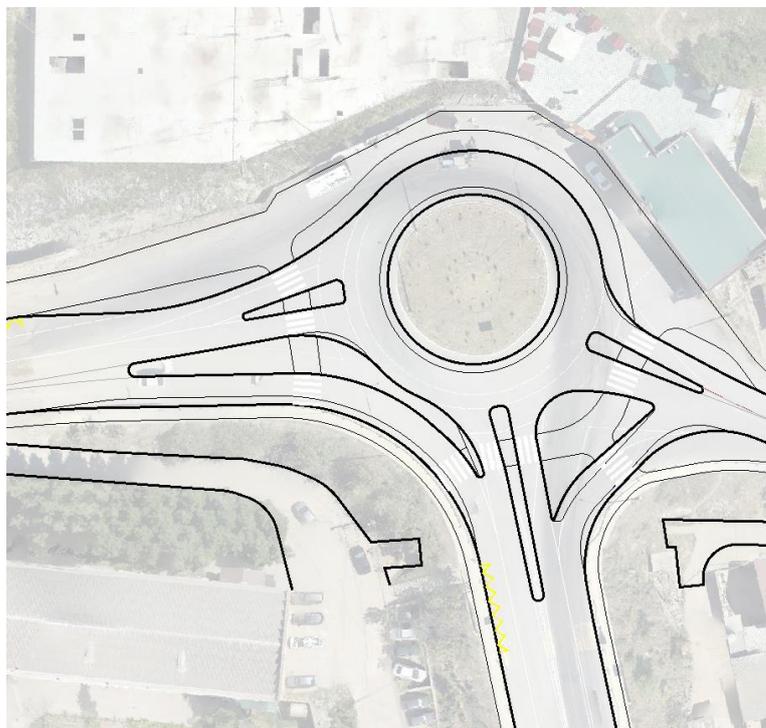


Рисунок 35 – Пример реконструкции кольцевого пересечения

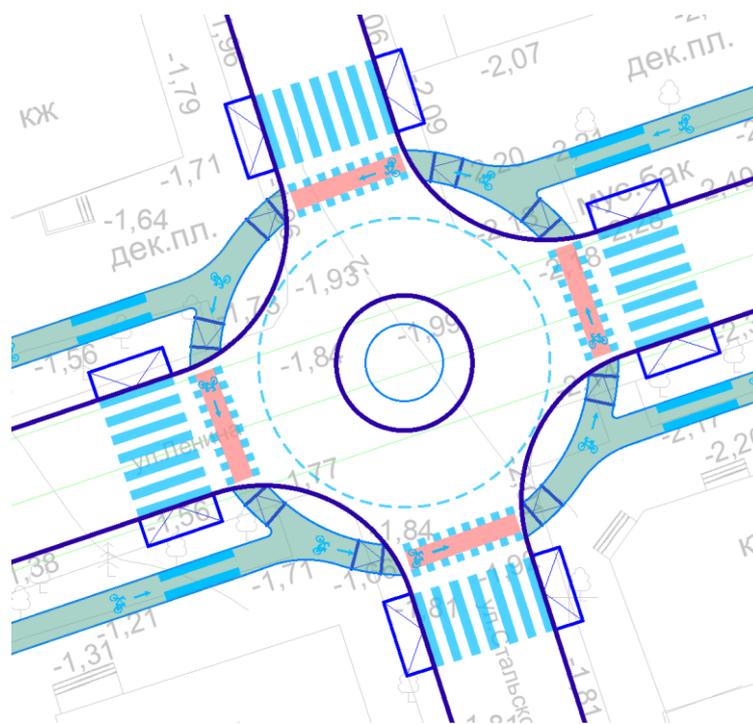


Рисунок 36 – Пример мини-кольцевого пересечения

Для повышения пропускной способности многополосных кольцевых пересечений применяется спиралевидная схема организации движения (турбо-кольцевое пересечение), при которой водители выбирают нужную полосу движения перед въездом на кольцевую проезжую часть и далее полосу не меняют. Такая схема обеспечивает высокую производительность пересечения и радикально снижает количество конфликтных точек. На рисунке 37 представлен эскиз планировочных решений по реконструкции пересечения пр. Агасиева с ул. Гагарина и ул. Гоголя по схеме турбо-кольцевого пересечения. На рисунке 38 представлен эскиз планировочных решений по реконструкции пересечения пр. Агасиева с ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии.

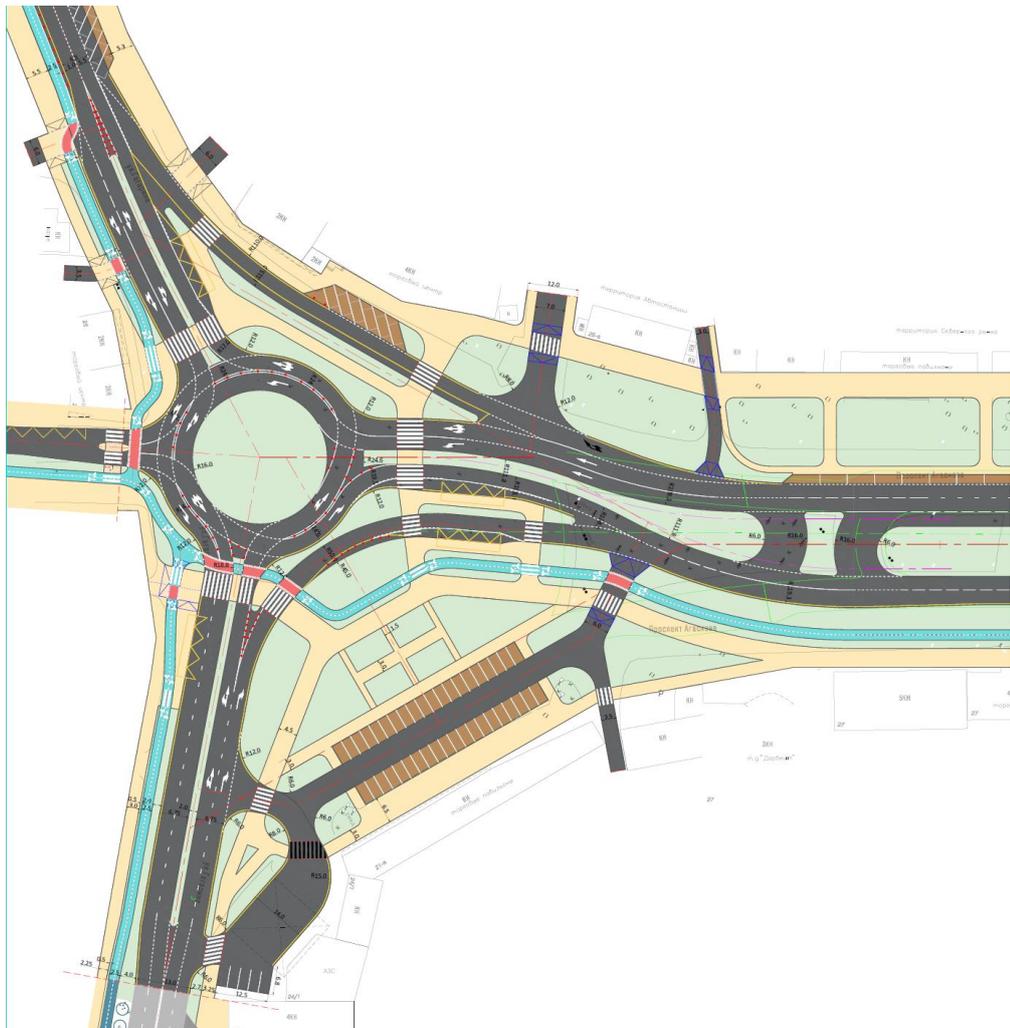


Рисунок 37 – Эскиз планировочных решений по реконструкции пересечения пр. Агасиева с ул. Гагарина и ул. Гоголя

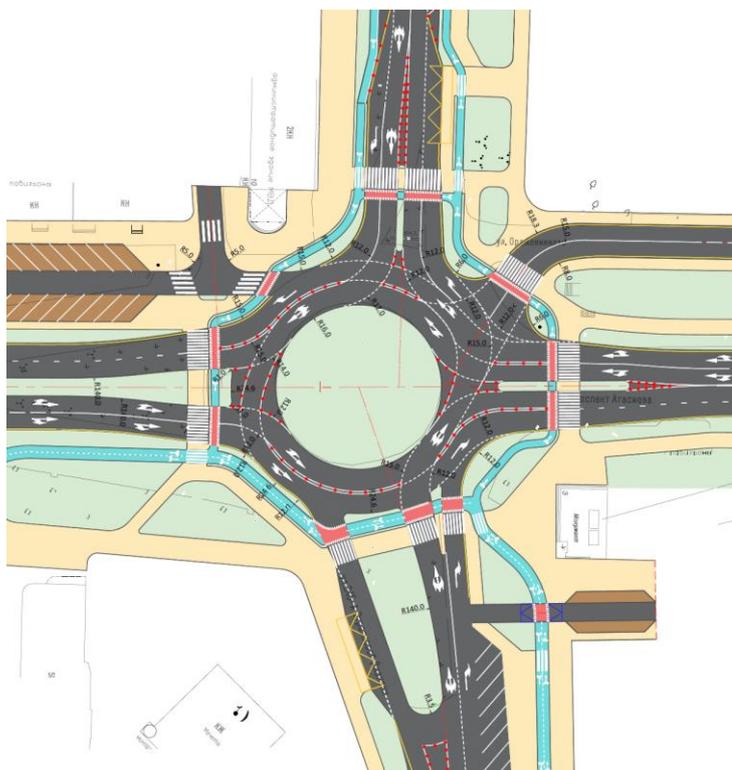


Рисунок 38 – Эскиз планировочных решений по реконструкции пересечения пр. Агасиева с ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии

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

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;
- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это эффективное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд

недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек при проезде пересечения на основном направлении.

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;
- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
- перераспределение транспортных потоков.

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

С целью эффективного управления потоками ТС в периоды максимальной интенсивности движения (час «пик»), рекомендуется обустройство светофорного регулирования. В периоды умеренной загруженности целесообразно проводить отключение светофорной сигнализации либо ее перевод на желтый мигающий сигнал. Для реализации данного предложения требуется оборудовать светофорные объекты системой многопрограммного управления.

Предлагаемые меры по оптимизации светофорного регулирования направлены на:

1. повышение безопасности дорожного движения на магистральных улицах (прежде всего, при наличии многополосных проезжих частей);
2. обеспечение приоритета движения общественного транспорта;
3. управление распределением транспортных потоков;
4. координацию светофорного регулирования (синхронизацию светофорных фаз соседних светофорных объектов);
5. организацию асимметричного светофорного регулирования;
6. организацию регулируемых пересечений с велосипедными маршрутами;
7. регулирование встречного разъезда в стесненных условиях.

Для определения необходимости введения светофорного регулирования, полученные в ходе замеров транспортной интенсивности данные, были сопоставлены с нормативами ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

С помощью данных об интенсивностях движения транспортных средств, полученных из транспортной модели, все пересечения проверены по условию: «Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 24».

Таблица 24 – Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений

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

Помимо этого, светофорное регулирование вводится в случае, если отсутствует возможность обеспечения видимости «водитель-пешеход» и «водитель-автомобиль» в стесненных условиях согласно п. 7.3.7 СП 396.1325800.2018 [9]. К таким случаям также относится наличие многополосных проезжих частей на магистральных улицах, где

попутный или встречный крупногабаритный автомобиль (автобус, грузовой) может нарушать условия видимости пешеходов.

Светофорные объекты также необходимы на въездах в тоннель на а/д «Кавказ» с целью обеспечения БДД в случае ремонтных работ или аварийной ситуации (ДТП, пожар и т.п.).

В таблице 25 представлены пересечения, на которых необходимо ввести светофорное регулирование.

Таблица 25 – Введение светофорного регулирования на пересечении

<b>№ п/п</b>	<b>Главная дорога</b>	<b>Второстепенная дорога</b>	<b>Основные причины ввода регулирования</b>
1	а/д «Кавказ»	Тоннельная ул.	условия интенсивности
2	а/д «Кавказ»	ул. К. Мамедбекова	условия интенсивности, обеспечение БДД
3	а/д «Кавказ»	ул. Гаруна Саидова	условия интенсивности, обеспечение БДД
4	северный подъезд к тоннелю а/д «Кавказ»		обеспечение БДД
5	южный подъезд к тоннелю а/д «Кавказ»		обеспечение БДД
6	ул. Гагарина	Фермерская ул.	условия интенсивности
7	ул. Гагарина	ул. Аваин-Булаг	условия интенсивности
8	ул. Гагарина	ул. Э. Пашабекова	условия интенсивности, обеспечение БДД
9	пр. Агасиева	ул. Оскара	условия интенсивности
10	ул. 345-й ДСД	ул. Генерала Сеидова	условия интенсивности
11	ул. Таги-Заде	пер. Военного городка, Красноармейский пер.	условия интенсивности, обеспечение БДД
12	ул. Сальмана	ул. Ленина	условия интенсивности, приоритетное движение НГТОП

<b>№ п/п</b>	<b>Главная дорога</b>	<b>Второстепенная дорога</b>	<b>Основные причины ввода регулирования</b>
13	ул. Сальмана	3-й проезд Сальмана	условия интенсивности, приоритетное движение НГТОП
	ул. Пушкина	ул. Дахадаева	условия интенсивности, приоритетное движение НГТОП
14	ул. Пушкина	ул. Бестужева-Марлинского	условия интенсивности, приоритетное движение НГТОП
15	ул. Гырхляр-Капы	ул. Г. Алиева	условия интенсивности, обеспечение БДД
16	ул. Родниковая	ул. Крупской	условия интенсивности, обеспечение БДД
17	ул. Буйнакского	ул. Бестужева-Марлинского	обеспечение БДД

На рисунке 39 представлены предлагаемая схема организации светофорного регулирования.

Схема показывает все пересечения, на которых был проведен анализ необходимости светофорного регулирования. Отдельно обозначены существующие СО, предлагаемые к сохранению, предлагаемые новые СО, существующие СО, предлагаемые к отключению/демонтажу.

Часть существующих светофорных объектов не являются необходимыми и могут быть частично или полностью отключены, либо демонтированы. Рекомендуется переключение данных СО в режим мигающего желтого сигнала в течение дня с сохранением полного режима работы в период высокой интенсивности движения пешеходов или движения детей возле образовательных учреждений. Решение по частичному, полному отключению или демонтажу существующих СО может быть принято в рамках разработки ПОДД.

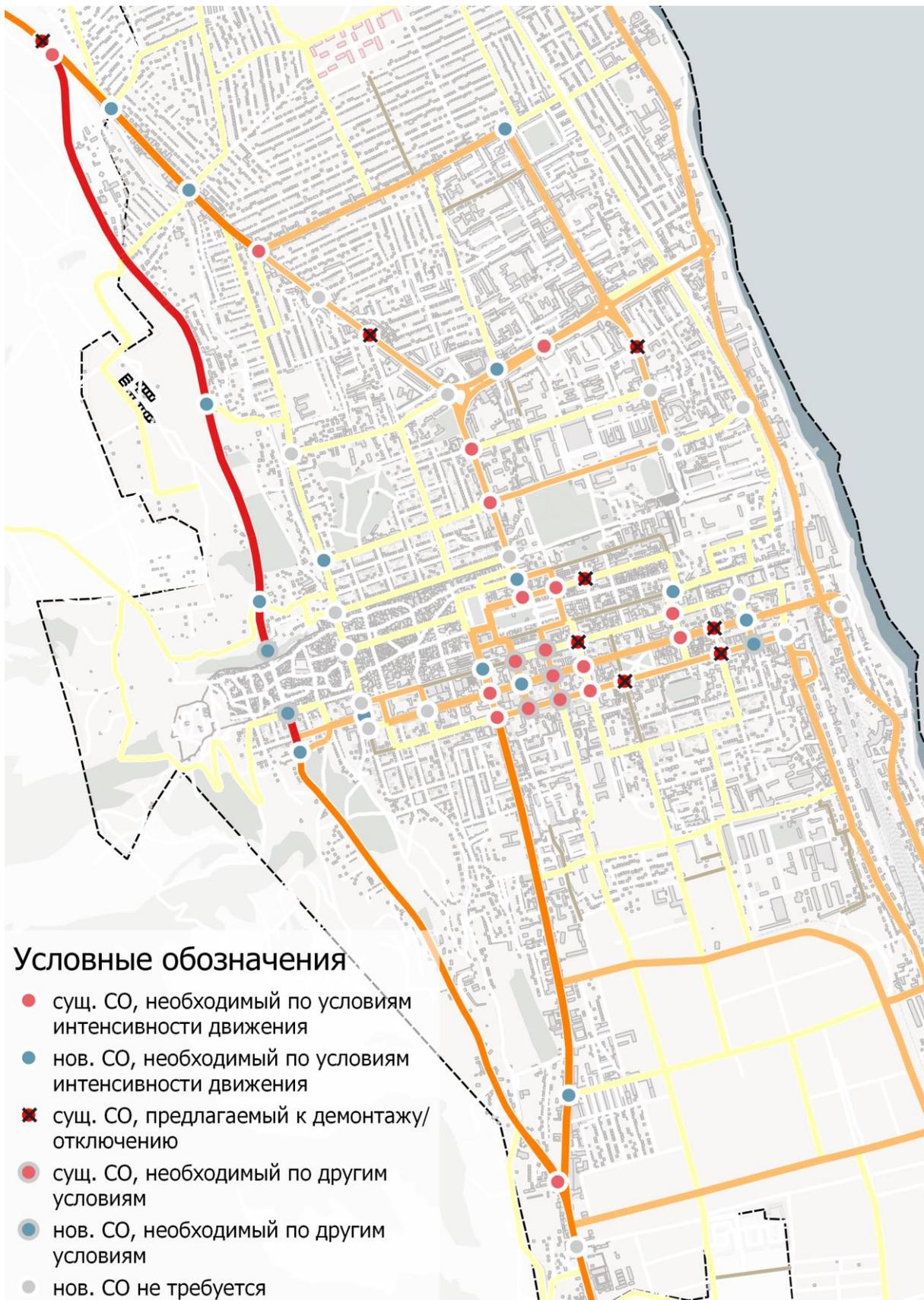


Рисунок 39 – Мероприятия по регулированию пересечений по условиям интенсивности движения и для иных задач

В соответствии с интенсивностью движения на различных участках в разное время суток вводятся следующие режимы регулирования:

- жёсткое (фиксированное) – циклическое повторение единожды заданной программы светофорного регулирования;
- полугибкое (вызывное) – переключение сигнала в случае обнаружения транспортного средства на второстепенном направлении или при нажатии на кнопку пешеходом;
- гибкое (адаптивное) – изменение структуры цикла в зависимости от текущей загрузки направлений, детекторы транспорта установлены на всех подходах к пересечению.

При фиксированном режиме регулирования программы могут сменяться в течение суток в заранее определенном порядке, устанавливаемом с учётом выявленных устойчивых колебаний интенсивности движения автотранспорта.

На ул. Пушкина запланировано строительство канатной дороги с установкой опор на территории существующей проезжей части. В связи с этим предложен ряд решений по специфической планировочной организации и организации движения на этой улице. На рисунках 40, 41 представлена типовая схема пофазного регулирования на ул. Пушкина.

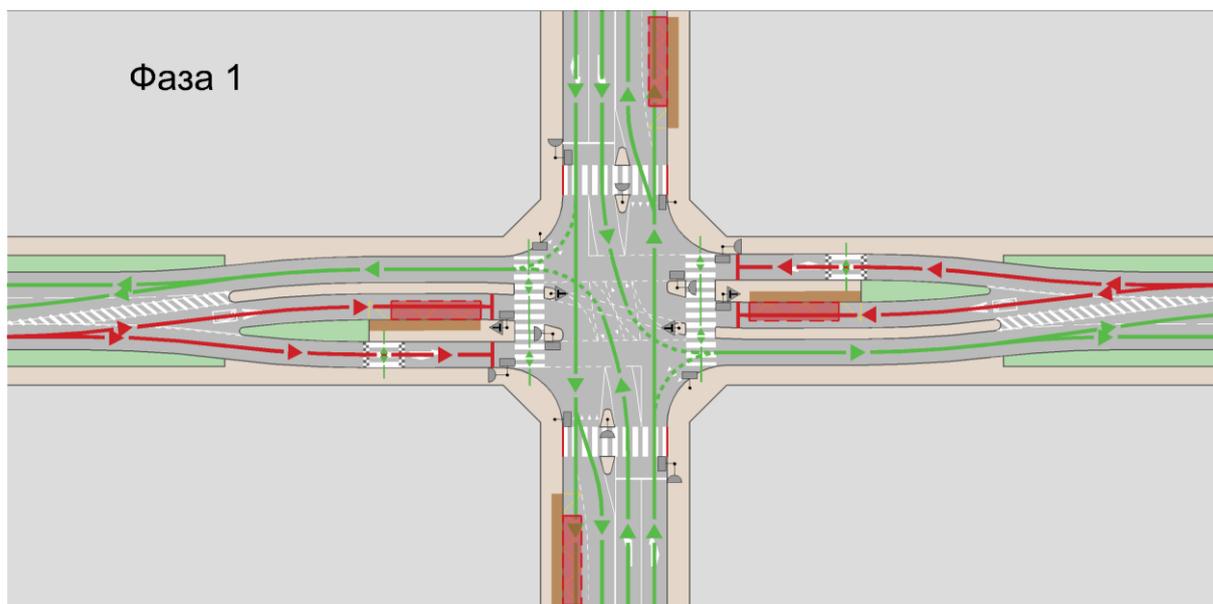


Рисунок 40 – Схема организации первой фазы светофорного цикла регулирования пересечений на ул. Пушкина

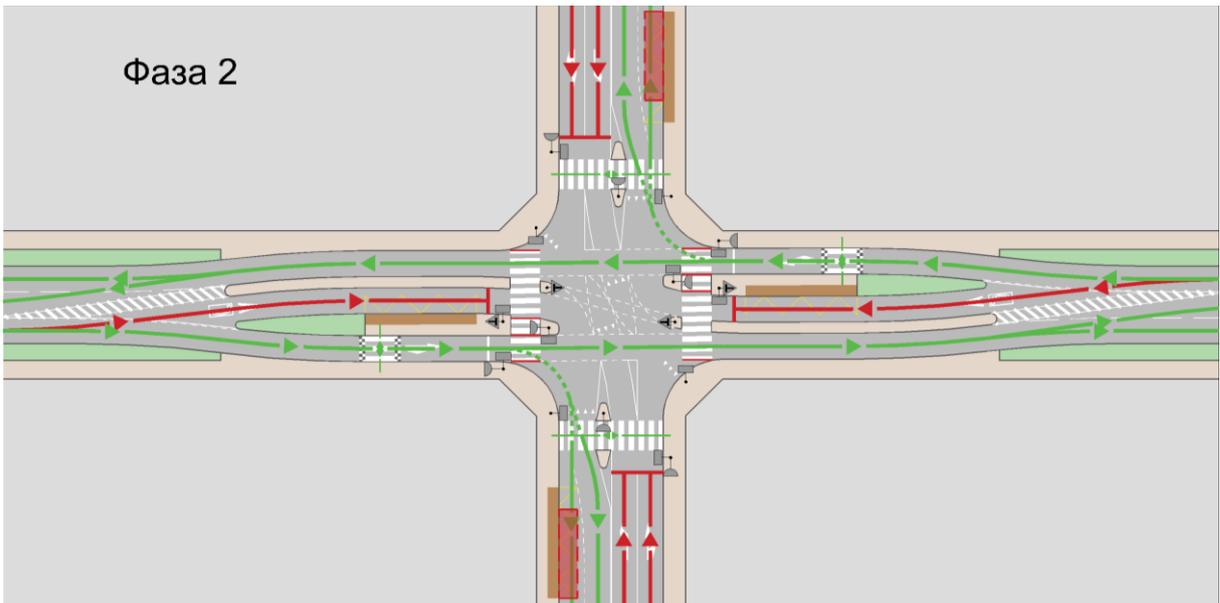


Рисунок 41 – Схема организации второй фазы светофорного цикла регулирования пересечений на ул. Пушкина

Для приоритетного проезда ГПТОП предусмотрена вызывная фаза, автоматически активируемая при подходе транспортного средства ГПТОП, представленная на рисунке 42.

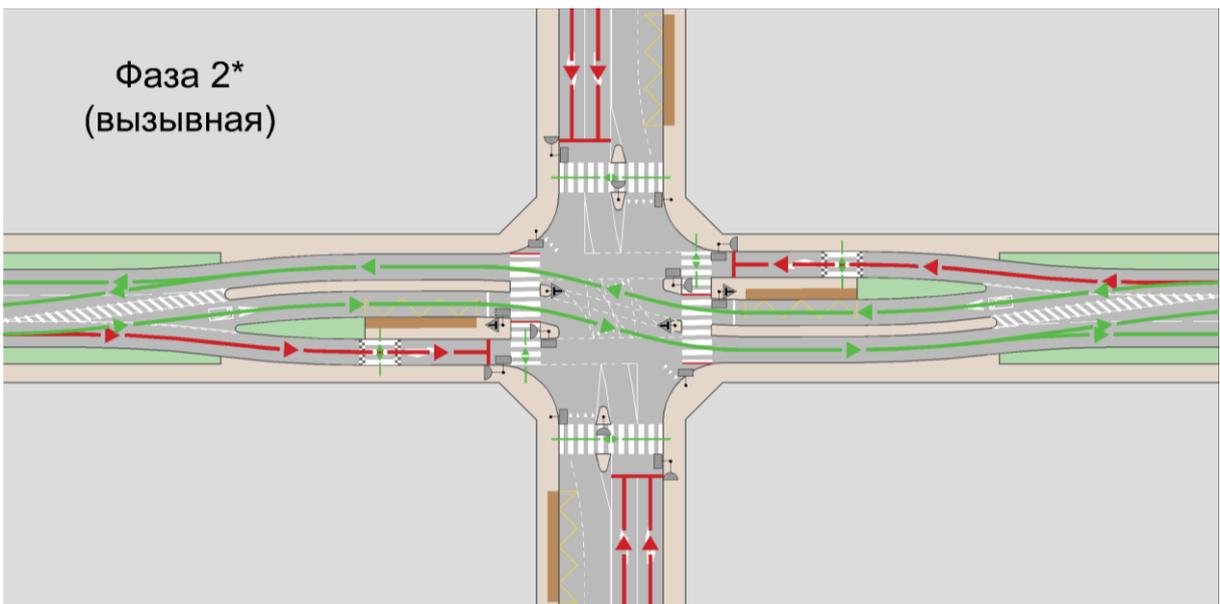


Рисунок 42 – Схема организации вызывной фазы светофорного цикла регулирования пересечений на ул. Пушкина для приоритетного пропуск маршрутных ТС

При высокой интенсивности пешеходного движения предусмотрено введение специальной пешеходной фазы, представленной на рисунке 43.

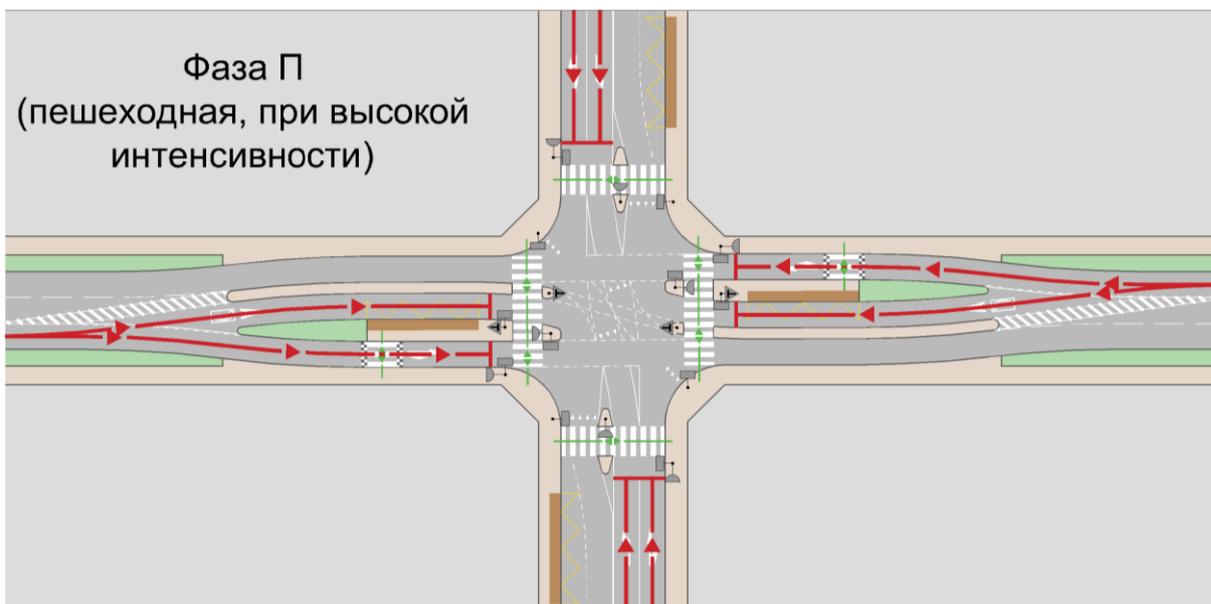


Рисунок 43 – Схема организации пешеходной фазы светофорного цикла регулирования пересечений на ул. Пушкина

Данная схема ОДД предполагает обязательное светофорное регулирование на всех пересечениях, на подходах к которым посадочные платформы располагаются на островках.

В рамках данной КСОДД рекомендуется исключить мигающий зеленый сигнал при разрешенной скорости 40 км/ч и менее. Как указано в п. 7.5.3 ГОСТ Р 52289-2019 [11], «Режим работы светофорной сигнализации с использованием светофоров Т.1, Т.3 (любых исполнений и вариантов конструкции), Т.2 и Т.8 любых вариантов конструкции, а также Т.9 может предусматривать мигание зеленого сигнала в течение 3 с непосредственно перед его выключением с частотой одно мигание в секунду (допускается отклонение от указанной частоты  $\pm 10\%$ ), для светофоров П.1 и П.2 такой режим является обязательным». Таким образом, использование мигающего зеленого сигнала на транспортных светофорах не является обязательным, а только рекомендуется.

Согласно ПДД [1], «зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло)». При этом, «желтый сигнал запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов».

Необходимость предупреждать водителя о том, что вскоре будет включён запрещающий (желтый) сигнал, связана с высокими скоростями движения, в то время как ПДД разрешают проезд на желтый сигнал при отсутствии возможности остановиться. Таким образом, практический смысл желтого и зеленого мигающего сигнала аналогичен.

Мигающий зелёный сигнал у значительной части водителей вызывает желание ускориться, потому что остановка в такой пограничной ситуации и потеря времени на красном воспринимается болезненно, как упущенная выгода. Выигрыш в личной безопасности человеку, напротив, незаметен. Предупреждение водителя о включении желтого сигнала создает иллюзию безопасности движения на зеленый сигнал, в то время как в действительности в любой момент может возникнуть необходимость остановки для пропуска автомобилей экстренных служб, а также в случае ошибки другого водителя, дезориентации слепого пешехода, неконтролируемого движения детей и животных, падения пешеходов и велосипедистов и т.п.

Исключение мигающего зеленого сигнала помогает избежать опасного поведения водителей, ускоряющихся при проезде через регулируемое пересечение. А перенос точки принятия решения ближе к стоп-линии повышает внимательность и тонус водителей, обеспечивает готовность принять меры к остановке в любой момент.

## **2.6 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

Все дорожные светофоры, установленные на одном светофорном объекте, работают согласно заданному по проекту режиму работы. Любой светофорный объект, входящий в систему координированного регулирования движения, имеет возможность работать в индивидуальном автоматическом режиме, независимо от работы других светофорных объектов. Самые загруженные направления в координации движения являются приоритетными по сравнению с менее загруженными.

На маршрутах координированного движения внедряются жёсткие суточные программы работы светофорных объектов, что не может сочетаться с адаптивным режимом регулирования.

Координацию режимов работы светофорных объектов предполагается реализовать на магистральных улицах в рамках работ по введению АСУДД, с централизованным управлением светофорными объектами (см. раздел 2.14).

В качестве альтернативы вводу одностороннего движения в условиях мелкой сетки улиц предлагается применение асимметричного светофорного регулирования, при котором одно из направлений рассматривается как магистральное (с повышенной пропускной способностью), а обратное ему – сохраняется для местного доступа (с пониженной пропускной способностью). Тогда для магистрального направления вводится координация

светофорных фаз, организуются бесконфликтные левоповоротные маневры за счет сокращения фазы для встречного движения («отсечки»).

С целью приоритетного пропуска магистральных транспортных потоков предлагается введение ассиметричного регулирования на пересечениях, координации светофорных фаз на пересечениях ул. Дахадаева и ул. Н. Эмиргамзаева с улицами Ленина, Пушкина, Буйнакского.

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде. Большая часть поездок начинается с ходьбы пешком: до (от) остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- строительство тротуаров и пешеходных дорожек;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- обустройство пешеходных переходов ограждениями (при невозможности устройства разделительной полосы и посадки кустарника), искусственными неровностями (преимущественно, совмещенными с пешеходным переходом), светофорами типа Т.7 вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;
- повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования;
- обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения.

В соответствии с утвержденными проектами организации дорожного движения УДС ГО «город Дербент» на 31 улицах предусмотрены следующие виды мероприятий по устройству (монтажу) и демонтажу технических средств организации и регулирования дорожного движения:

- установка стоек;
- установка знаков;
- демонтаж знаков;
- демонтаж стоек;
- демонтаж искусственных неровностей;
- установка светофорных объектов типа П.1;
- установка светофорных объектов типа Т.1;
- установка светофорных объектов типа Т.7;
- установка пешеходного ограждения при невозможности устройства разделительной полосы и посадки кустарника;
- установка искусственных неровностей (преимущественно, совмещенными с пешеходным переходом);
- обустройство тротуаров.

Генеральным планом ГО «город Дербент» (п.п. 3.2 «Транспорт город», п. 3 «Основные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры», Том I, Положения о территориальном планировании) для обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов предусмотрено:

- строительство пешеходных переходов в разных уровнях, обустройство улиц дорожными знаками и разметкой проезжей части;
- строительство 2 пешеходных переходов-«стилобатов» над железной дорогой в районе крепостной стены и будущего административного центра.

Муниципальной программой «Формирование современной городской среды на территории городского округа «город Дербент» на 2019 – 2024 годы», утвержденной Постановлением администрации городского округа «город Дербент» от 08.10.2019 №488 предусмотрены мероприятия по комплексному благоустройству дворовых и общественных территорий «город Дербент», в том числе:

- благоустройство общественной территории по улице Горького в 2022 году;
- благоустройство общественной территории по улице Петра Первого в 2023 году;

– благоустройство общественной территории по переулку Карла Маркса в 2024 году.

Полный адресный перечень дворовых и общественных территорий, подлежащих благоустройству в 2020-2024 годах представлен в Приложении №4, Приложении №5 и Приложении №6 к муниципальной программе.

В рамках разработки ПКРТИ запланирована реконструкция значительной части улиц в г. Дербент. Одной из целей реконструкции является создание безопасных и комфортных условий для движения пешеходов.



Рисунок 44 – Пешеходная часть ул. Мамедбекова

Безопасность движения пешеходов обеспечивается конструктивными решениями и мероприятиями по организации дорожного движения в местах пересечения пешеходных и автомобильных потоков: островками безопасности, приподнятыми пешеходными переходами, светофорным регулированием и ограничением разрешенной скорости движения автомобильного транспорта. Кроме того, пешеходные переходы и тротуары должны быть освещены в темное время суток. Подробно меры по обеспечению безопасности описаны в разделе 2.24, вопросы светофорного регулирования – в разделе 2.5.

Упорядочение парковочного пространства и мониторинг соблюдения правил парковки позволит избавиться от хаотичной парковки в том числе на тротуарах, что также улучшает доступность пешеходной среды.

Комфортная пешеходная среда создает условия для развития туризма, малого бизнеса. Пример реконструкции пер. М. Кази-Бека в пешеходную зону показывает, как оборудование комфортного пешеходного пространства влияет на привлекательность места для жителей и туристов.

Связность территории города в части пешеходного движения обеспечивается организацией тротуаров и пешеходных маршрутов, соединяющих между собой районы жилой застройки, места концентрации активностей и туристические точки притяжения (Рисунок 45). Основные маршруты формируются из следующих улиц и пешеходных путей:

- улица Орта-Капы, Ленина и Таги-Заде формируют пешеходный маршрут вдоль южной городской стены;
- улица К. Мамедбекова и пешеходный променад по северной городской стене формируют пешеходный маршрут вдоль северной границы центра города.

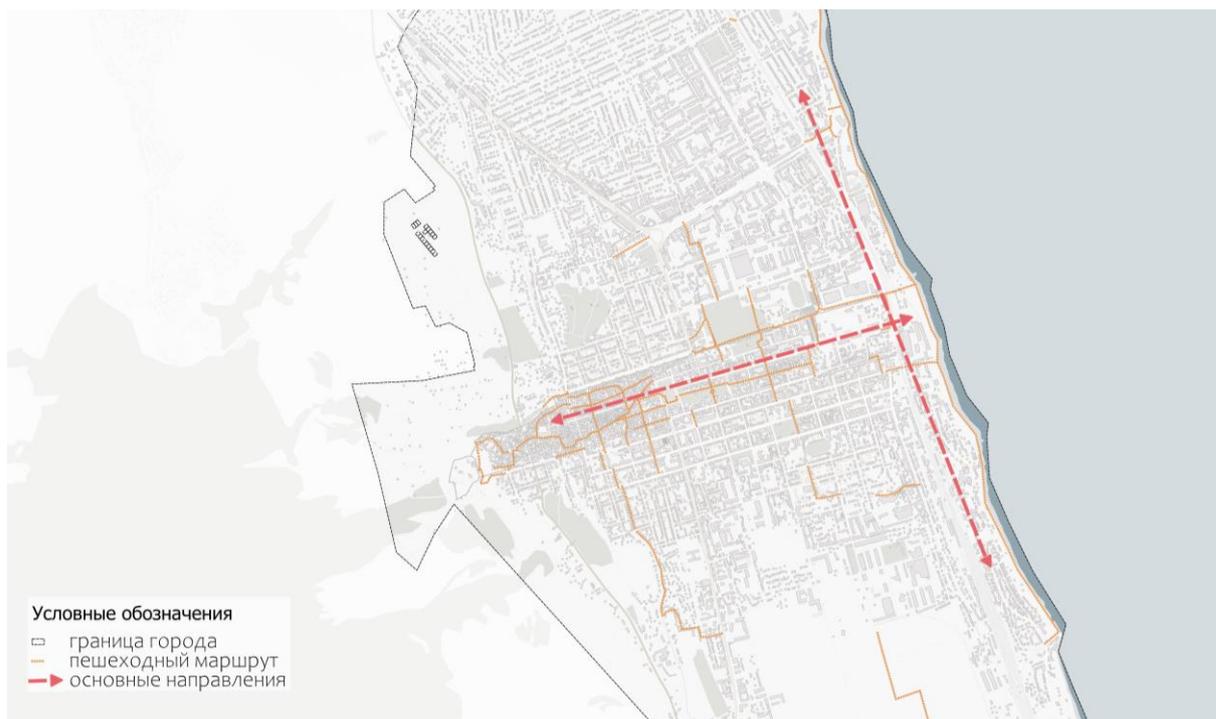


Рисунок 45 – Пешеходные маршруты

Комфортные городские улицы – это улицы, которые используются не только для транзита автомобилей, но и в качестве городского общественного пространства, где жители могут проводить время. По этой причине кроме безопасности и доступности пешеходной среды необходимо озеленение, оборудование пространства улиц местами для отдыха и

наполнение их рекреационными функциями. Установка уличной мебели также необходимо для обеспечения комфорта передвижения маломобильных групп населения.

Основной задачей развития велосипедной инфраструктуры является создание связанной сети велосипедных маршрутов, которая позволит сделать город удобным и безопасным для передвижения на велосипедах и других средствах индивидуальной мобильности как в рекреационных целях, так и в качестве альтернативы личному автомобильному или транспорту общего пользования. Ключевыми принципами организации велосипедного движения являются связность и безопасность инфраструктуры.

Сеть оборудованных велосипедных маршрутов обеспечит связь между районами, в том числе между застраиваемых территорий (микрорайонов «Южный» и «Аваин 4»), с центром города. Продольные связи также будут обеспечены маршрутами вдоль Самур-Дербентского канала и вдоль набережной Каспийского моря. Набережная совместно с маршрутом вдоль Самур-Дербентского канала формируют прогулочный туристический маршрут, который соединяется велодорожкой на ул. Ленина. Схема велосипедных маршрутов представлена на рисунке 46.

В 2020 году в Дербенте появился первый сервис проката электрических самокатов. Точки проката расположены у Мемориала Великой Отечественной войны, парках им. С. Стальского и Революционной Славы. Данный вид транспорта имеет широкие перспективы в качестве одного из видов городской мобильности, а также для прогулок с целью развлечения. Развитие велоинфраструктуры позволит избежать коллапса, связанного с ростом спроса на данный вид транспорта.

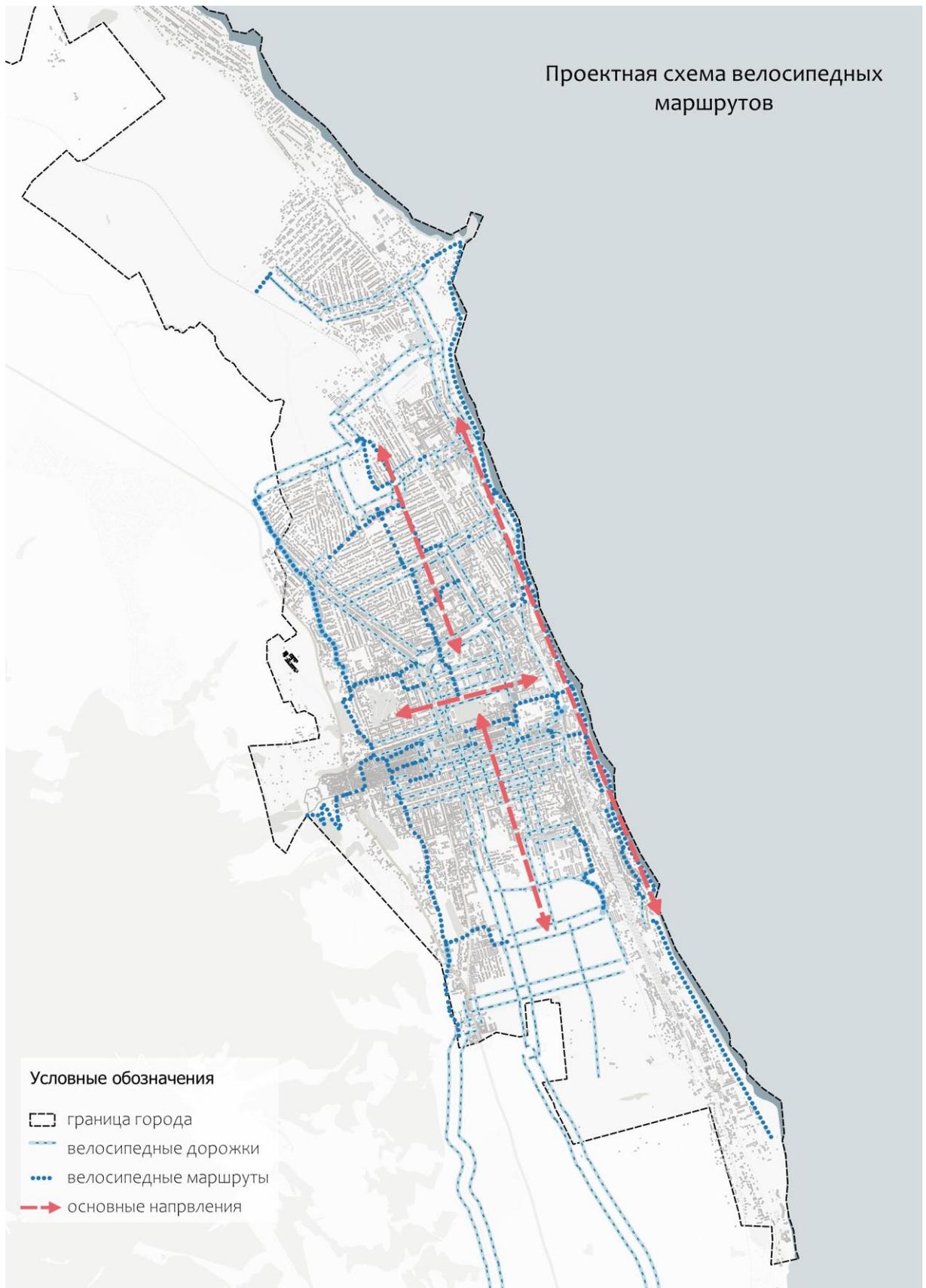


Рисунок 46 – Велосипедные маршруты

Транспортная инфраструктура для велосипедного движения должна быть безопасной и отвечать требованиям БДД. При организации велосипедной полосы между

парковочными карманами и полосой для движения следует делать буфер между велосипедной полосой и парковочными карманами с помощью разделительной полосы. Отсутствие разделительной полосы создает опасную ситуацию, когда велосипедист может врезаться в открытую дверь автомобиля, перекрывшую ему движение. Необходимо обустройство безбарьерных велосипедных пересечений везде, где предполагается движение велосипедистов с пересечением проезжих частей.



Рисунок 47 – Велопереезд, г. Дортмунд

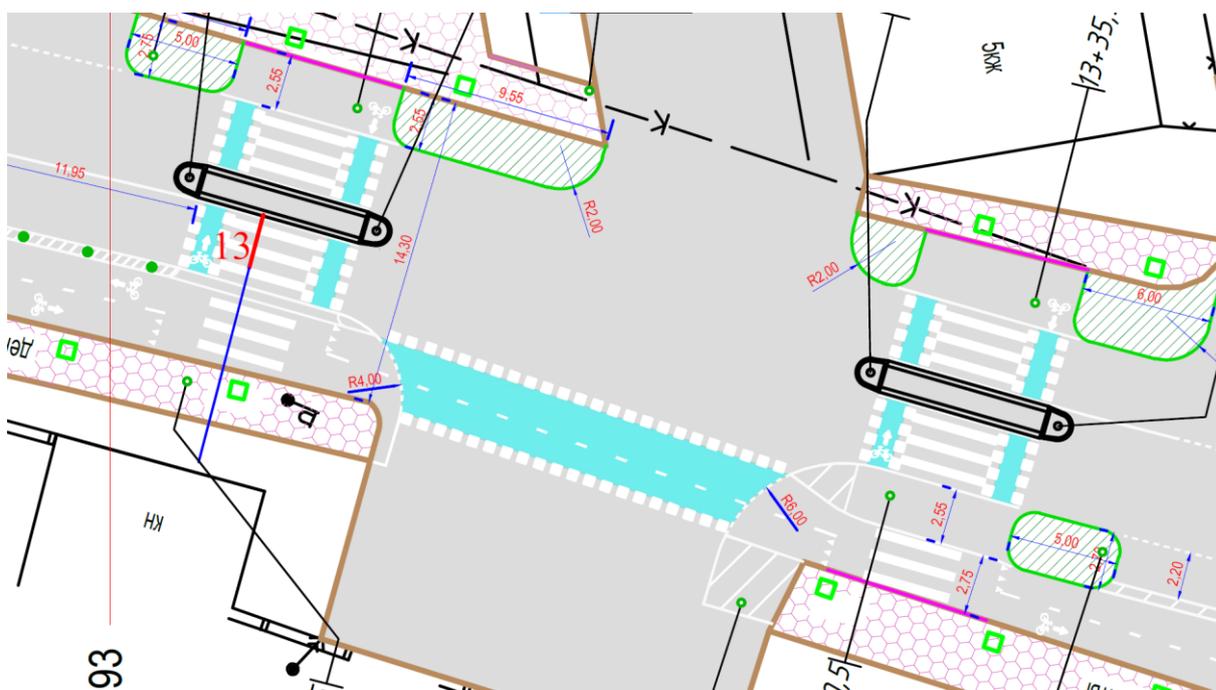


Рисунок 48 – Пример организации велосипедного пересечения с двусторонней велосипедной полосой

Движение велосипедистов допускается по выделенным полосам для ГПТОП согласно ПДД. Целесообразно включать выделенные полосы для ГПТОП в велосипедные маршруты при наличии разделительных полос вдоль выделенных полос, на участках не более 500 м. С целью предупреждения водителей автобуса о наличии движения велосипедистов по выделенным полосам для ГПТОП следует наносить разметку с символом «велосипед».

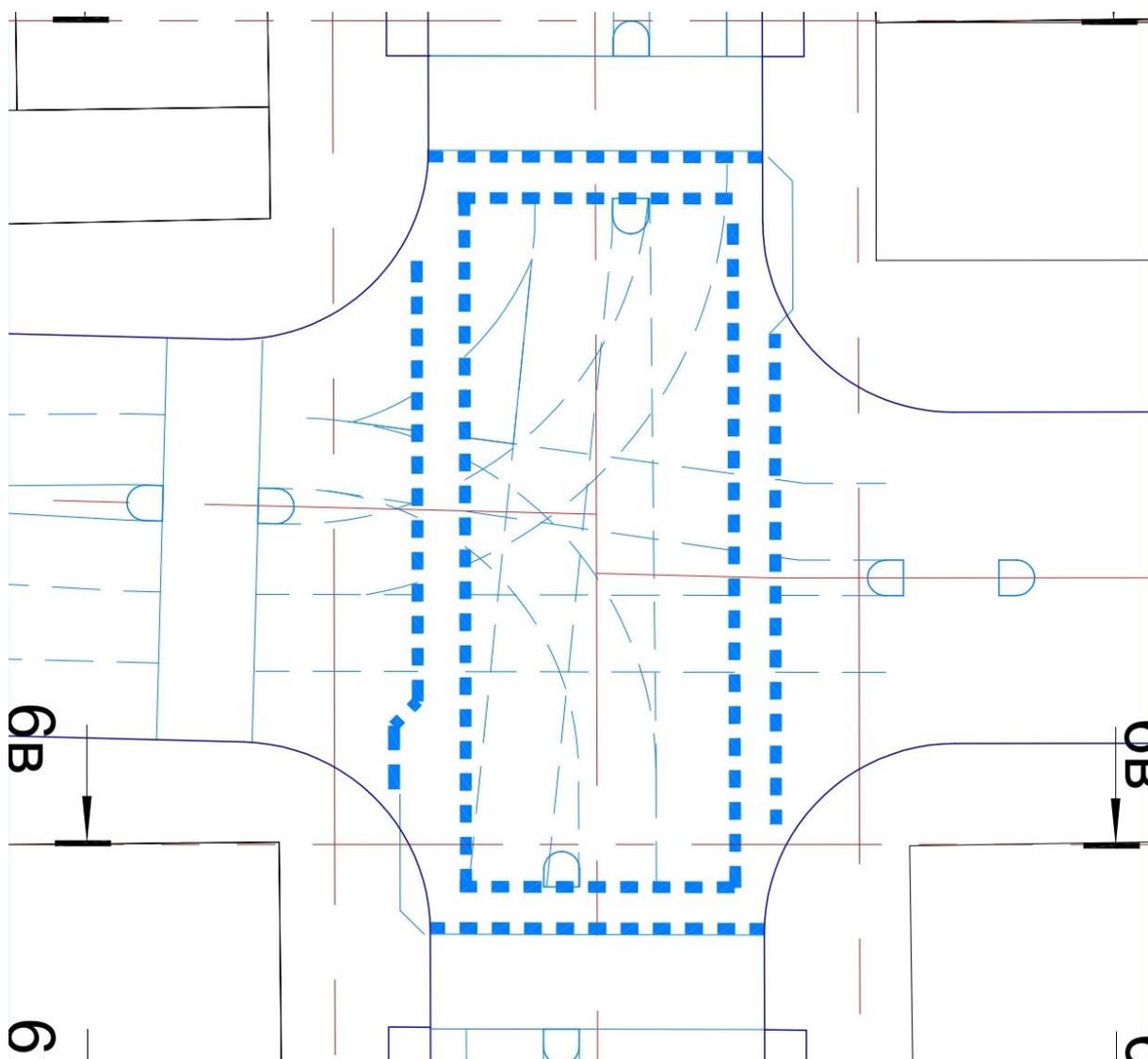


Рисунок 49 – Пример организации велосипедного пересечения

На местных улицах и проездах, где скорость движения исходя из конструктивных параметров улицы не превышает 20–30 км/ч, велосипедное движение может быть безопасно организовано в общем с автомобилями потоке. Принятые решения в рамках организации скоростного режима (см. раздел 2.19) также способствуют расширению поперечности улиц безопасных для велосипедного движения в общем потоке.

В соответствии с мастер-планом реализуются проекты Пешеходной набережной вдоль Каспийского моря, а также пешеходная улица вдоль Северной городской стены от ул. Гагарина до берега Каспийского моря. По набережной предлагается создать велосипедную дорожку для связи мкрн Аэропорт, Карьер, района ЦРБ и пос. Хазар между собой и с центральной частью города (через ул. Ленина).

Для организации пешеходного и велосипедного маршрутов предлагается закрыть для автомобильного транспорта проезд через ворота Дубары-Капы, реконструировать

переход через ж/д линию в створе ул. Ленина, а также организовать проход от ул. Военного Городка до ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии в районе рынка Эдельвейс.

Для повышения связности территорий и безопасности движения предлагается организация велосипедно-пешеходных переходов через ж/д линию:

- на пересечении пр. Ленина с ж/д линией
- на пересечении ул. Зои Космодемьянской с ж/д линией
- в районе о.п. 2413 км
- от ул. Генерала Сеидова к ул. Лермонтова;
- в районе о.п. 2411 км.

Вдоль магистральных улиц предлагается устройство велосипедных дорожек и полос, в зависимости от планировочных условий и характера движения. При невозможности обустройства велосипедной инфраструктуры предусматривается альтернативный безопасный путь движения велосипедистов по параллельным улицам с организацией велосипедной зоны на проезжей части или велосипедной дорожки.

Для организации предлагаемого транзитного туристического велосипедного маршрута вдоль Самур-Дербентского канала предлагается строительство отдельно трассируемой велосипедной дорожки вдоль берега канала Заводской ул. до ул. Гагарина, от ул. Фермерской до ул. Тоннельной, от Среднего пер. до а/д Кавказ.

Обустройство дополнительных пешеходных переходов в рамках данной КСОДД предусмотрено в центральной части города в соответствии со Схемой организации транспортных потоков, изображённой на рисунке Б1 в Приложении Б. На прочих территориях обустройство пешеходных переходов производится при необходимости в соответствии с ГОСТ 32944-2014, ГОСТ 33151-2014 и ГОСТ Р 52766-2007 на основании ПОДД.

## **2.8 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств**

При увеличении интенсивности транспортных потоков задача повышения скорости и безопасности маршрутного пассажирского транспорта становится особенно актуальной и вместе с тем трудноразрешимой. Ее решение требует предоставления определенных преимуществ маршрутным транспортным средствам, которые обеспечиваются соответствующими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, предусмотренными ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных

ограждений и направляющих устройств». Правила дорожного движения и государственные стандарты предусматривают ряд преимуществ для маршрутных транспортных средств:

- не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 - 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 - 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;
- обязывают всех водителей не создавать помех троллейбусам и автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;
- устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части). В сочетании с запрещением остановки и стоянки ближе 15 м от указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая такая разметка обеспечивает условия для сокращения задержек маршрутного пассажирского транспорта.

На отдельных участках интенсивного движения маршрутного пассажирского транспорта можно дополнительно при помощи знаков запрещать остановку или стоянку других транспортных средств. Дороги и перекрестки, по которым проходят автобусные маршруты, могут обозначаться знаками 2.1 «Главная дорога».

В ГО «город Дербент» на межмуниципальных и муниципальных маршрутах общественного транспорта применяется обычный режим движения, который предполагает обязательную остановку автобусов и маршрутных такси на всех остановочных пунктах.

Для обеспечения качества транспортного обслуживания пассажиров ГПТОП в части соблюдения расписания перевозок необходимо обустройство ТСОДД и создание системы по обеспечению приоритетных условий движения ГПТОП.

В качестве мероприятий по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств предлагается:

- обустройство выделенных полос для маршрутных транспортных средств;
- организация приоритетного проезда ГПТОП на пересечениях с помощью АСУДД.

Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств (выделенных полос, строительство и модернизация светофорных объектов) рассмотрены в разделе 2.13.

Организация приоритетного проезда ГПТОП на пересечениях реализуется с помощью системы обеспечения приоритетного проезда ГПТОП АСУДД г. Дербент.

До оснащения ПС ГПТОП комплексами БНСО ГЛОНАСС для обеспечения приоритета на пересечениях предлагается использовать технологию радиочастотной идентификации. Технология предполагает установку устройства-считывателя на подходе к пересечению и радиочастотной метки (транспондера) на ПС ГПТОП. При проезде ПС с меткой в радиусе действия считывателя сигнал об этом передается по каналу связи на контроллер светофорного объекта. Контроллер исходя из текущей фазы светофорного регулирования определяет, какое решение принять по запросу на приоритетный проезд ГПТОП, например:

- если на подходе, на котором вызван приоритетный проезд, включен разрешающий сигнал и время фазы заканчивается до ожидаемого подъезда ПС ГПТОП к пересечению, то может быть принято решение о продлении текущей фазы;
- если на подходе, на котором вызван приоритетный проезд, включен запрещающий сигнал и время фазы не заканчивается до ожидаемого подъезда ПС ГПТОП к пересечению, то может быть принято решение о сокращении текущей фазы;
- если на подходе, на котором вызван приоритетный проезд, будет включен разрешающий сигнал ко времени ожидаемого подъезда ПС ГПТОП к пересечению, то контроллер не будет вносить никаких изменений в текущий цикл регулирования;
- контроллер может отказать в приоритете, если достигнут лимит продолжительности текущей фазы регулирования, либо если есть запрос на приоритетный проезд в другой фазе от большего числа ПС ГПТОП или с более приоритетного направления движения и т. д.

После оснащения ПС ГПТОП комплексами БНСО появится возможность отслеживания текущего местоположения ПС, что позволит использовать данные о местоположении ПС для организации приоритетного проезда пересечений.

## **2.9 Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)**

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

Обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта на 1000 жителей в соответствии с п.п. 3.5.62, п. 3.5 «Зоны транспортной

инфраструктуры» Республиканских нормативов градостроительного проектирования, утвержденных Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22.01.2010 года №14 (в редакции Постановления от 09.08.2016 года №235 с изм. Внесенными Решением Верховного суда Республики Дагестан от 27.02.2017 N 3а-27/2017) составляет 220-275 машиномест.

При численности населения на 01.01.2020 года необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять 28312,2 машиноместа.

На Расчетный срок (2034 год) необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 44550 машиномест.

Для решения проблемы нехватки свободных мест для парковки в зонах повышенного спроса (таких как пр. Агасиева, улицы у Верхнего базара, Северного рынка и автовокзала, Южного рынка и автовокзала, привокзальной площади) парковочные места следует разделить по выполняемым функциям, организовать зону платной парковки.

Первая категория – места для резидентов. Право пользования такими местами предоставляется жителям близлежащих домов. Определяется наличием специального разрешения, которое выдает уполномоченный орган. Такие места располагают рядом с местами проживания резидентов.

Вторая категория – места для кратковременной парковки с ограничением времени бесплатной стоянки ТС (платная парковка). Время стоянки сверх бесплатного периода оплачивается по установленному тарифу. Изменение продолжительности бесплатного времени стоянки и тарифа на стоянку сверх бесплатного периода позволит обеспечить водителей свободными местами в любое время дня. Такие места располагают в непосредственной близости от торговых объектов.

Третья категория – места для разгрузки и погрузки коммерческого автотранспорта, обеспечивающие беспрепятственную и безопасную доставку товаров без создания помех движению транспорта и пешеходов.

Четвертая категория – парковка общего пользования, предназначенная для использования неограниченным кругом лиц. Такие места располагают по остаточному принципу, после мест для резидентов и мест с ограничением бесплатного срока стоянки.

Количество мест для резидентов определяется исходя из их числа. Соотношение количества мест с ограничением времени бесплатной стоянки ТС и мест общего пользования определяется исходя из выполнения условия наличия свободного парковочного места в любое время суток.

В рамках разработки ПКРТИ г. Дербент предложены зоны регулирования парковки, представленные в таблице 26, а также места для организации перехватывающих и туристических парковок. Основные задачи регулирования парковки:

1. регулирование спроса для обеспечения свободных парковочных мест (что позволяет снизить количество нарушений ПДД);
2. исключение помех движению за счет упорядочивания и контроля парковочного пространства;
3. повышение БДД благодаря обеспечению условий видимости;
4. организация посадки и высадки около точек притяжения (транспортных узлов, туристических достопримечательностей);
5. организация стоянки туристических автобусов.

Зоны регулирования парковки организуются в рамках капитального ремонта и реконструкции улиц, на которых они расположены, либо путем разработки специального ПОДД. Перехватывающие парковки строятся во взаимоувязке с организацией транспортного обслуживания их пользователей.

Таблица 26 – Зоны регулирования пользования парковочными местами

<b>№ п/п</b>	<b>Название зоны</b>	<b>Назначение</b>	<b>Расположение</b>	<b>Примерное количество мест, шт.</b>
1	Крепость Нарын-Кала	Регулирование спроса для обеспечения наличия свободных мест и исключения помех движению, повышение БДД, организация стоянки туристических автобусов	На ул. Орта-Капы, у входа в крепость Нарын-Кала, у входа в парк «Сосновый Бор»	75
1	Верхний базар	Регулирование спроса для обеспечения наличия свободных мест, исключение помех движению, повышение БДД	Участки улиц Сальмана, Таги-Заде, Ленина, Пушкина, Самурского, пер. Гаджиева	450
2	Проспект Агасиева	Регулирование спроса для обеспечения наличия свободных мест, исключение помех движению, повышение БДД	Участки ул. Гагарина, 345-й Дагестанской Стрелковой Девизии, Х. Ануширвана, Автовокзальной, Расулбекова, пр. Агасиева	550
3	Привокзальная площадь	Организация зоны посадки и высадки пассажиров	Привокзальная площадь	25
4	Южный автовокзал	Регулирование спроса для обеспечения наличия свободных мест, повышение БДД в зоне высокой активности у а/д «Кавказ»	У Южного автовокзала и рынка (внеуличные)	100

<b>№ п/п</b>	<b>Название зоны</b>	<b>Назначение</b>	<b>Расположение</b>	<b>Примерное количество мест, шт.</b>
5	Городской парк	Регулирование спроса для обеспечения наличия свободных мест, исключение помех движению, повышение БДД	На ул. Х. Тагиева вдоль Городского парка	75

В соответствии с таблицей 8.1 СП 396.1325800.2018 [12] размещение парковок на основной проезжей части УДС допускается на улицах и дорогах местного значения, а также на магистральных улицах общегородского значения регулируемого движения 3-го класса и магистральных улицах районного значения. Согласно транспортной схеме (Приложение Б) а/д «Кавказ» на участках от границы города до ул. Гагарина и ул. Сальмана, ул. Гагарина на участке от а/д «Кавказ» до ул. Генерал Сеидова, ул. Сальмана на участке от ул. Буйнакского до а/д «Кавказ» относятся к категориям улиц и дорог, на которых организация парковки на УДС не допускается. На этих участках остановка и стоянка транспортных средств запрещается. Организация парковки под углом к проезжей части допускается только на улицах и дорогах местного значения. Также остановка и стоянка ТС запрещается на ряде магистральных участков УДС с узкой проезжей частью. Мероприятия парковочной политики на УДС отражены на рисунке 50.

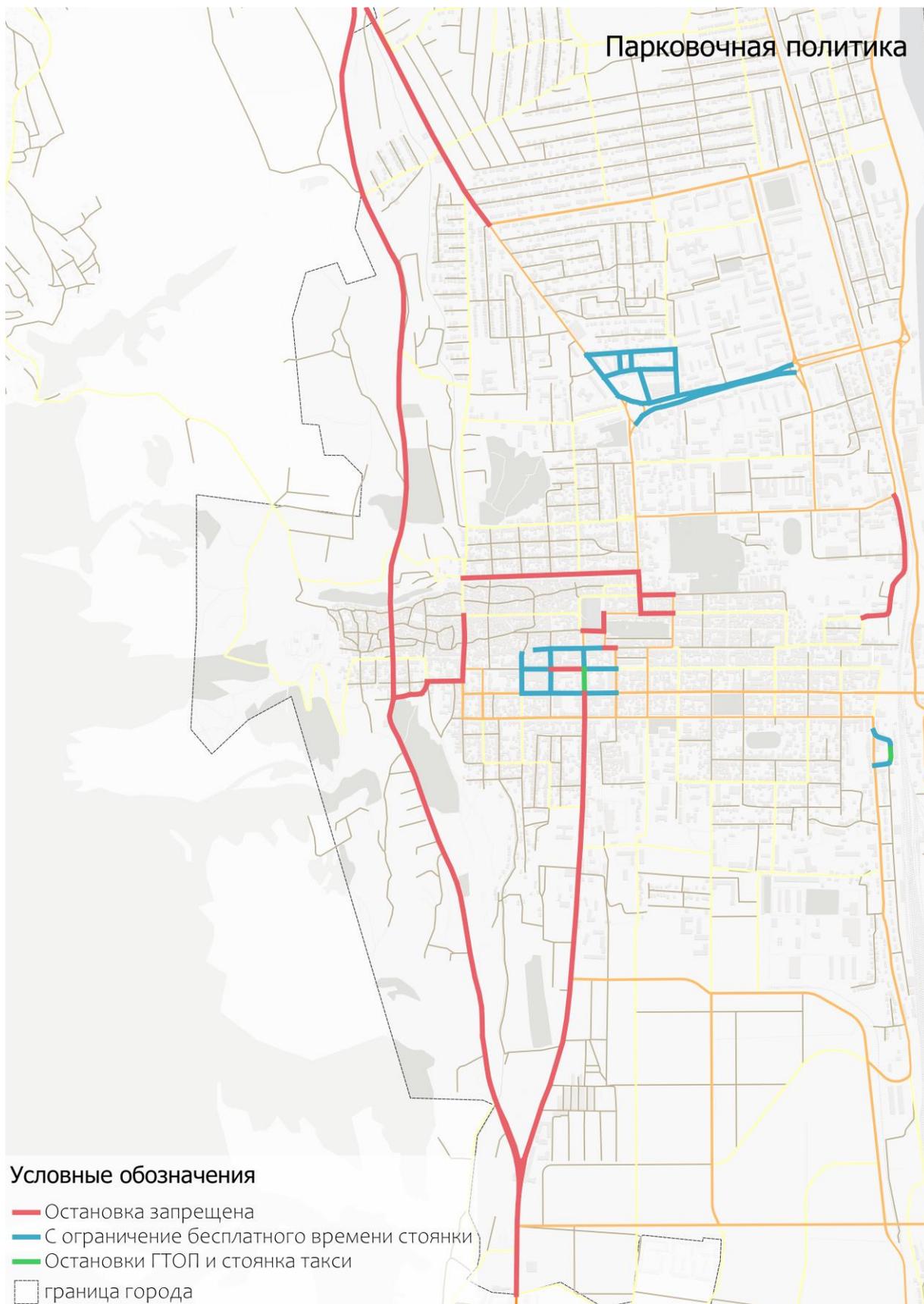


Рисунок 50 – Парковочная политика

Парковочные места на УДС организуются преимущественно в виде парковочных уширений («карманов»). Карман, устраиваемый в пространстве полотна существующей

проезжей части (за счет сужения проезжей части) без реконструкции, должен быть обозначен горизонтальной разметкой 1.1 и (или) дорожными сигнальными столбиками. На вновь строящихся или реконструируемых улицах парковочный карман физически обособляется и может быть обозначен отличным от дорожного полотна покрытием (брусчатка, плитка, бетон). На участках УДС без заездных карманов рекомендуется запретить остановку при помощи знаков 3.27 и (или) разметки 1.4.

Для обозначения парковок рекомендуется применять дорожные знаки уменьшенного типоразмера (см. Приложение В), по возможности, с совмещением информации на одном щите.

Парковочные места для погрузки и разгрузки устраиваются в местах концентрации объектов торговли, а также возле площадок хранения ТБО и обозначаются знаками и разметкой (см. Приложение В).

Парковочные места для ТС людей с ограниченными возможностями следует размещать около зданий организаций сферы услуг или внутри этого здания в соответствии с нормами раздела 5.2 СП 59.13330.2016 [13]. Если парковочное место для ТС инвалидов активно не используется, можно размещать его на тротуаре, обозначая его разметкой и (или) другим покрытием. Такое решение позволит рациональнее использовать пространство улицы, при этом в отсутствие припаркованного автомобиля машиноместо будет использоваться как тротуар.

По результатам обследования парковочных мест на УДС вокруг Верхнего базара определена зона регулирования парковки, представленная на рисунке 51.

Территория вокруг Северного автовокзала и рынка на пересечении основных магистралей города ул. Гагарина и пр. Агасиева формирует пространства с высокой активностью и частой оборачиваемостью парковочных мест. Зона регулирования парковки вокруг Северного рынка и на проспекте Агасиева представлена на рисунке 52.



Рисунок 51 – Зона регулирования парковки вокруг Верхнего базара

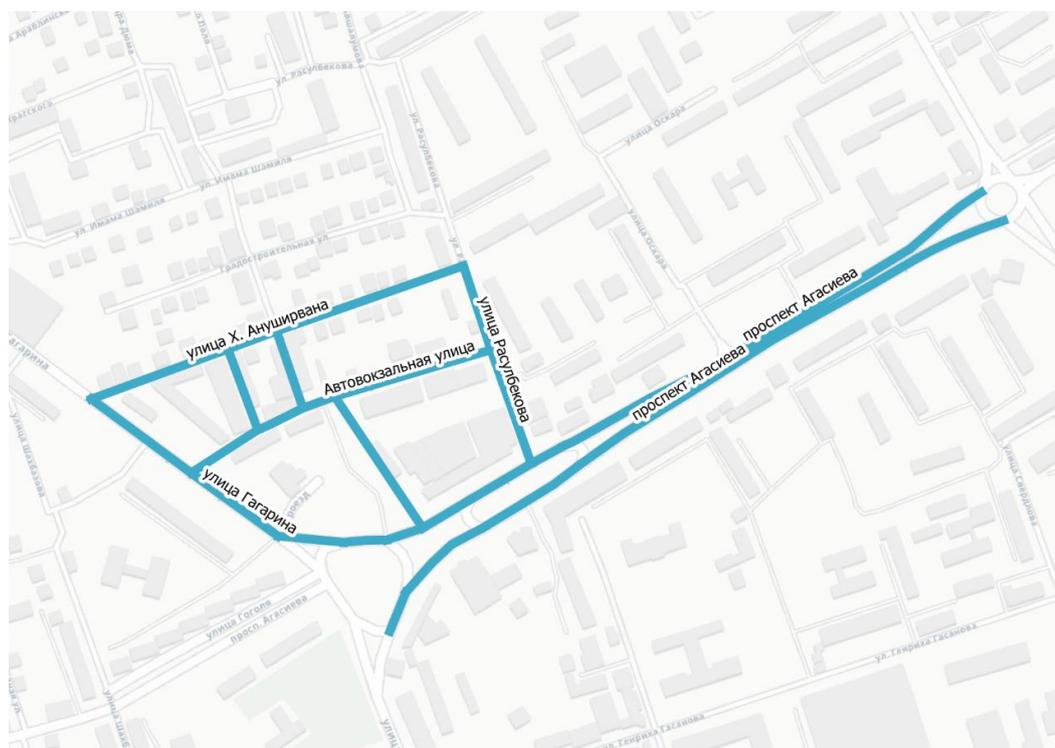


Рисунок 52 – Зона регулирования парковки вокруг Северного рынка и на проспекте Агасиева

Парковку у привокзальной площади предлагается отнести от здания вокзала, организовав на её месте остановки ГПТОП и такси. Для обеспечения наличия свободных

мест для посадки и высадки пассажиров предлагается ограничить время бесплатного нахождения ТС личного пользования на территории у вокзала.

Парковку у Южного автовокзала и рынка следует организовать вне УДС с местами для кратковременной парковки с ограничением времени бесплатной стоянки. Это позволит повысить БДД на участке за счёт обеспечения видимости пешеходов, упорядочивания парковочных мест, ликвидации стихийных парковок. Введение платы позволит регулировать спрос, обеспечить наличие свободных мест на парковке вне УДС.

На участках УДС с низкой загрузкой парковочного пространства необходимо организовать парковочные места в соответствии установленными нормативами. Количество мест следует определять исходя из условия необходимости и достаточности. Число парковочных мест не должно создавать дефицит. В то же время избыток мест для парковки создаёт стимул для роста автомобилизации, что повышает нагрузку на УДС города.

Парковки для туристов, приезжающих в город на автомобиле, следует размещать вблизи исторического центра города, достопримечательностей. Возможные места для размещения таких парковок – территория вблизи станции канатной дороги у побережья на 250 машиномест, площадка у кладбища Кырхляр по ул. Гейдара Алиева на 300 машиномест и на пересечении 5-го Нагорного пер. и ул. Родниковой на 250 машиномест. Парковка у станции канатной дороги создаст условия для комфортной пересадки с личного автомобиля на канатную дорогу для подъёма к главной достопримечательности города – крепости Нарын-Кала. Решение привлечёт дополнительных пассажиров на канатную дорогу и разгрузит наземный транспорт общего пользования. Для удобства от парковки на ул. Гейдара Алиева можно организовать автобусы-шаттлы к крепости Нарын-Кала. Парковку на пересечении 5-го Нагорного пер. и ул. Родниковой предлагается сделать подземной с въездом в створе Родниковой ул., выполнив врезку в естественный рельеф.

Для снижения нагрузки на УДС следует организовать перехватывающие парковки для жителей пригородов у основных въездов в город. Парковка будет обслуживать пассажиров, осуществляющих ежедневные маятниковые трудовые поездки в город. Для удобства пересадки на ГПТОП в пешеходной доступности от парковки должна располагаться остановка транспорта общего пользования. В таблице 27 представлен перечень предлагаемых перехватывающих парковок и место их расположения. На юге города перехватывающую парковку на 300 машиномест предлагается организовать рядом с Южной автостанцией. На севере города - на пересечении ул. Гагарина и пр. Агасиева у Северного автовокзала на 250 машиномест.

С целью организации безопасной и комфортной среды вблизи Верхнего Базара предлагается организовать внеуличную парковку на 550 мест в квартале промышленной застройки, ограниченном улицами Пушкина, Сальмана, Буйнакского и пер. Гаджиева.

Таблица 27 – Перечень внеуличных парковок

№	Назначение	Вместимость, машиномест	Площадь, м <sup>2</sup>	Расположение
1	Для туристов	300	6000	Площадка перед зданием по ул. Гейдара Алиева, 38
2	Перехватывающая	250	5000	Площадка между зданиями 21А и 27 по пр. Агасиева
3	Перехватывающая	300	6000	Участок на пересечении а/д «Кавказ» и Дагестанской ул. у Южной автостанции
4	Для туристов	250	5000	Территория у проектируемой станции канатной дороги на берегу Каспийского моря вблизи дома 1 по ул. Пушкина
5	Для туристов	250	5000	Пересечение 5-го Нагорного пер. и ул. Родниковой
6	Для разгрузки УДС у Верхнего Базара	550	11000	Квартал промышленной застройки, ограниченный улицами Пушкина, Сальмана, Буйнакского и пер. Гаджиева

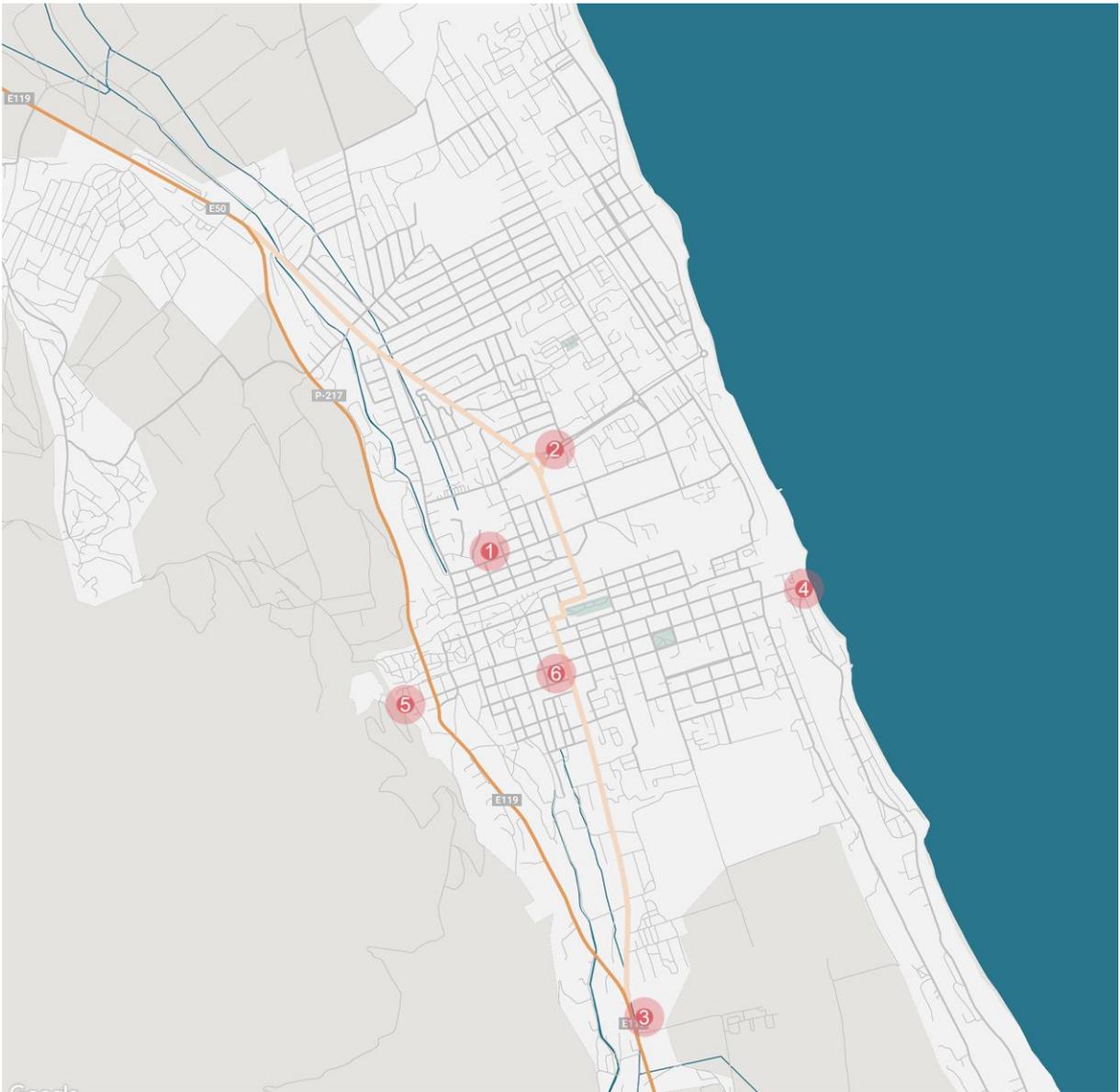


Рисунок 53 – Расположение перехватывающих парковок в городе Дербент

## 2.10 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;

- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

В свою очередь, владельцы автомобильных дорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами путем установки знаков дополнительной информации, размещения на сайтах в сети Интернет, а также в средствах массовой информации сведений о причинах и сроках таких ограничений, а также о возможных маршрутах объезда.

Акт о введении ограничения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог принимается на основании:

- утвержденной в установленном порядке проектной документации, которой обосновывается необходимость введения ограничения или прекращения движения;

- схемы организации дорожного движения, согласованной с органами государственной инспекции безопасности дорожного движения.

- Временные ограничения или прекращение движения осуществляются:

- с закрытием движения на участке автомобильной дороги и обеспечением объезда по автомобильным дорогам общего пользования по согласованию с владельцами автомобильных дорог;

- путем устройства временной объездной дороги;

- с устройством реверсивного или одностороннего движения;

- с закрытием движения в течение определенных периодов времени, но не более 8 часов в сутки.

Период временных ограничений или прекращения движения устанавливается в соответствии с проектной документацией. Изменение срока действия ограничений допускается в случаях неблагоприятных погодных условий, чрезвычайных и аварийных ситуаций, обстоятельств непреодолимой силы, о чем вносятся изменения в акт о введении ограничений.

Временные ограничения или прекращение движения обеспечиваются организациями, указанными в акте о введении ограничения, посредством установки соответствующих дорожных знаков или иными техническими средствами организации дорожного движения, а также распорядительно-регулирующими действиями.

Законом Республики Дагестан от 06.05.2016 года №33 «О полномочиях органов государственной власти Республики Дагестан в сфере использования автомобильных дорог

и осуществления дорожной деятельности» (в редакции Закона от 11.06.2019 года №51) п. 11 статьи 3 определены полномочия Правительства Республики Дагестан по установлению порядка временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов на территории Республики Дагестан, также п. 7 статьи 4 определены полномочия уполномоченного органа исполнительной власти Республики Дагестан в сфере использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, в том числе осуществление мер по организации дорожного движения в случае принятия решений о временных ограничениях или прекращении движения по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения, в том числе посредством устройства объездов.

Постановлением Правительства Республики Дагестан от 19.06.2015 года №186 «Об утверждении порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения» утвержден прилагаемый Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в Республике Дагестан.

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан издан Приказ от 29.05.2020 года №63 «О введении временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования республиканского и межмуниципального значения Республики Дагестан в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий в 2020 году» в связи со снижением несущей способности конструктивных элементов автомобильных дорог общего пользования республиканского и межмуниципального значения Республики Дагестан, вызванной их переувлажнением в весенний период и превышением допустимых температур в летний период на следующем участке автомобильной дороги 82 ОП РЗ 82К-018 «Дербент – Хучни – Хив» (на участке км 0 - км 40).

Также решение о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам на территории ГО «город Дербент» осуществляет Администрация при согласовании с территориальными органами управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации в период проведения дорожных работ, возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, а также в период повышенной интенсивности движения транспортных средств в выходные и праздничные дни.

В рамках мероприятий по организации приоритетного движения в условиях интенсивного движения маршрутных транспортных средств и пешеходов предусмотрено закрытие для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных на участке ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Пушкина.

С учётом высокой интенсивности пешеходного движения, ненормативных параметров улично-дорожной сети и ограниченной боковой видимости предлагается закрытие для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных транспортных средств, ворот Кырхляр-капы в выходные и праздничные дни, а также по будням вне часов пик (установка знаков «въезд запрещен» 3.1 с табличками 8.4.11, «преимущество встречного движения» 2.6 и «преимущество перед встречным движением» 2.7).

С целью организации велосипедно-пешеходного маршрута предлагается закрыть движение через ворота Дубары-Капы. Из-за малой ширины проема и ограниченной видимости безопасное движение пешеходов через ворота при сохранении интенсивного движения автотранспорта невозможно, а гарантированно снизить интенсивность движения также не представляется возможным. Перераспределение потоков в результате данной меры приведет к повышению загрузки Красноармейского пер. и ул. Пугина, что компенсируется повышением пропускной способности пересечения ул. Таги-Заде и ул. Пугина с Красноармейским пер. и пер. Военного Городка в рамках реконструкции ул. Таги-Заде и ул. Пугина. В связи с этим, закрытие ворот возможно только после завершения работ по реконструкции ул. Ленина, Таги-Заде и Пугина. Также закрытие ворот рекомендуется после окончания строительства пешеходной набережной вдоль берега Каспийского моря в районе створа ул. Ленина, что приведет к образованию мощного центра притяжения пешеходных и велосипедных потоков.

## **2.11 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

Необходимость применения реверсивного движения по одной из нескольких полос движения возникает только при регулярно появляющихся «маятниковых потоках» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям. Эти потоки формируются, как правило, в часы «пик» на подходах к крупным городам (пятница – воскресенье), на магистральных улицах и дорогах (утро, вечер), улицах и дорогах местного движения, связывающих пассажиров с крупными объектами массового притяжения.

Полоса движения, на которой осуществляется реверсивное движение, обозначается знаком 5.8 «Реверсивное движение» и разметкой 1.9. Движение по реверсивной полосе регулируется с помощью реверсивных светофоров или знаков 5.15.7 переменной информации.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ, при организации попеременного движения в две стороны по единственной полосе. Такое движение регулируется либо временными светофорами, либо сотрудниками ДПС или дорожными рабочими.

В рамках КСОДД г. Дербент организация реверсивного движения на постоянной основе не планируется. Временная организация реверсивного движения вводится в соответствии с ПОДД на время производства работ.

Организация одностороннего движения – одна из самых эффективных мер по перераспределению транспортных потоков, которая, как правило, не требует капитального строительства, но значительно меняет условия доступа к территориям.

#### **Преимущества одностороннего движения:**

К преимуществам одностороннего движения следует отнести:

- возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществление выравнивания состава потоков на каждой из них (специализация полос);
- резкое улучшение условий координации светофорного регулирования между пересечениями;
- облегчение условий перехода пешеходами проезжей части в условиях координированного регулирования и упрощения их ориентировки, так как нет встречного транспортного потока;
- повышение безопасности движения в темное время вследствие исключения ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Главное достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и, прежде всего, в устранении конфликта встречных транспортных потоков. Конфликтные точки встречного движения являются наиболее опасными и затрудняющими движение.

Преимуществом является также то, что при введении одностороннего движения увеличивается число полос, работающих в одном направлении, появляется возможность организации парковочных мест вместо крайних полос движения. Введение одностороннего движения обеспечивает повышение средней скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц.

#### **Недостатки одностороннего движения:**

Препятствиями для внедрения одностороннего движения являются значительное осложнение при пользовании пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных подходов, а также увеличение пробега автомобилей к объектам тяготения. Проявление этих недостатков зависит от геометрической схемы расположения улиц и величины спроса на доступ к объектам тяготения. Оно является минимальным при наличии прямоугольной сетки улиц и расстояния между параллельными путями до 250–300 м. В интересах эффективности городского транспорта, при переходе на одностороннее движение, в ряде случаев сохраняют встречное движение автобусов, обеспечивая, таким образом, неполное (частичное) одностороннее движение.

Причинами проявлений других недостатков одностороннего движения являются некоторые затруднения с ориентировкой водителей в начальный период после введения такой схемы движения, повышение скорости транспортного потока, опасное для улиц с жилой застройкой, которые могут быть в значительной мере предупреждены. Для этого необходимо обеспечить надлежащее информирование водителей и надзор за движением в период их адаптации к новым условиям.

При вводе одностороннего движения возникают многополосные проезжие части, через которые нерегулируемый переход пешеходов небезопасен. Таким образом, необходимо либо сужать проезжую часть до одной полосы движения (за счет создания в зоне перехода сужения на ширину парковочной полосы или за счет расщепления проезжей части с помощью островка), либо организовывать светофорное регулирование на всех переходах. Однако, это не решает проблему безопасности пешеходов, выходящих на проезжую часть в произвольных местах, что весьма вероятно на узких улицах с тротуарами, прилегающими к проезжей части.

Перепробег при организации одностороннего движения допустим при коротких «плечах», т. е. на относительно коротких отрезках. Но увеличение «плеча» приводит к дополнительной транспортной нагрузке на близлежащие магистрали.

В данный момент в г. Дербент одностороннее движение организовано:

- на ул. Сальмана от пл. Свободы до ул. Пушкина (со встречным движением общественного транспорта);
- на ул. Ленина от пер. Бестужева-Марлинского до пер. Гаджиева;
- в пер. Гаджиева от ул. 3-й Магал до ул. Таги-Заде;
- на пл. Свободы от ул. Айдынбекова до ул. Дахадаева;
- на ул. Э. Пашабекова от ул. Дахадаева до ул. Гагарина;
- на ул. Э. Пашабекова от ул. С. Стальского до ул. Гагарина;

- на проезде через ворота Дубары-капы от ул. Ленина до ул. Пугина;
  - на ул. Пугина от проезда через ворота Дубары-капы до улицы без названия (от ул. Зои Космодемьянской до ул. Пугина);
  - на ул. Зои Космодемьянской от улицы без названия (от ул. Зои Космодемьянской до ул. Пугина) до 1-й Красноармейской ул.;
  - на 1-й Красноармейской ул. от ул. Зои Космодемьянской до ул. Пугина
  - на Привокзальной площади
- Одностороннее движение предлагается ввести:
- на ул. Э. Пашабекова (быв. ул. 3-го Интернационала) от пер. Военного городка до ул. С. Стальского (в дополнение к существующему участку с односторонним движением до ул. Гагарина) с целью сужения проезжей части для размещения парковочных мест в уширениях и уменьшения длины пешеходного перехода;
  - на ул. Айдынбекова от ул. Гагарина до ул. Дахадаева с целью сужения проезжей части для размещения парковочных мест в уширениях и уменьшения длины пешеходного перехода;
  - на ул. Дахадаева от ул. Айдынбекова до ул. им. Э. К. Пашабекова с целью сужения проезжей части для размещения парковочных мест в уширениях и уменьшения длины пешеходного перехода;
  - на пл. Свободы от ул. Рзаева до ул. Сальмана с целью сужения проезжей части для размещения парковочных мест в уширениях и уменьшения длины пешеходного перехода;
  - по ул. Пугина от 1-го Красноармейского пер. до д. 14 с целью сужения проезжей части для расширения пешеходной части тротуара и организации парковочных мест в уширениях;
  - по ул. Дахадаева от пл. Свободы до и в сторону ул. Буйнакского с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;
  - по ул. Эмиргамзаева от ул. Буйнакского до и в сторону ул. Таги-Заде с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;
  - по ул. Таги-Заде от ул. Эмиргамзаева до и в сторону ул. С. Стальского с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;
  - по ул. С. Стальского от ул. Таги-Заде до и в сторону ул. Э. Пашабекова с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;
  - по ул. Шелапугина от ул. Э. Пашабекова до и в сторону ул. Таги-Заде с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;

- по пер. Военного городка от ул. С. Курбанова до и в сторону ул. Э. Пашабекова с целью сужения проезжей части, организации парковочных карманов;
- по ул. Канделаки от пер. Военного городка до и в сторону ул. Шелапугина с целью организации велосипедного движения, парковочных карманов;
- по улице без названия у парка Боевой славы от ул. Канделаки до и в сторону ул. Таги-Заде с целью организации парковочных карманов;
- по параллельному ул. Ленина проезду без названия от ул. Дахадаева до и в сторону ул. Эмиргамзаева с целью перераспределения потоков от Верхнего базара;
- по 2-й Красноармейской ул. от 1-й Красноармейской ул. до и в сторону ул. Зои Космодемьянской с целью организации парковочных карманов;
- по параллельной ул. Зои Космодемьянской улице без названия с целью организации парковочных карманов;
- по пер. 25 лет Октября от ул. Горького до и в сторону ул. Ленина с целью сужения проезжей части, организации парковочных карманов;
- по пер. К. Маркса от ул. Ленина до и в сторону ул. Горького с целью сужения проезжей части, организации велосипедных полос, парковочных карманов;
- по ул. Самурского от ул. Дьякова до и в сторону ул. Ленина с целью снижения количества конфликтных точек;
- по ул. Мира от ул. Ленина до и в сторону ул. Дьякова с целью снижения количества конфликтных точек;
- по планируемой к строительству в рамках ПКРТИ улице от ул. К. Мамедбекова и параллельной ей улице без названия, выходящей на ул. Дрожжина для организации выезда на а/д «Кавказ»;
- по ул. Крупской от ул. Рзаева до и в сторону ул. Орта-Капы с целью ограничения движения по ул. Рзаева

Вместе с тем предусмотрена отмена одностороннего движения по ул. Пугина от д. 12 до ворот Дубары-Капы в связи с закрытием движения через ворота. В рамках реконструкции ул. Ленина предусмотрена отмена одностороннего движения от пер. Гаджиева до ул. Дахадаева и от ул. Эмиргамзаева до пер. Бестужева-Марлинского с целью организации движения общественного транспорта, исключения нерегулируемых переходов через многополосную проезжую часть и перераспределения потоков с ул. Пушкина. Также односторонне движение отменяется по ул. Сальмана в связи с изменением схемы движения в центре города.

На рисунке 54 представлена схема существующих участков УДС с односторонним движением. На рисунке 55 представлена схема предлагаемых участков УДС с односторонним движением.



Рисунок 54 – Существующие участки УДС с односторонним движением



Рисунок 55 – Проектная схема участков УДС с односторонним движением

## 2.12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Мероприятия по развитию УДС (реконструкции и строительству) разработаны в рамках ПКРТИ г. Дербент. Перечень мероприятий по развитию транспортных и пешеходных связей городского округа «город Дербент» составлен с учетом исходных данных, включающих в себя:

- мероприятия, запланированные в соответствии с Муниципальной программой городского округа г. Дербент «Комплексное территориальное развитие города Дербента»;
- мероприятия, связанные с реализацией проектов застройки микрорайонов «Южный» и «Аваин 4»;
- мероприятия, связанные с застройкой территории Завода шлифовальных станков;
- прочие мероприятия, запланированные к реализации в соответствии с исходными данными.

К мероприятиям по обеспечению транспортной связанности территорий можно отнести мероприятия по строительству новых участков улично-дорожной сети, которые позволят связать районы города в обход центра, обеспечат доступ к промышленным предприятиям и новым застраиваемым территориям. Мероприятия по реконструкции улиц обеспечат транспортную связь на застроенных территориях как при передвижении на личном автомобильном транспорте, так и транспорте общего пользования и средствах индивидуальной мобильности.

Пешеходная связанность обеспечивается организацией пешеходного пространства на реконструируемых улицах, устройством пешеходных проходов через объекты, препятствующие свободному движению (крепостную стену, ж/д линию) и организацией пешеходной улицы и набережной.

Перечень мероприятий по развитию транспортной и пешеходной связанности территорий ГО «город Дербент» представлен в таблице 28.

Таблица 28 – Перечень мероприятий по развитию транспортной и пешеходной связанности территорий ГО "город Дербент"

№ (п/п)	Мероприятие	Примечание
1	Строительство северного обхода г. Дербент	

№ (п/п)	Мероприятие	Примечание
2	Реконструкция Строительной ул., строительство продолжения Строительной ул. на юг по территории Консервного завода до ул. Ленина	
3	Строительство южного обхода г. Дербент от а/д «Кавказ» до ул. Шеболдаева (Изобильная ул.)	
4	Строительство магистральной улицы (Проектируемая ул. № 45, см. ПКРТИ) от ул. Сальмана до продолжения Дагестанской ул.	
5	Строительство продолжения пер. Карла Маркса на юг от ул. Дамиргая Алиева до створа Дагестанской ул.	
	Строительство продолжения Красноармейского пер. на юг от ул. Стуруа до Проектируемой ул. № 40 (см. ПКРТИ)	
6	Реконструкция городских улиц, в том числе:	
6.1	Реконструкция ул. Дрожжина	В соответствии с Муниципальной программой городского округа г. Дербент «Комплексное территориальное развитие города Дербента» и ПКРТИ.  Замена дорожного покрытия, организация зон парковки, пешеходного и велосипедного движения, организация выделенных и общих полос движения автомобильного транспорта общего
6.2	Реконструкция ул. Гагарина	
6.3	Реконструкция ул. 345 Д. С. Д.	
6.4	Реконструкция Махачкалинской ул.	
6.5	Реконструкция ул. Агасиева	
6.6	Реконструкция ул. Гейдара Алиева	
6.7	Реконструкция ул. Орта-Капы	
6.8	Реконструкция ул. Крупской	
6.9	Реконструкция ул. Мира	
6.10	Реконструкция ул. Самурского	
6.11	Реконструкция пер. Гаджиева	
6.12	Реконструкция ул. Сальмана	
6.13	Реконструкция ул. Дахадаева	
6.14	Реконструкция ул. Эмиргамзаева	
6.15	Реконструкция пер. С. Стальского	
6.16	Реконструкция Красноармейского пер.	
6.17	Реконструкция ул. Бестужева-Марлинского	

№ (п/п)	Мероприятие	Примечание
6.18	Реконструкция ул. Кобякова	пользования, реорганизация дорожного движения.
6.19	Реконструкция Привокзальной ул.	
6.20	Реконструкция ул. Тахо-Годи, ул. Красная Заря, ул. Шеболдаева	
6.21	Реконструкция ул. Э. К. Пашабекова	
6.22	Реконструкция ул. Курбанова	
6.23	Реконструкция ул. Таги-Заде и ул. Пугина	
6.24	Реконструкция ул. Ленина	
6.25	Реконструкция ул. Пушкина	
6.26	Реконструкция ул. Буйнакского	
7	Проект Пешеходной набережной вдоль берега Каспийского моря, включая велосипедную дорожку	
8	Проект Пешеходной улицы вдоль Северной городской стены от ул. Гагарина до берега Каспийского моря	
9	Организация велосипедно-пешеходных переходов через ж/д линию: - от ул. Генерала Сеидова к ул. Лермонтова; - в районе о.п. 2411 км	
10	Закрытие автомобильного проезда через ворота Дубары-Капы и организация велосипедно-пешеходного маршрута	

Приведенные выше мероприятия позволят:

- обеспечить связь между застроенными и предполагаемыми к застройке территориями города;
- снизить нагрузку на улично-дорожную сеть в центральной части города за счет организации обходов;
- обеспечить приоритетное движение автомобильного транспорта общего пользования;
- создать необходимую инфраструктуру для передвижения на средствах индивидуальной мобильности;

- улучшить условия движения пешеходов, в том числе маломобильных групп населения;
- сформировать пешеходную сеть маршрутов на туристически-привлекательных территориях города.

### **2.13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

Существование сбоя работы автобусов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения) свидетельствует о невысоком уровне качества работы пассажирского транспорта общего пользования.

В целях повышения качества оказания услуг по перевозке пассажиров рекомендуется создание центра по контролю за диспетчеризацией, в части соблюдения перевозчиками условий выданного свидетельства, соблюдения интервалов, графика работы (преждевременный сход водителей с линии), установка на автобусах системы ГЛОНАСС. Условием выданного свидетельства, перевозчики ограничены в использовании автобусов только малого класса с экологическими характеристиками не ниже ЕВРО-2.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения необходимо выполнять следующее:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование остановок дорожными знаками 5.16. «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»;
- обеспечение наличия на остановочных пунктах информационных табличек с расписанием движения и (или) изменения маршрутов движения пассажирского транспорта;
- создание и распространение карт-схем с указанием внутри муниципальных и межмуниципальных маршрутов и режимах работы в открытом доступе информационной сети Интернет.

В ходе работы по анализу системы пассажирских перевозок предложен перечень основных мероприятий, направленных на повышение удобства и информационного обеспечения граждан на остановочных пунктах.

На основании анализа данных полученных в рамках разработки Этапа I была выявлена недостаточная оснащённость остановочных пунктов общественного транспорта. В частности, необходима организация остановочных павильонов в границах городского округа.

Остановочные павильоны общественного транспорта обустраиваются в соответствии нормативами:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство, а/б покрытия 42 м<sup>2</sup> (д=13, ш=3, 4 м<sup>2</sup>-под павильон);
  - 2. Площадка ожидания:
- устройство а/б покрытия 13 м<sup>2</sup>;
  - 3. Заездной «карман»:
- устройство а/б покрытия - 165 м<sup>2</sup>\*2 стороны=330 м<sup>2</sup>;
- установка бордюрного камня 90 м\*2 стороны;
- Боковая разделительная полоса шириной ширина 0,75м (для дорог I - III категорий);
  - 4. Тротуары и пешеходные дорожки:
- устройство а/б покрытия ~ 75 м<sup>2</sup> (Ш-1.5 м, д-50м);
- установка бордюрного камня ~ 103 м\*2 стороны;
  - 5. Пешеходный переход:
- нанесение разметки 24 м<sup>2</sup>;
- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт.;
- Автопавильон (1 шт.);
- Скамьи (2 шт.);
- Урны для мусора (2 шт.);
- Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40 м, 1.11-140м), ограждения);
- Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 56.

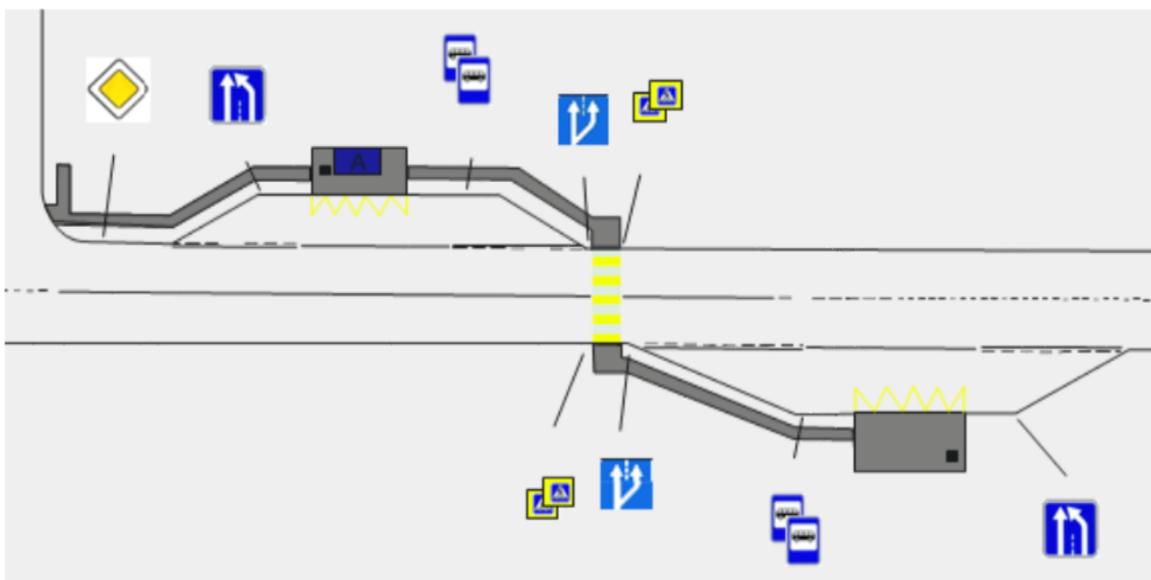


Рисунок 56 – Схема обустройства остановочного пункта

Согласно п. 5.3.3.2 ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», при прохождении дорог по территории населенных пунктов остановочные пункты размещают с обеспечением следующих требований:

- на дорогах скоростного и улицах непрерывного движения - вне габаритов проезжей части в непосредственной близости от внеуличных пешеходных переходов, на боковых проездах (в случае их наличия);
- на магистральных дорогах и улицах общегородского значения с регулируемым движением и районных при уровне загрузки не более 0,6 – в габаритах проезжей части;
- на магистральных дорогах и улицах с проезжей частью в одну-две полосы движения в одном направлении при уровне загрузки более 0,6 – в заездных «карманах».

В соответствии с п. 6.21 СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования», остановочные пункты автобусов размещают за пересечением улиц на расстоянии не менее 18,0 м от границ перекрестка до ближайшего края посадочной площадки. Допускается размещать остановочные пункты перед перекрестком при условии обеспечения видимости, предусматривая отступы:

- при наличии правоповоротного движения — не менее 25,0 м;
- при отсутствии правоповоротного движения — не менее 10,0 м;
- при осуществлении правоповоротного движения со второй полосы (при наличии выделенной полосы для движения НПТОП) — не менее 10,0 м.

Согласно п. 6.22, при размещении остановочного пункта автобусов и троллейбусов перед наземным пешеходным переходом следует обеспечивать условия видимости, предусматривая отступы:

- перед нерегулируемым наземным пешеходным переходом — не менее 15,0 м;
- перед регулируемым наземным пешеходным переходом — не менее 5,0 м.

При размещении остановочного пункта за пешеходным переходом следует обеспечивать расстояние от края пешеходного перехода до края посадочной площадки не менее 5,0 м.

Согласно п. 6.23 Длину посадочной площадки остановочного пункта автобусов и троллейбусов следует принимать, исходя из частоты движения и длины подвижного состава, но не менее 12,0 м; при использовании на маршруте подвижного состава большой вместимости — не менее 20,0 м.

Длину посадочной площадки принимают:

- от 32,0 м — при общей частоте движения от 20 до 30 ед./ч;
- от 48,0 м — при частоте движения от 30 до 50 ед./ч;
- от 56,0 м — при частоте движения от 50 и более ед./ч.

Длину посадочной площадки целесообразно предусматривать кратной 4,0 м.

Согласно п. 6.24, остановочные пункты автобусов и троллейбусов на городских улицах и дорогах других категорий (при наличии экспрессного и полуэкспрессного сообщения) следует обустроить заездными карманами. Согласно п. 6.25, в случае устройства заездных карманов их глубину следует принимать расчетом, исходя из ширины крайней правой полосы движения транспорта и ширины тротуара (см. рисунок 57). При ширине крайней правой полосы движения 3,75 м глубину кармана следует принимать для автобусов — 2,5 м. Длину отгонов заездного кармана следует принимать:

- перед заездным карманом — в 7-кратном размере от глубины;
- после заездного кармана — в 3-кратном размере от глубины;

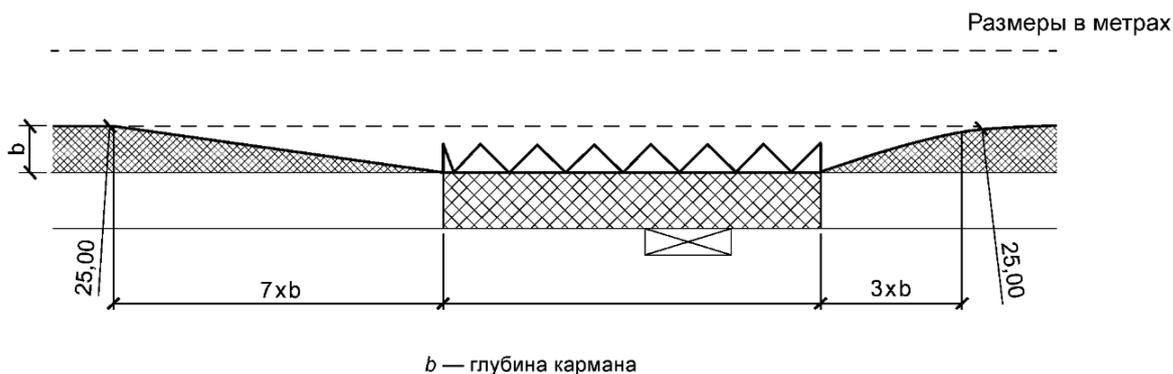


Рисунок 57 – Геометрические параметры остановочного пункта с параллельным карманом

В числе мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств предусмотрено обустройство полос для маршрутных транспортных средств. Выбор участка УДС для обустройства таких полос производится в случае выполнения одного (или нескольких) из условий:

- по участку проходят основные маршруты ГПТОП в соответствии с разрабатываемым КСОТ;
- на участке прохождения маршрутов ГПТОП наблюдается высокая интенсивность движения, возникают транспортные заторы.

Полосы для маршрутных ТС организуются наиболее загруженных участках УДС в центре города, перед пересечениями, а также на пр. Агасиева.

Участки организации выделенных полос для ГПТОП представлены в таблице 29.

Таблица 29 – Участки организации выделенных полос для ГПТОП

Название улицы	Участок, на котором организуется выделенная полоса		Направление
	От	До	
ул. Пушкина	ул. Бестужева- Марлинского	ул. Азиза Гильядова	в сторону ул. Бестужева- Марлинского
ул. Пушкина	ул. Азиза Гильядова	Красноармейский пер.	в сторону Красноармейского пер.
ул. Пушкина	Красноармейский пер.	пер. 25 лет Октября	в сторону Красноармейского пер.
ул. Пушкина	пер. К. Маркса	ул. С. Стальского	в сторону ул. С. Стальского
ул. Пушкина	ул. С. Стальского	ул. Н. Эмиргамзаева	в сторону ул. С. Стальского
ул. Пушкина	ул. Дахадаева	ул. Сальмана	в сторону ул. Сальмана
ул. Пушкина	ул. Сальмана	пер. Гаджиева	в сторону ул. Сальмана
ул. Пушкина	ул. Самурского	Средний пер.	в сторону ул. Самурского
ул. Сальмана	ул. Буйнакского	ул. Пушкина	в сторону ул. Пушкина
ул. Сальмана	ул. Пушкина	ул. Ленина	в обе стороны
ул. Сальмана	ул. Ленина	ул. Таги-Заде	в сторону ул. Ленина
пл. Свободы	ул. Сальмана	ул. С. Курбанова	в сторону ул. С. Курбанова

Название улицы	Участок, на котором организуется выделенная полоса		Направление
	От	До	
ул. С. Курбанова	пл. Свободы	ул. Гагарина	в сторону ул. Гагарина
ул. Гагарина	ул. С. Курбанова	ул. Э. Пашабекова	в сторону ул. Э. Пашабекова
пр. Агасиева	ул. Гагарина	ул. 345-й Дагестанской Стрелковой Дивизии	в обе стороны
пр. Агасиева	ул. 345-й Дагестанской Стрелковой Дивизии	ул. Х. Тагиева	в обе стороны

На основе перспективной схемы маршрутов, разработанной в рамках КСОТ, предлагается оборудовать системой обеспечения приоритетного проезда ГПТОП светофорные объекты на пересечениях, представленных в таблице 30. На рисунке 42 представлена схема вызывной фазы светофорного регулирования для пропуска маршрутных транспортных средств на примере типового пересечения ул. Пушкина.

Таблица 30 – Регулируемые пересечения с организацией системы приоритетного проезда ГПТОП

№ п/п	Главная дорога	Второстепенная дорога
1	ул. Гагарина	ул. С. Курбанова
2	ул. Гагарина	ул. Э. Пашабекова
3	ул. Гагарина	ул. К. Мамедбекова
4	ул. Гагарина	ул. Г. Алиева
5	ул. Гагарина	ул. Г. Гасанова
6	ул. Сальмана	ул. Пушкина
7	ул. Сальмана	ул. Ленина
8	ул. Пушкина	ул. Дахадаева
9	ул. Пушкина	ул. Н. Эмиргамзаева
10	ул. Пушкина	ул. С. Стальского
11	ул. Пушкина	Красноармейский пер.

<b>№ п/п</b>	<b>Главная дорога</b>	<b>Второстепенная дорога</b>
12	ул. Пушкина	ул. А. Гильядова
13	ул. Пушкина	ул. Бестужева-Марлинского

На рисунке 58 представлены мероприятия по обеспечению приоритетных условий движения ГПТОП.

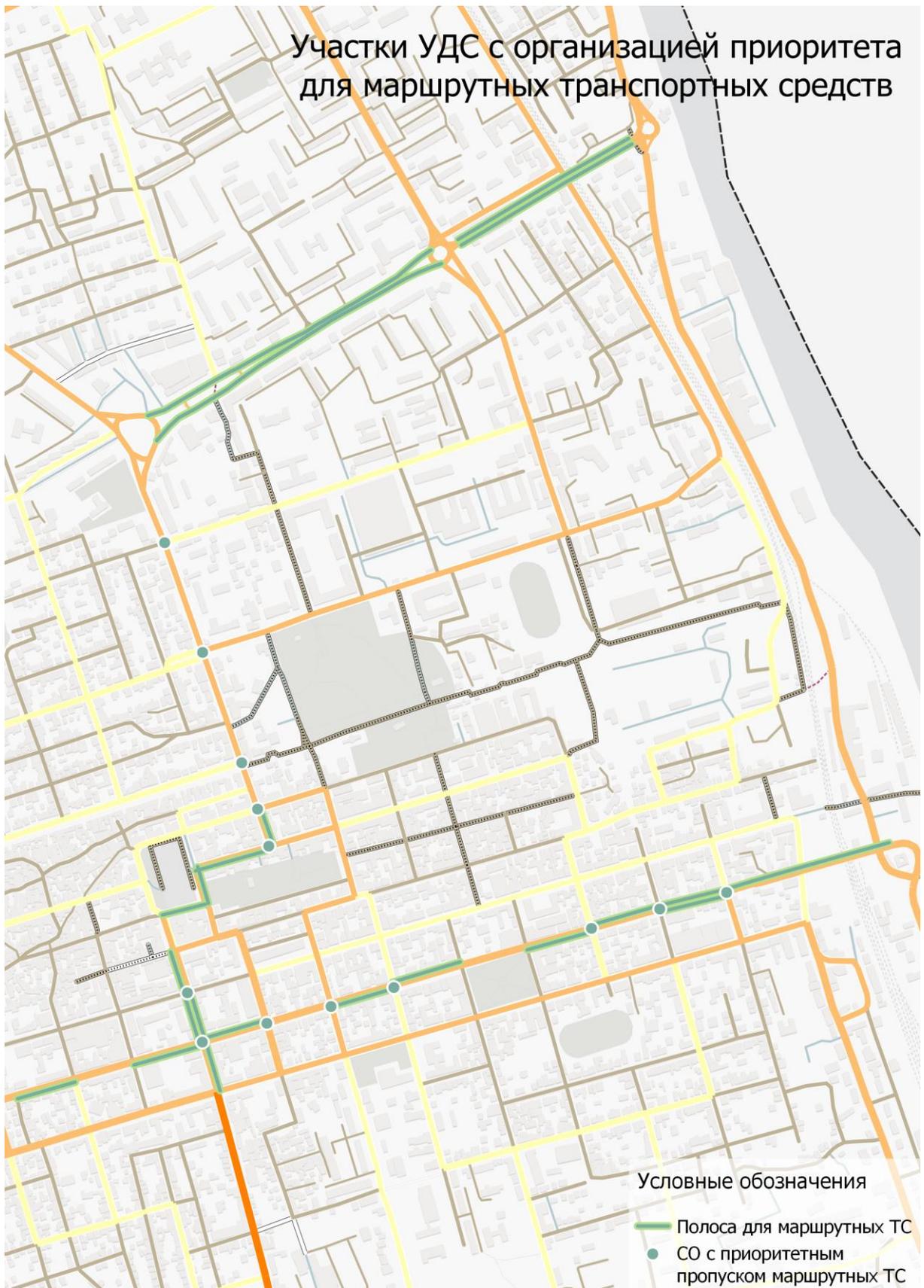


Рисунок 58 – Мероприятия по обеспечения приоритетных условий движения ГПТОП

## 2.14 Мероприятия по введению элементов АСУДД

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт (ЦУП);
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование её. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контролерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной XDSL, Ethernet, АССУД или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- ручное изменение режимов работы светофоров;
- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
- режим «зеленой улицы»;
- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
- координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Целью АСУДД Дербента является повышение качества транспортного обслуживания и безопасности функционирования транспортного комплекса за счет повышения эффективности управления.

Подцелями создаваемой АСУДД являются:

- сокращение времени перемещения пассажиров и грузов;
  - повышение доступности транспортных услуг для населения;
  - повышение безопасности и комфорта, снижение аварийности на транспорте;
  - сокращение негативного воздействия на окружающую среду.
- Задачами создаваемой АСУДД являются:
- сдерживание увеличения количества транспорта, единовременно находящегося на УДС;
  - управление движением на основных магистралях городах;
  - обеспечение приоритета движения ГПТОП;
  - совершенствование управления грузовыми перевозками с целью снижения нагрузки на дорожную сеть.

Создаваемая АСУДД должна иметь следующие функции:

1. Контроль за соблюдением скоростного режима, правил остановки и стоянки, правил проезда регулируемых перекрестков, правил расположения на проезжей части посредством комплексов ФВФ.
2. Контроль за соблюдением правил пользования платной парковкой с помощью комплексов ФВФ и мобильных инспекторов (парконов).
3. Мониторинг состояния дорожного движения на основных магистралях в режиме реального времени.
4. Учет интенсивности дорожного движения и состава транспортного потока.
5. Подсчет количества транспортных средств, ожидающих разрешающего сигнала на подходах к регулируемым пересечениям.
6. Обеспечение приоритетного проезда ПС ГПТОП на регулируемых пересечениях.
7. Координация режимов работы светофорных объектов с централизованным управлением на магистральных улицах.
8. Адаптивное управление светофорным регулированием.
9. Реализация различных стратегий управления дорожным движением в зависимости от данных мониторинга, дня недели, внешних факторов.

10. Весогабаритный контроль транспортных средств на границе города с использованием АВГК.
11. Информирование водителей о дорожной ситуации на основных магистралях города.
12. Информирование водителей о количестве свободных парковочных мест в зонах платной парковки, на перехватывающих и туристических парковках.
13. Обеспечение передачи информации между периферийным оборудованием и элементами управления.
14. Сбор и обработка информации с периферийных устройств о дорожной ситуации.
15. Автоматический анализ дорожной ситуации, выдача аналитических данных для поддержки принятия управляющих воздействий руководящим составом.
16. Сбор и хранение данных о дорожном движении, создание статистических и аналитических отчетов.
17. Ведение журналов работы системы.
18. Хранение и архивация данных.

Архитектура АСУДД города Дербента должна состоять из следующих основных модулей:

- система управления светофорным регулированием;
- система контроля за соблюдением ПДД;
- система видеонаблюдения;
- система сбора информации с периферийного оборудования;
- система мониторинга дорожного движения;
- система обеспечения приоритетного проезда ГПТОП;
- система управления табло переменной информации;
- система весогабаритного контроля ТС;
- система управления зонами платной парковки;
- система взимания платы и штрафов;
- информационно-аналитическая система;
- система хранения и архивации данных.

На съездах с и на региональные и федеральные трассы в и из Дербента предлагается установить щиты с динамическими информационными табло для информирования водителей о дорожной ситуации на основных городских магистралях, путях объезда заторов, другой полезной информации.

На границах зон платной парковки и внутри них предлагается установить щиты с ДИТ для информирования водителей о количестве свободных парковочных мест.

Для учёта интенсивности дорожного движения и состава транспортного потока необходима установка детекторов контроля параметров транспортного потока с функциями определения интенсивности транспортных потоков, скорости движения ТС, типа транспортного средства.

Для обеспечения приоритетного проезда ГПТОП на регулируемых пересечениях необходима система обеспечения приоритета. Такие системы обычно базируются на технологии радиочастотной идентификации. Для её функционирования необходима установка устройств-считывателей на подходе к пересечению с системой приоритета и радиочастотных меток (транспондеров) на борту ПС ГПТОП.

На границе города предлагается установить пункты автоматического весогабаритного контроля.

Для реализации функционала координированного управления светофорным регулированием необходима установка систем связи светофорных объектов с центром управления АСУДД.

Для контроля состояния дорожного полотна и дорожных условий предлагается установка автоматических дорожных метеостанций (измерение температуры, влажности воздуха, скорости и направления ветра, интенсивности и количестве осадков, видимости, атмосферного давления) и датчиков состояния поверхности полотна дороги (измерение температуры полотна, наличия осадков, наличия антиобледенительных средств).

## **2.15 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения**

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки

соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по организации и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт – «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002», утвержденный Распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002г. №ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с

различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящего Документа были проведены обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (МБУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» г. Дербент). Результаты обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на отдельных ключевых транспортных узлах на данный момент велика, но учитывая необходимый значительный объем финансирования данного мероприятия, создание автоматизированной системы мониторинга дорожного движения не представляется экономически целесообразным.

В будущем, при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей. Реализацию указанного рекомендованного мероприятия можно отнести к мероприятиям на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

Для обеспечения сбора первичной информации о характеристиках дорожного движения, реализации управляющих воздействий, а также информирования участников движения необходимо установить периферийное оборудование АСУДД.

Мониторинг состояния дорожного движения организуется на магистральных улицах города в соответствии с классификацией, принятой в ПКРТИ. Датчики учета интенсивности и состава транспортного потока устанавливаются на основных магистралях города и подъездах к ним с высокой суточной интенсивностью движения. Средства видеоконтроля

дорожного движения устанавливаются на основных магистралях города. На рисунке 59 представлена предлагаемая схема размещения периферийного оборудования АСУДД. Места остановки следует уточнить в ходе разработки АСУДД Дербента.



Рисунок 59 – Периферийное оборудование АСУДД

## **2.16 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации.

Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Чем более плотно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей.

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

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

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

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

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

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случае внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

Предполагается, что водители транспортных средств пользуются современными навигационными системами, которые в свою очередь развиваются и охватывают все больше территории.

В целях совершенствования системы информационного обеспечения участников дорожного движения, предлагается разработка проектов ОДД на недостающие участки УДС ГО «город Дербент» и их последующая актуализация каждые 3 года. Разработка недостающих ПОДД позволит привести оснащенность существующей улично-дорожной сети ГО «город Дербент» средствами ТСОДД к нормативному состоянию.

При этом следует отметить, что Государственной программой Республики Дагестан «Комплексное территориальное развитие муниципального образования «городской округ «город Дербент», утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 11.04.2019 года №78 (в редакции Постановления от 04.03.2020 года №29) предусмотрена разработка проектно-сметной документации и проведение государственной экспертизы проектов по повышению безопасности дорожного движения в городе Дербенте на 32 улицах ГО «город Дербент».

## **2.17 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств**

На данный момент на территории ГО «город Дербент» отсутствует ярко выраженный грузовой транспортный каркас, на многих участках магистральной улично-дорожной сети происходит совмещение интенсивных транспортных потоков как

городского, так и внешнего транзитного пассажирского и грузового транспорта, что говорит о наличии смешанных транспортных потоков в части транзитного и грузового.

Въезд и выезд в ГО «город Дербент» осуществляется с федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ», всего с трех точек, что в свою очередь диктует огромную перегруженность магистральных улиц общегородского значения: Гагарина, Сальмана, Пушкина, Шеболдаева, проспекта Агасиева.

Движение транзитных транспортных потоков, не связанных с транспортным обслуживанием территории города, создает дополнительную транспортную нагрузку на УДС, оказывает негативное воздействие и изнашивает покрытие. Особенно остро стоит проблема транзитного движения грузового транспорта, поскольку он оказывает наибольшее воздействие как на окружающую среду, так и на дорожное полотно.

На данный момент на территории ГО «город Дербент» отсутствует организованный грузовой транспортный каркас, на многих участках магистральной улично-дорожной сети происходит совмещение интенсивных транспортных потоков как городского, так и внешнего транзитного пассажирского и грузового транспорта. В основном транзитный транспорт двигается по а/д «Кавказ», минуя центральную часть города. Однако, вдоль а/д «Кавказ» сформировалась плотная застройка, как жилая, так и коммерческая, что приводит неблагоприятным условиям движения транспорта и пешеходов и значительному вредному воздействию на среду в местах проживания граждан.

Перераспределение потоков на территории г. Дербент сильно ограничено условиями рельефа и сложившейся исторической застройкой.

С целью отвода транзитных транспортных потоков от г. Дербент планируется строительство Скоростного обхода г. Дербент. Технические параметры автомобильной дороги, согласно техническому заданию на проектирование, представлены в таблице 31.

Таблица 31 – Технические параметры а/д «Скоростной обход г. Дербент»

<b>Категория автомобильной дороги</b>	<b>ИБ</b>
Строительная длина, км	32,0
Основная расчетная скорость, км/ч.	100
Число полос движения, шт.	4
Ширина земляного полотна, м	22,5
Ширина проезжей части, м	4x3,75
Ширина обочин, м	3,75
Тип дорожной одежды	Капитальный

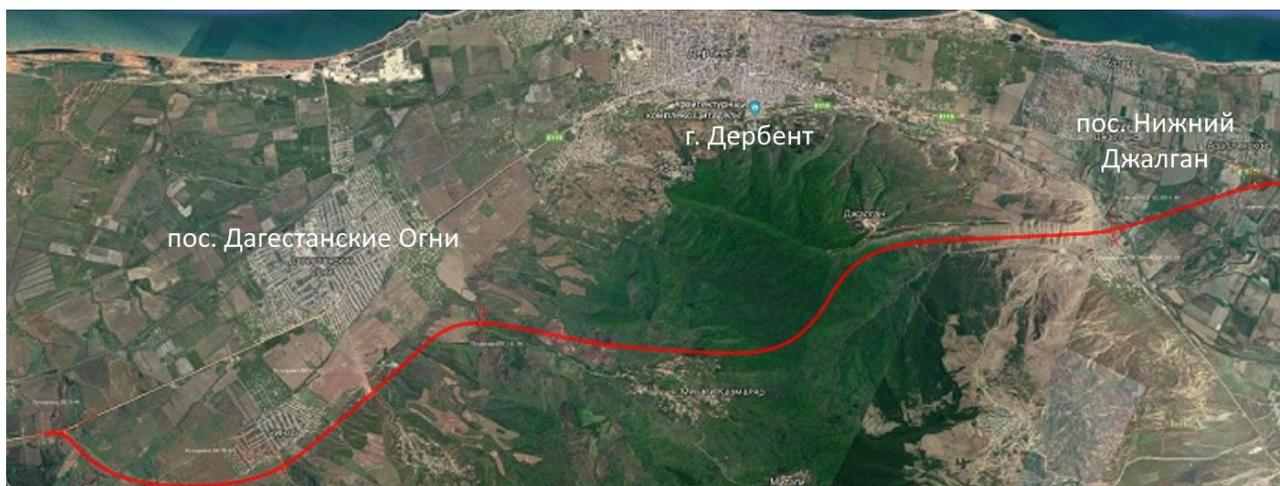


Рисунок 60 – Трассировка а/д «Скоростной обход г. Дербент»

В настоящее время планируется продолжение начатого строительства а/д «Северный обход г. Дербент» согласно разработанной проектно-сметной документации. Строительство автомобильной дороги предусматривает примыкание к федеральной трассе Р-217 «Кавказ» напротив примыкания к пос. Сабнова, с выходом к развилке у завода «Электросигнал». Далее, через железную дорогу в районе Дербентского домостроительного комбината с примыканием к улице Тагиева в ГО «город Дербент». Протяженность трассы более 3,717 км.

В рамках проекта предполагается строительство путепровода через железную дорогу общей протяженностью 490 м, и строительство моста через Самур-Дербентский канал общей протяженностью 18 м. В соответствии с техническим заданием участок автомобильной дороги запроектирован по параметрам автодороги III категории.

Таким образом, по окончании строительства данного участка автомобильной дороги пропуск транзитного и грузового транспорта к зонам его притяжения будет осуществляться, минуя основные транспортные магистрали, обеспечивая тем самым минимальное влияние на общие внутригородские транспортные потоки.

Технические параметры строящегося участка автомобильной дороги, согласно пояснительной записке к проекту, представлены в таблице 32.

Таблица 32 – Технические параметры а/д «Северный обход г. Дербент»

Категория автомобильной дороги	III
Строительная длина, км	3.688
Расчетная скорость, км/ч.	60
Число полос движения, шт.	2
Ширина земляного полотна, м	12,0
Ширина проезжей части, м	7,0

<b>Категория автомобильной дороги</b>	<b>III</b>
Ширина обочин, м	2,5
Тип дорожной одежды	Капитальный



Рисунок 61 – Трассировка а/д «Северный обход г. Дербент»

В рамках разработки ПКРТИ предложено строительство а/д «Южный обход г. Дербент от а/д «Кавказ» до ул. Шеболдаева (Изобильная ул.).

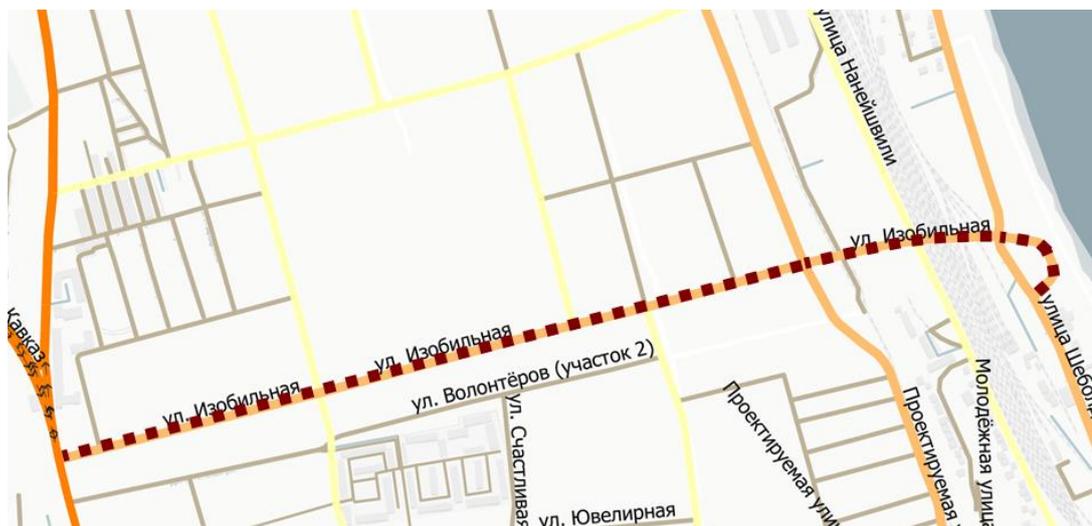


Рисунок 62 – Трассировка а/д «Южный обход г. Дербент» (Изобильной ул.)

Отвод транзитных потоков на транспортные обходы обеспечивается за счет ограничения разрешенной скорости в центральной части города и мер по успокоению движения, таким образом, что объездной путь становится более привлекателен для водителей, пункт назначения которых находится за пределами этой части города. Благодаря этому обеспечивается уменьшение транспортной нагрузки и снижение вредного воздействия транспорта.

## **2.18 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств.

Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и/или тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами, изложенными:

- в правилах дорожного движения РФ;
- в техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств» (с изменениями на 21 июня 2019 г.);
- в правилах перевозок грузов автомобильным транспортом (в ред. Постановления Правительства РФ от 23.05.2020 №738);
- в федеральном законе от 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения» (с изменениями от 01.03.2020 №39-ФЗ);
- в приказе Минтранса России от 05.06.2019 г. №167 «Об утверждении порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»;
- в правилах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 15.01.2014 г., утвержденные Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15.01.2014 года №7 (с изменениями на 01.03.2018 г.).

Организация пропуска грузовых транспортных средств в ГО «город Дербент» выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ. Стоит отметить, что на некоторых участках улично-дорожной сети городского округа действует запрет и ограничения на движение грузового транспорта. Перечень мест установки знаков, ограничивающих движение грузового транспорта, приведен в таблице 33.

Таблица 33 – Перечень мест установки знаков, ограничивающих движение грузового транспорта

<b>№ п/п</b>	<b>Адрес</b>	<b>Мероприятия</b>
1	улица Гагарина	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2
2	улица Х. Тагиева (в районе Набережной)	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2
3	улица Рзаева	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2

№ п/п	Адрес	Мероприятия
4	улица Крепостная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2
5	улица Нагорная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2
6	улица Шеболдаева	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с двух сторон перекрестка с табличкой 8.3.1 и табличкой 8.3.2

Ограничения движения транспорта на территории городского округа делают недоступными для грузовиков массой свыше 3,5 тонн (автоцистерн, фур, самосвалов). В эту группу попадают трактора и самоходные машины. Данным транспортным средствам запрещен транзитный проезд через центральные улицы населенного пункта, жилые кварталы, мимо детских и социальных учреждений.

Ограничение движения используется по следующим причинам:

- необходимость предотвращения автомобильных пробок на отрезках пути, где поток автомобилей и так достаточно плотный;
- стремление избежать массового выброса вредных веществ из выхлопных труб ТС в воздух;
- необходимость снижения шума, издаваемого двигателями мощных машин;
- сохранение целостности покрытия дороги;
- избегание аварийных ситуаций, например, на узких участках пути или при сочетании сложного рельефа и места, где бывает много людей.

Главная цель наложения ограничения проезда для массивных грузовиков – безопасность всех участников дорожного движения, в том числе водителей этого транспорта.

Для оптимизации проезда грузового транспорта (и транспорта с опасными грузами) по ГО «город Дербент» и для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах предлагается произвести установку на въезде в город и на основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения транзитного большегрузного транспорта.

Стратегией социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 27.12.2012 года №471 (в редакции Постановления Правительства РД от 19.12.2014 года №636) (Раздел IV Механизмы реализации стратегии развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» п. 4.3. «Система мониторинга и корректировки Стратегии») предусмотрена реализация следующего ряда мер по развитию инфраструктуры и подвижного состава грузового автомобильного транспорта:

- организация региональных и муниципальных предприятий автоперевозчиков, обеспечивающих функционирование транспортно-логистических узлов (центров) (г. Дагестанские Огни, г. Дербент, г. Избербаш);

- стимулирование обновления парка транспортных средств (г. Дагестанские Огни, г. Дербент, г. Избербаш, Дербентский, Карабудахкентский, Каякентский, Магарамкентский районы).

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан издан Приказ от 29.05.2020 года №63 «О введении временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования республиканского и межмуниципального значения Республики Дагестан в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий в 2020 году» в связи со снижением несущей способности конструктивных элементов автомобильных дорог общего пользования республиканского и межмуниципального значения Республики Дагестан, вызванной их переувлажнением в весенний период и превышением допустимых температур в летний период на следующем участке автомобильной дороги 82 ОП РЗ 82К-018 «Дербент – Хучни – Хив» (на участке км 0 - км 40).

Временное ограничение движения по автомобильным дорогам с асфальтобетонным покрытием транспортных средств введено в период с 15 июня 2020 года по 31 августа 2020 года при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°C, нагрузка на ось и (или) группу осей (тележку) которых превышает установленную Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. №272, допустимую нагрузку на ось и (или) группу осей.

Данный приказ определяет, что в срок действия временного ограничения движения в летний период, движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов, разрешается в период с 22:00 до 10:00 часов.

Для повышения БДД, уменьшения нагрузки на УДС города, снижения износа дорожного полотна предлагается ограничить движение грузового транспорта полной

массой свыше 3,5 т улицами, образующими грузовой каркас города. Грузовой каркас должен обеспечивать подъезд к крупным потребителям услуг грузового транспорта, грузовому двору железной дороги. С учетом планов по развитию УДС города, описанных в ПКРТИ, предлагается несколько схем организации грузового каркаса на разные годы реализации ПКРТИ. Маршруты грузового транспорта делятся на основные и подъезды.

Схема на период 2021–2023 годов представлена на рисунке 63. Все транзитные потоки проходят через а/д «Кавказ». Грузовые АТС полной массой свыше 3,5 т заезжают в город по улице Гагарина с севера и по улице Сальмана с юга. С улицы Гагарина организован подъезд к карьере в районе «Аваин 4». Основной маршрут в северной части города проходит от ул. Гагарина по проспекту Агасиева через путепровод и ул. Хандаша Тагиева.



Рисунок 63 – Схема грузового каркаса Дербента на период 2021–2023 годов

Также организован подъезд к предприятиям, находящимся в центральной части города от пл. Гагарина по ул. Гагарина, ул. Гейдара Алиева и Махачкалинской ул. Основной маршрут в южной части города проходит по ул. Сальмана, ул. Буйнакского и ул. Кобякова.

От ул. Буйнакского действует подъезд по ул. Азиза Гильядова к крупной промышленной зоне по производству алкогольной продукции. Вдоль ул. Кобякова по Вокзальной ул. проложен подъезд к складским площадям вдоль железной дороги. К грузовому двору железной дороги и сопутствующим предприятиям проложен отдельный основной маршрут по ул. Шеболдаева. От грузового двора на север по ул. Шеболдаева и ул. Красная заря организуется подъезд.

Схема на период 2023–2025 годов представлена на рисунке 64. После окончания строительства Северного обхода города Дербента основной грузовой маршрут в северной части города будет проходить по нему и улице Х. Тагиева. По ул. Гагарина, ул. Гейдара Алиева и ул. Махачкалинской останется подъезд к предприятиям в центре. Также в период 2021–2023 годов запланировано закрытие карьера в районе «Аваин 4», подъезды к нему ликвидируются в связи с ненужностью.

Схема на период 2025–2031 представлена на рисунке 65. В период 2023–2025 годов будет закончено строительство продолжение Красноармейского пер. до новой связи ул. Сальмана и ул. Кобякова. По новой дороге пройдет маршрут грузового каркаса к промышленной зоне взамен ул. Буйнакского. От а/д «Кавказ» до ул. Шеболдаева будет построена дорога и путепровод через ж/д пути. Это позволит перевести основной южный грузовой маршрут с ул. Шеболдаева на новую трассу и путепровод, оставив на ул. Шеболдаева и ул. Красная Заря только подъезды к предприятиям.



Рисунок 64 – Схема грузового каркаса Дербента на период 2023–2025 годов



Рисунок 65 – Схема грузового каркаса Дербента на период 2025–2031 годов

Помимо грузового каркаса, как часть мероприятий по ограничению движения по городу транспорта полной массой свыше 3,5 т, предлагается на въездах в город организовать логистические центры и внеуличные парковки для отстоя грузовиков. Логистические центры позволят рационально организовать перегрузки грузов с АТС большой грузоподъемности на грузовики городского типа для развоза по городу и наоборот. У а/д «Кавказ» на северной границе города расположен оптовый рынок. На его базе предлагается организовать логистический центр.

Парковки для грузовых АТС позволят организовать официальные места для стоянки грузовиков во время суточного отдыха водителей, а также во время ожидания подачи под погрузку или разгрузку. На а/д «Кавказ» у пересечения с ул. Сальмана организована парковка для грузовых АТС, предлагается использовать ее в схеме грузового каркаса.

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

Превышение скорости (то есть вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скоростного режима применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима на дорогах муниципального образования.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «не штрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это, как

правило, не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам населенного пункта, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным. Вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время в ГО «город Дербент» ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне расположения школьных и дошкольных учреждений необходима установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости.

Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей (рынки, вокзалы), места притяжения людей (спортивные, развлекательные и учебные объекты).

На данный момент на территории ГО «город Дербент» действует скоростное ограничение, регламентированное правилами дорожного движения РФ, а именно движение транспортных средств ограничено максимальной разрешенной скоростью 60 км/час. Данный скоростной режим рационален для города и обеспечивает наибольшую пропускную способность УДС. Однако стоит отметить, что в «час пик» на территории города наблюдаются заторовые ситуации. С целью их снижения можно вводить временное ограничение скоростных режимов.

Сплошное ограничение разрешенной максимальной скорости движения транспортных средств в соответствии с типичными условиями движения является эффективной мерой по снижению смертности, травматизма и аварийности на УДС.

При назначении скоростного режима необходимо учитывать, что фактическая скорость свободного движения будет на 10-20 км/ч выше, чем вводимое максимальное ограничение.

К показателям, описывающим условия движения с точки зрения разрешенной скорости, относятся:

- расчетная скорость;
- условия видимости;
- вероятность опасных конфликтов.

Согласно п. 5.1 СП 34.13330.2012 [8], расчетные скорости движения для определения параметров плана, продольного и поперечного профилей, а также других параметров, зависящих от скорости движения принимаются в зависимости от технической категории дороги по таблице 5.1 СП 34.13330.2012.

Расчетная скорость – это наибольшая возможная (по условиям устойчивости и безопасности) скорость движения одиночного автомобиля при нормальных условиях

погоды и сцепления шин автомобилей с поверхностью проезжей части, которой на наиболее неблагоприятных участках трассы соответствуют предельно допустимые значения элементов дороги (п.3.27 СП 34.13330.2012). Расчетные скорости на смежных участках автомобильных дорог не должны отличаться более чем на 20%. Разрешенная скорость устанавливается, как правило, на 10-20 км/ч ниже расчетной для данного участка автомобильной дороги.

Согласно п. 5.15 СП 34.13330.2012 расстояние видимости на всем протяжении дороги должно быть не менее остановочного пути до препятствия. Наименьшие расстояния видимости следует принимать по таблице 5.9 СП 34.13330.2012. Наименьшее расстояние видимости для остановки должно обеспечивать видимость любых предметов, имеющих высоту 0,2 м и более, находящихся на середине полосы движения, с высоты глаз водителя автомобиля, равной 1,0 м от поверхности проезжей части. Расстояние видимости наряду с расчетной скоростью является основным параметром для определения геометрических элементов в плане и продольном профиле с учетом поперечного профиля.

Согласно 7.1 ГОСТ Р 50597-2017 [14] для обеспечения видимости не допускается устройство земляных валов, посадка деревьев и кустарников, установка сооружений (кроме технических средств, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289, а также за исключением рекламных конструкций и наружной рекламы, размещенных на улицах населенных пунктов) высотой более 0,5 м в зонах:

- треугольников видимости на нерегулируемых пересечениях и примыканиях дорог и улиц в одном уровне, а также на пешеходных переходах;
- срезки видимости на внутренней стороне кривых в плане дорог и улиц.
- Треугольник видимости:
  - для условий «транспорт-транспорт» размеры сторон равнобедренного треугольника для дорог при скорости движения 60 и 90 км/ч должны быть, соответственно, не менее 85 и 175 м, для улиц при скорости движения 40 и 60 км/ч - не менее 25 и 40 м;
  - для условий «пешеход-транспорт» размеры сторон прямоугольного треугольника для дорог должны быть при скорости движения транспортных средств 60 и 90 км/ч, соответственно, 7 х 85 и 10 х 175 м для улиц при скорости движения транспортных средств 25 и 40 км/ч - не менее 8 х 40 и 10 х 50 м.

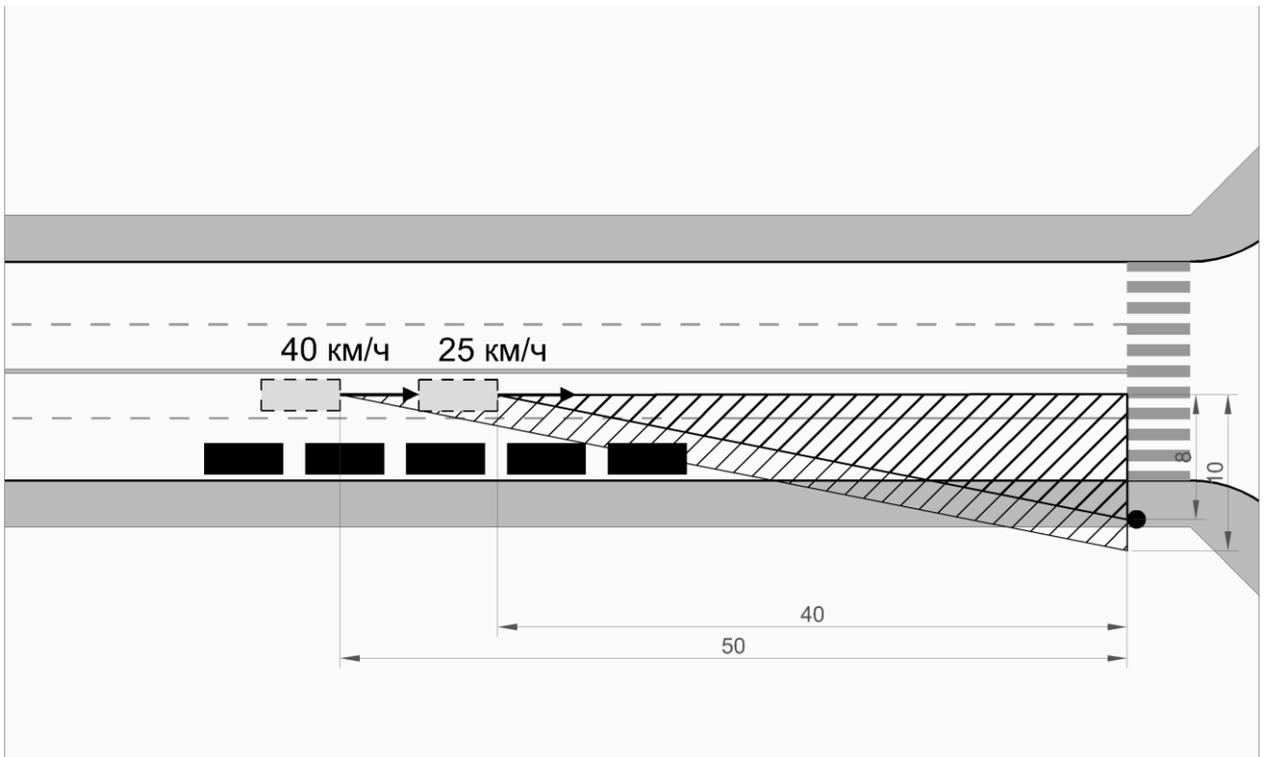


Рисунок 66 – Треугольники видимости «пешеход-транспорт» при различных скоростях по ГОСТ Р 50597-2017 [14]

Согласно СП 396.1325800.2018 [9], минимальное расстояние боковой видимости у пешеходного перехода принимается по таблице 34 и рисунку 67.

Таблица 34 – Расстояния боковой видимости на пешеходных переходах согласно СП 396.1325800.2018 [9]

$V_{\text{расч}}$ , км/ч	$S_{\text{ост.б}}$ , м	$S_{\text{бок}}$ , м
30	35	4,6
40	50	5,0
50	65	5,1
60	85	5,6
70	105	5,9

Обозначения:  $V_{\text{расч}}$  - скорость автомобиля,  $S_{\text{ост.б}}$  - минимальное расстояние боковой видимости у пешеходного перехода,  $S_{\text{бок}}$  - расстояние боковой видимости пешехода.

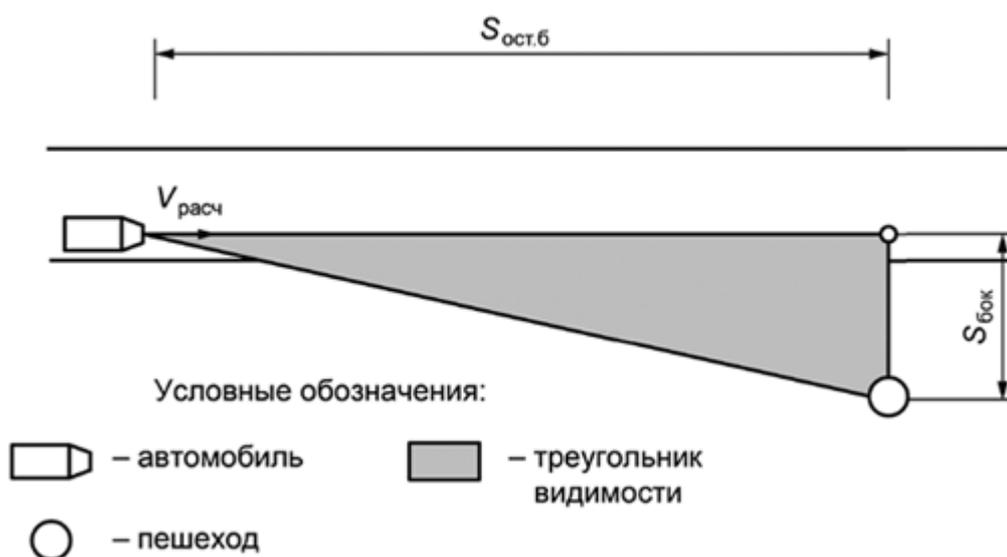


Рисунок 67 – Схема определения расстояния боковой видимости согласно СП 396.1325800.2018 [9]

По данным исследования, проведенного М.А. Агеевым, ФГКОУВО «Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя» [15], для обеспечения БДД необходимо исключать остановку транспортных средств на расстоянии менее 15 м от пешеходного перехода в обе стороны дороги при разрешенной скорости движения до 60 км/ч и 30 м при разрешенной скорости движения свыше 60 км/ч.

Выбор конкретного значения ограничения скорости, помимо категории дороги, определяется вероятностью потенциальных конфликтов со смертельным исходом (см. таблицу 35 и рисунок 68).

Таблица 35 – Безопасная скорость для некоторых типов дорог с учетом потенциальных конфликтов [16]

Тип дороги	Безопасная скорость	Применяемое ограничение
Дороги с вероятностью конфликта между автомобилями и уязвимыми участниками движения	30 км/ч	20 км/ч
Дороги с вероятностью бокового столкновения автомобилей	50 км/ч	30-40 км/ч
Дороги с вероятностью лобового столкновения автомобилей	70 км/ч	60 км/ч
Дороги, на которых отсутствует вероятность бокового или лобового столкновения между участниками дорожного движения	$\geq 100$ км/ч	80-110 км/ч

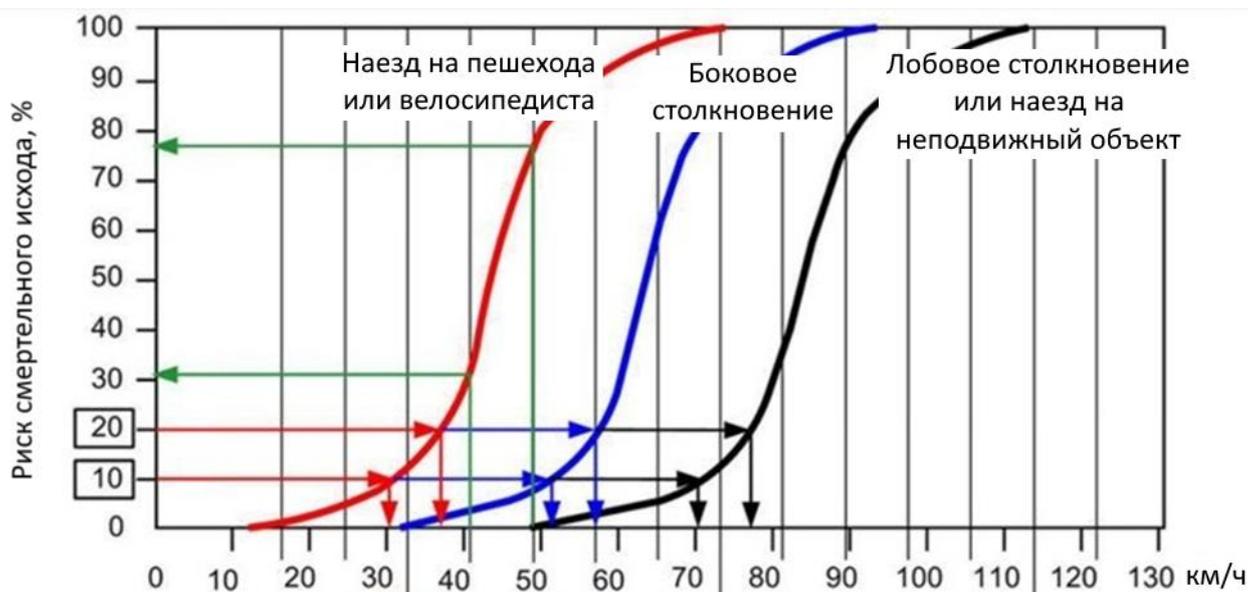


Рисунок 68 – Принцип определения безопасной скорости по Ремборгу [17]

Выбор скоростного режима для конкретной улицы зависит также от класса дороги, условий обеспечения видимости, уровня уличной активности, интенсивности пешеходного и велосипедного движения.

Вводить новые ограничения предполагается поэтапно, чтобы обеспечить привыкание и не провоцировать нарушение скоростного режима:

19. постепенный, начиная с районов магальной застройки, ввод ограничения скорости на местных улицах и проездах, имеющих низкое транспортное значение, до 20 км/ч путем организации жилых и велосипедных зон;
20. ввод ограничения скорости до 40 км/ч на всей территории города, за исключением некоторых магистральных улиц, обеспечивающих выход на внешние направления и обход центральной части города;
21. ввод зонного ограничения скорости до 30 км/ч на ряде магистральных и местных улиц (не входящих в жилые и велосипедные зоны) в центральной части города и, преимущественно, на местных улицах вне центральной части города, в районах сформированной плотной индивидуальной и микрорайонной жилой застройки.

Обеспечить эффективное физическое регулирование скоростного режима на УДС городского округа позволяют следующие меры:

- организация кольцевых пересечений (в т. ч. малых и мини-кольцевых пересечений);
- создание «приподнятых» (совмещенных с искусственной неровностью) пешеходных переходов;
- создание островков безопасности;
- размежевание различных участков дороги: пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и др. при помощи нанесения дорожного покрытия разного цвета и типа;
- нанесение искусственных рельефных поверхностей, шумовых полос, сужение проезжей части автодорог, изменение их траектории, организации канализированного движения (разделение встречных потоков ТС барьерами, разделительными полосами и др.), строительство обособленных пешеходных зон с ограничением к ним доступа ТС;
- зонирование УДС (создание пешеходных, пришкольных, жилых и других зон в зависимости от наличия тех или иных инфраструктурных объектов вблизи автомобильных дорог).

Успокоение движения рекомендуется применять по Методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения «Методы успокоения движения» [18].

При необходимости на отдельных участках может вводиться более низкое ограничение максимальной скорости движения с целью обеспечения БДД на опасном участке УДС. На подходах к участку, где вводится локальное ограничение, следует вводить ступенчатое ограничение скорости движения. Оптимальный интервал скоростей между двумя последовательно установленными знаками – 20 км/ч. Знаки располагают на расстоянии 150–200 м. Предлагаемые решения по ограничению скоростного режима представлены на рисунке 69.

Согласно п. 17 ПДД [1], в жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. Схема границ жилых зон представлена на рисунке 70. В местах прохождения велосипедных маршрутов внутри жилых зон вводится велосипедная зона с помощью знаков 5.39 и 5.40. В жилых, велосипедных зонах и на дворовых территориях разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 20 км/ч.

## Проектная схема ограничений максимальной скорости движения

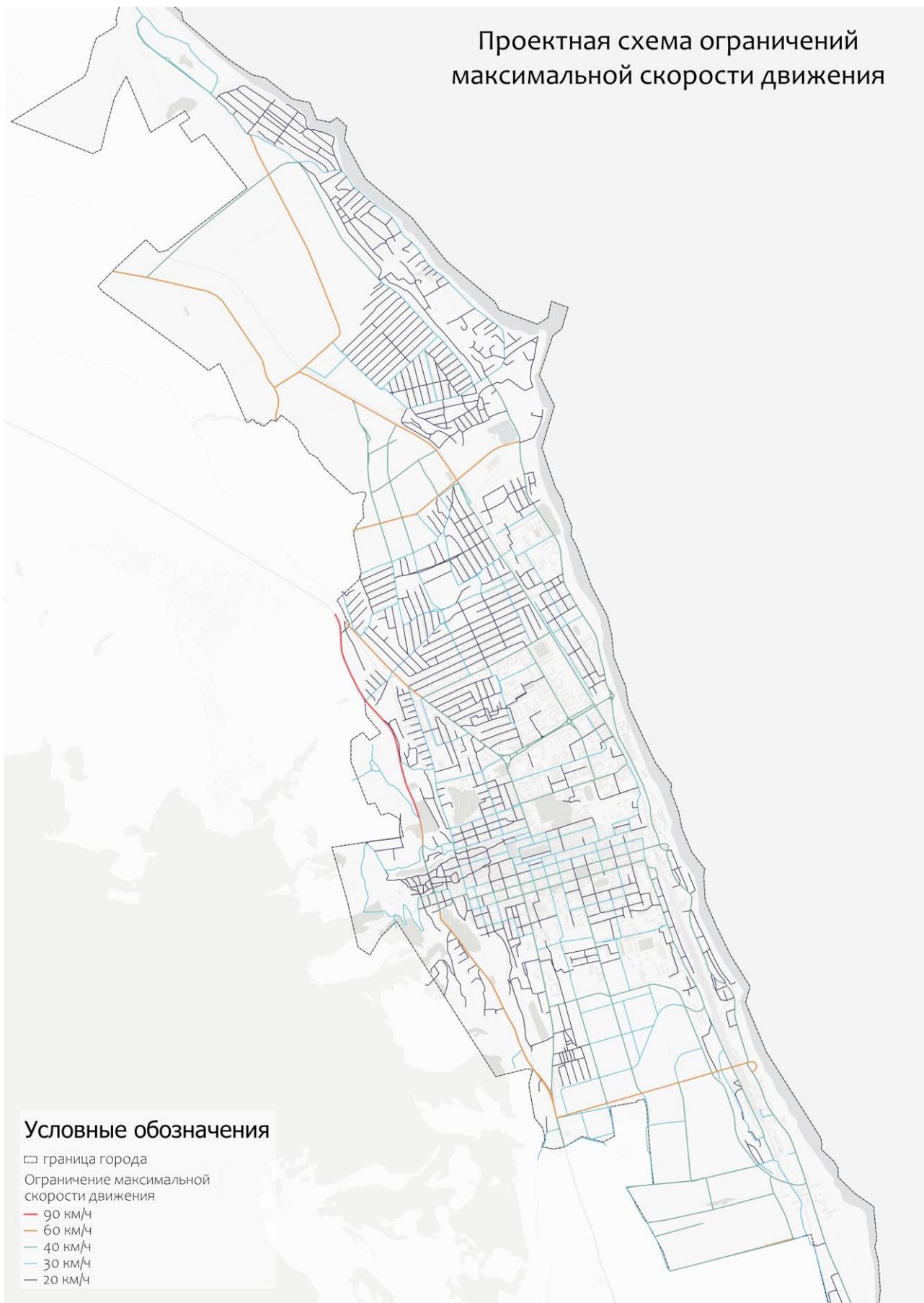


Рисунок 69 – Зоны ограничения максимальной скорости движения

Проектная схема организации жилых  
и велосипедных зон

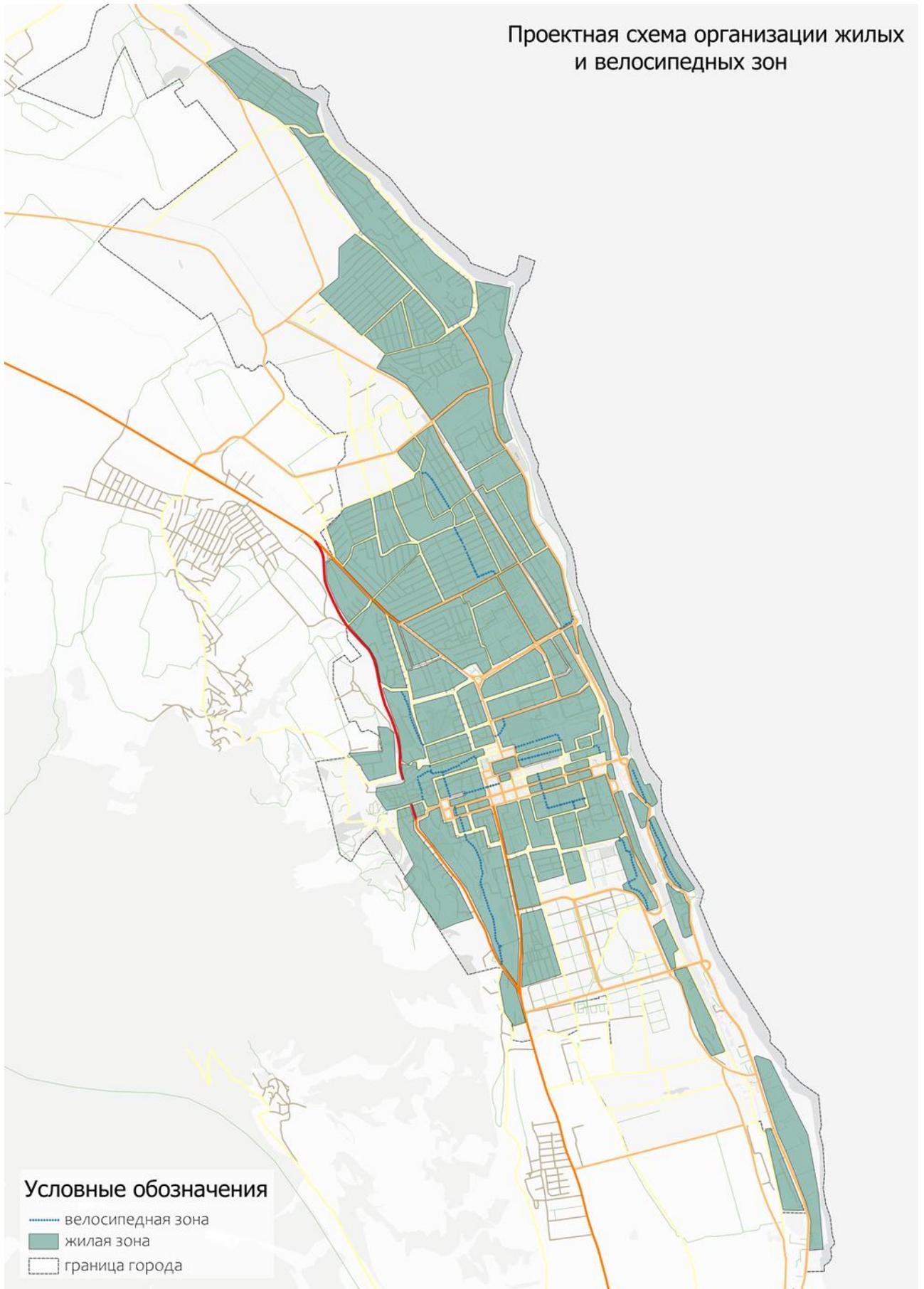


Рисунок 70 – Схема жилых и велосипедных зон

Жилые зоны вводятся на участках УДС, где условия видимости пешеходов и ТС на пересекающихся направлениях движения, узость тротуаров, а также активное пешеходное движение не позволяют обеспечить БДД на более высоких скоростях. Также жилые зоны организуются на участках смешанного движения транспортных средств и пешеходов. Велосипедные зоны организуются внутри жилых зон с целью обозначить приоритет велосипедистов на участках прохождения велосипедных маршрутов.

На магистральных улицах в исторической части города и иных районах с плотной индивидуальной застройкой, а также на местных улицах, не входящих в жилые и велосипедные зоны, вводится ограничение максимальной скорости 30 км/ч, что определяется высокой уличной активностью в совокупности с невозможностью обеспечить условия видимости в условиях индивидуальной жилой застройки. Снижение скорости до 30 км/ч позволит создать условия, при которых времени реакции участников движения будет достаточно для того, чтобы предотвратить ДТП или минимизировать риск человеческих жертв, тяжелых травм.

На прочих магистральных улицах предлагается введение ограничение максимальной скорости до 40 км/ч. По этим дорогам проходят основные магистральные потоки, вместе с тем скорость ограничивается исходя из наличия уличной активности и условий обеспечения видимости.

На магистральных улицах регулируемого движения, обеспечивающих выход на внешние направления, предлагается сохранить обыкновенное ограничение максимальной скорости в населенных пунктах до 60 км/ч. Эти улицы обслуживают межмуниципальные и транзитные транспортные потоки, обеспечивают обход центральной части города.

На магистральных дорогах вне застройки вводится обыкновенное ограничение максимальной скорости 90 км/ч. В соответствии со схемой на рисунке 69 такой скоростной режим вводится на северном участке а/д «Кавказ». Для обеспечения БДД необходимо минимизировать, либо исключить уличную активность на данном участке.

Снижение скоростного режима относительно нормативных расчетных скоростей для дорог соответствующих категорий обусловлено невозможностью обеспечить безопасные для данной скорости условия движения (ненормативные фактические параметры, необеспеченная видимость «пешеход – транспорт», высокий уровень уличной активности, интенсивное пешеходное движение, движение велосипедистов в общем потоке). Повышение скоростного режима вводится на ряде улиц, расположенных вне существующей застройки. Такие улицы расположены на окраине города, либо на территориях, планируемых под застройку. По мере застройки территорий, скоростной режим на данных участках следует снижать.

Вместе с введением ограничений максимальной скорости движения следует проводить мероприятия по ОДД, способствующих соблюдению водителями ТС скоростного режима. Для ограничения скорости на магистральных улицах следует применять островки безопасности, кольцевые пересечения, канализирование маневров и сокращение размеров проезжих частей до минимально необходимых.

Использование искусственных неровностей балочного типа обеспечивает лишь локальное замедление с последующим разгоном, что провоцирует опасное опережение на многополосных проезжих частях в зоне пешеходных переходов. Проезд автобусов через искусственные неровности сопряжен с дискомфортом и риском падения пассажиров. Искусственные неровности балочного типа целесообразно применять, главным образом, на местных улицах и проездах.

Возможно также применение искусственных неровностей типа «подушка» и точечных искусственных неровностей, обеспечивающих проезд отдельных видов транспорта (автобусов, велосипедов) без наезда на неровность. Контроль скоростного режима с помощью комплексов ФВФ также является доступной альтернативой искусственным неровностям.

## **2.20 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

Повышение доступности пешеходной среды – необходимый шаг для обеспечения комфорта передвижения маломобильных групп населения. Улицы должны располагать специально отведенным пространством для пешеходов и быть достаточным для беспрепятственного движения. Необходимо оборудование перекрестков занижениями бортового камня или пандусами, возможно совмещение переходов через местные улицы и проезды с искусственной неровностью (приподнятые переходы) с покрытием перехода вровень с тротуаром.

В качестве мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов рекомендуется, наземные нерегулируемые пешеходные переходы, оснастить техническими средствами визуальной и/или тактильной информации по ГОСТ Р 52131–2019, а в местах регулярного использования инвалидами по зрению – радиоинформаторами системы информирования и ориентирования маломобильных групп населения в соответствии с положениями СП 59.13330.2020.

Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая

объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог). Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом пространственно-территориальных ограничений.

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ 33150-2014, а также СП 59.13330.2020, СП 42.13330.2016. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений. С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы. В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Муниципальной программой «Формирование современной городской среды на территории городского округа «город Дербент» на 2019 – 2024 годы», утвержденной Постановлением администрации городского округа «город Дербент» от 08.10.2019 №488 предусмотрены мероприятия по комплексному благоустройству дворовых и общественных территорий «город Дербент», согласно минимальному перечню видов работ в части ремонта дворовых проездов, освещения дворовых территорий и устройства пандусов.

## **2.21 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных

учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности. Во исполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. №864, совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации, а также в соответствии с подпрограммой «Повышение безопасности дорожного движения в 2015–2020 годах» Государственной программы Республики Дагестан «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности в республике Дагестан на 2015–2020 года», утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22.12.2014 года №659 (в редакции Постановления от 27.01.2020 года №8) во всех образовательных учреждениях ГО «город Дербент» в 2016 - 2017 годах разработаны и внедрены Паспорта дорожной безопасности, схемы безопасных маршрутов движения учащихся.

Для того, чтобы обеспечить маршруты безопасного движения детей к образовательным учреждениям был проведен анализ транспортной доступности школ (см. рисунок 71). Это позволило определить территории города с наиболее низкой доступностью, требующих наибольшего внимания к транспортной и пешеходной инфраструктуре. К таким территориям относятся микрорайоны в северной части города (Аэропорт, Карьер, территория вокруг карьера), центральной (Магалы) и южной (ЦРБ).

Среди жителей данных районов был проведен социологический опрос, направленный на выявление приоритетов жителей в части мероприятий по улучшению транспортной инфраструктуры. Во всех исследуемых районах строительство тротуаров и безопасных пешеходных переходов было выделено в качестве наиболее высокого приоритета после мероприятий по ремонту (строительству) дорог. Среди наиболее актуальных проблем жители выделяют отсутствие тротуаров или их недостаточную ширину, отсутствие занижений и небезопасные пешеходные переходы, в том числе через ж/д пути.

Улицы, расположенные на данных территориях и на которых сосредоточены перечисленные проблемы, были включены в перечень улиц для реконструкции.

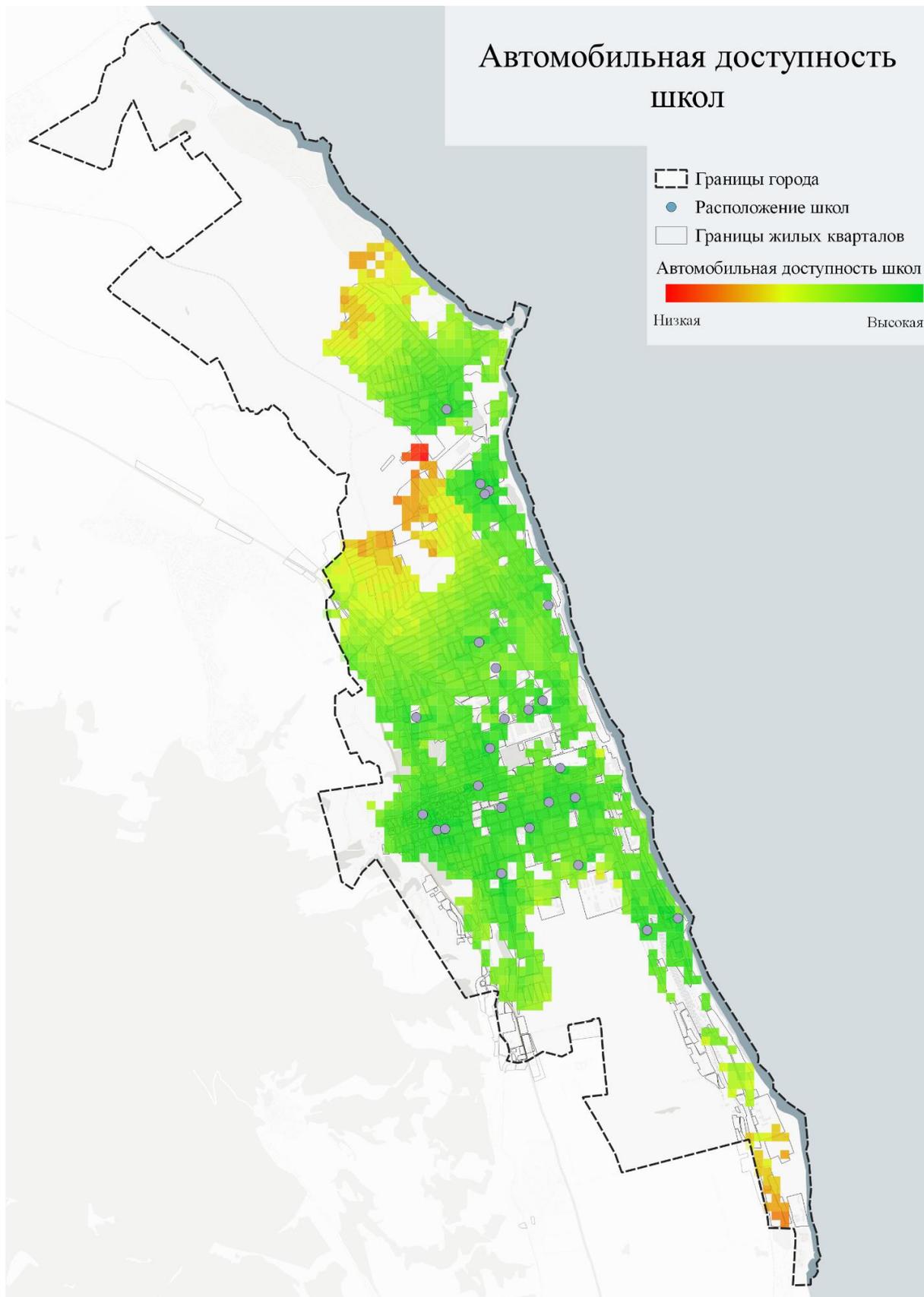


Рисунок 71 – Транспортная доступность СОШ (на автомобиле)

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

Параметры развития улично-дорожной сети установлены Генеральным планом городского округа «город Дербент» Республики Дагестан. Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей городского округа в качественных и доступных транспортных услугах.

Также, решение о необходимости включения мероприятий принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории ГО «город Дербент».

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен анализ условий и параметров дорожного движения на УДС ГО «город Дербент», основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть ГО «город Дербент» функционирует эффективно, однако следует отметить наличие выявленных типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.). К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие отдельных участков автомобильных дорог.

Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень следующих Программ:

– Стратегия социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, утвержденная Постановлением Правительства республики Дагестане от 27.12.2012 года №471 (в редакции Постановления Правительства РД от 19.12.2014 года №636);

– Государственная программа Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018-2020 годов», утверждённая Постановлением Правительства Республики Дагестан от 29.12.2017 года №307 «Об утверждении государственной программы Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018-2020 годов» (с изменениями в редакции Постановления Правительства Республики Дагестан от 04.04.2019 года №76);

– Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», Региональный проект Республики Дагестан, а также Махачкалинской городской

агломерации на 2019-2024 годы, утвержденный президиумом Совета при Главе Республики Дагестан по стратегическому развитию и проектной деятельности в республике Дагестан (протокол от 13 декабря 2018 года №11/7-02);

– Государственная программа Республики Дагестан «Комплексное территориальное развитие муниципального образования «городской округ «город Дербент», утвержденная Постановлением Правительства Республики Дагестан от 11.04.2019 года №78 (в редакции Постановления от 04.03.2020 года №29).

Генеральным планом ГО «город Дербент» (п.п. 3.2 «Транспорт город», п. 3 «Основные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры», Том I, Положения о территориальном планировании) предусмотрен строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа:

– реконструкция магистральной дороги регулируемого движения, протяженностью 9,8 км;

– реконструкция магистральных улиц общегородского значения, протяженностью 11,7 км;

– реконструкция магистральных улиц районного значения, протяженностью 3,1 км.

– строительство магистральных улиц общегородского значения, протяженностью 31,46 км;

– строительство магистральных улиц районного значения, протяженностью 50,2 км.

Стратегией социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 27.12.2012 года №471 (в редакции Постановления Правительства РД от 19.12.2014 года №636) (Раздел IV Механизмы реализации стратегии развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» п. 4.3. «Система мониторинга и корректировки Стратегии») предусмотрено мероприятие по развитию автодорожной сети:

– реконструкция автомобильной дороги «Дербент – Хучни – Хив», на участке км 0 – км 44.

Национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», Региональный проект Республики Дагестан, а также Махачкалинской городской агломерации на 2019-2024 годы, утвержденным президиумом Совета при Главе Республики Дагестан по стратегическому развитию и проектной деятельности в республике Дагестан (протокол от 13 декабря 2018 года №11/7-02) предусмотрено мероприятие:

- ремонт автомобильной дороги «Дербент – Хучни – Хив», на участке км 0 +000 – км 16+000.

В соответствии с подпрограммой «Социально-экономическое развитие Республики Дагестан на 2016-2025 годы» государственной программы Российской Федерации «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года, утвержденной Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 года №309 (в ред. Постановления от 30.03.2018 года №374):

Реконструкция участков УДС общей протяженностью 28,08 км, в том числе:

- улица Пушкина (общей протяженностью 1,6 км);
- участка Аваин-Булаг до улицы Г. Сеидова (общей протяженностью 2,0 км);
- улица Таги-Заде (общей протяженностью 0,9 км);
- улица Махачкалинская (общей протяженностью 1,5 км);
- улиц Нанейшвили - Кобякова (отд.40 до д.60) (общей протяженностью 2,0 км);
- улица Дрожжина (общей протяженностью 0,62 км);
- улица Г. Сеидова (общей протяженностью 1,44 км);
- улица Гуручай (общей протяженностью 0,83 км);
- улица Параллельная (общей протяженностью 1,46 км);
- улица Хазарная (общей протяженностью 0,56 км);
- улица Сосновая (общей протяженностью 0,84 км);
- улица Стимул (общей протяженностью 0,48 км);
- дорога конечная Аэропорт (общей протяженностью 0,85 км);
- улица Бешенцева (общей протяженностью 0,69 км);
- улица А. Эрлиха (общей протяженностью 0,66 км);
- улица Фермерская (общей протяженностью 2,0 км);
- улица Вокзальная (общей протяженностью 0,92 км);
- улицы Магалы 1-9 (общей протяженностью 5,0 км);
- улица Горького (общей протяженностью 0,73 км);
- улица Самурского (общей протяженностью 1,1 км);
- улица Приморская (общей протяженностью 1,9 км);
- проколы под железной дорогой, путем прокладки гильз под железной дорогой методом бурения.

Также Государственной программой Республики Дагестан «Комплексное территориальное развитие муниципального образования «городской округ «город

Дербент», утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 11.04.2019 года №78 (в редакции Постановления от 04.03.2020 года №29) предусмотрен комплекс мероприятий, связанных со строительством, содержанием и ремонтом автомобильных дорог общего пользования местного значения, направленных на обеспечение функционирования и развитие сети соответствующих автомобильных дорог городского округа «город Дербент»:

- реконструкция городских улиц с заменой/реконструкцией инженерных коммуникаций, общей протяженностью 76,77 км;
- капитальный ремонт улиц и инженерных сетей города, общей протяженностью 16,5 км.

Актуальный перечень мероприятий по развитию УДС (реконструкции и строительству) разработаны в рамках ПКРТИ г. Дербент. При разработке Программы дана оценка эффективности функционирования улично-дорожной сети с учётом планируемых мероприятий.

### **2.23 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации**

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеofиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления, а также натурные обследования дорожной сети.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- превышение скорости;
- выезд на встречную полосу движения;
- выезд на тротуар;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- не предоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обуславливается особенностями градостроительной и районной расположенности.

Мероприятия по установке средств фото- и видеофиксации рекомендованы исходя из данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и в результате анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий. Места рекомендованных к установке камер контроля проезда регулируемого пересечения с оборудованием предупреждающих знаков приведены в таблице 36.

Таблица 36 – Места рекомендованных к установке камер контроля проезда регулируемого пересечения с оборудованием предупреждающих знаков

<b>№ п/п</b>	<b>Адрес мероприятия</b>	<b>Наименование</b>	<b>Количество</b>
1	улица Х.Тагиева	вдоль Набережной	3
2	улица 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии-	на пересечении с улицей Г. Сеидова; на пересечении с улицей Г. Алиева	4
3	улица Пушкина	на пересечении с переулком Чапаева; на пересечении с переулком Красноармейским	4
4	улица Красная Заря	в районе МБОУ СОШ №9	2

№ п/п	Адрес мероприятия	Наименование	Количество
5	улица Буйнакского	на пересечении с улицей Сальмана; на пересечении с переулком Чапаева; на пересечении с улицей А. Гильядова	6
6	улица Ленина	на пересечении с переулком Красноармейским на пересечении с улицей Дахадаева	4
7	улица Таги-Заде	на пересечении с улицей Дахадаева	2
8	площадь Свободы-	на пересечении с улицей Рзаева (МБОУ СОШ №6); рядом с мемориалом «Вечный Огонь»	3
9	улица Дрожжина	в районе МБОУ СОШ №20	2
10	улица Крепостная	в районе Крепостной стены Нарын-Кала	2
11	родник Шихсалах	въезд со стороны туннеля	2

Также Государственной программой Республики Дагестан «Комплексное территориальное развитие муниципального образования «городской округ «город Дербент», утвержденной Постановлением Правительства Республики Дагестан от 11.04.2019 года №78 (в редакции Постановления от 04.03.2020 года №29) предусмотрены следующие мероприятия:

- создание и внедрение КСА АПК «Безопасный город»;
- строительство городского центра оперативного реагирования.

#### **2.24 Мероприятия по устранению факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями**

Одним из принципов ОДД в Российской Федерации является приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при

движении транспортных средств и (или) пешеходов. Принципами обеспечения БДД являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Соблюдение этих принципов является важнейшей задачей государства в области БДД.

Общемировым и общероссийским трендом в области обеспечения БДД является реализация программы «Ноль смертей на дорогах» («Vision Zero»). Программа предполагает создание условий дорожного движения с нулевым показателем смертности и тяжелых травм при ДТП. Основные направления программы [19]:

- Безопасная инфраструктура;
- Безопасные транспортные средства;
- Безопасное пользование:
  - Скорость;
  - Алкогольное и наркотическое опьянение;
  - Отвлечение от вождения;
  - Ремни безопасности и защитное снаряжение;
- Экстренные службы.

Отличия принципов программы от традиционного подхода показаны на рисунке 72.



Рисунок 72 – Отличия принципов программы Vision Zero от традиционного подхода

Наиболее значимым фактором, влияющим на вероятность и последствия ДТП для его участников, является скорость движения транспортного средства. Как указано в руководстве «Управление скоростью» [20], подготовленном совместными усилиями Глобального партнерства по безопасности дорожного движения (GRSP), ВОЗ, Фонда ФИА и Всемирного банка, скорость является основным фактором, влияющим на условия совершения и тяжесть последствий ДТП.

По данным Всемирной организации здравоохранения, снижение скорости свободного потока на 5% может привести к сокращению числа ДТП со смертельным исходом на 30% [21]. Для взрослого, здорового пешехода в случае наезда автомобиля, двигающегося со скоростью 50 км/ч, вероятность гибели на месте ДТП составляет около 20% [16]. Если удар происходит при скорости 80 км/ч, риск летальности возрастает почти до 60%. Для детей и пожилых людей эти риски гораздо выше. Также следует учитывать риск серьезных травм, приводящих к гибели в дальнейшем. В целом, с точки зрения вероятности гибели пешехода в результате ДТП, критической является скорость при столкновении 30 км/ч, выше которой вероятность летального исхода начинает резко возрастать (см. рисунок 75).

Безопасная скорость на дорогах, где возможны конфликты между автомобилями и пешеходами, велосипедистами и другими уязвимыми участниками дорожного движения, составляет 30 км/ч [16]. Именно такую скорость рекомендуется принимать как базовую, поскольку движение на более высокой скорости в обычных городских условиях невозможно сделать достаточно безопасным. Это связано с началом резкого увеличения влияния скорости на смертность пешеходов и велосипедистов в ДТП при более высоких скоростях (см. рисунок 73), а также типичными условиями видимости на пересечениях и

пешеходных переходах. Для ряда магистральных улиц и дорог, на которых обеспечены условия видимости и эффективное разделение потоков, возможно повышение разрешенной скорости за счет обеспечения водителю возможности успеть сбросить скорость до столкновения (путем исключения парковки на проезжей части, устройства боковых разделительных полос между проезжей частью и тротуаром достаточного размера).

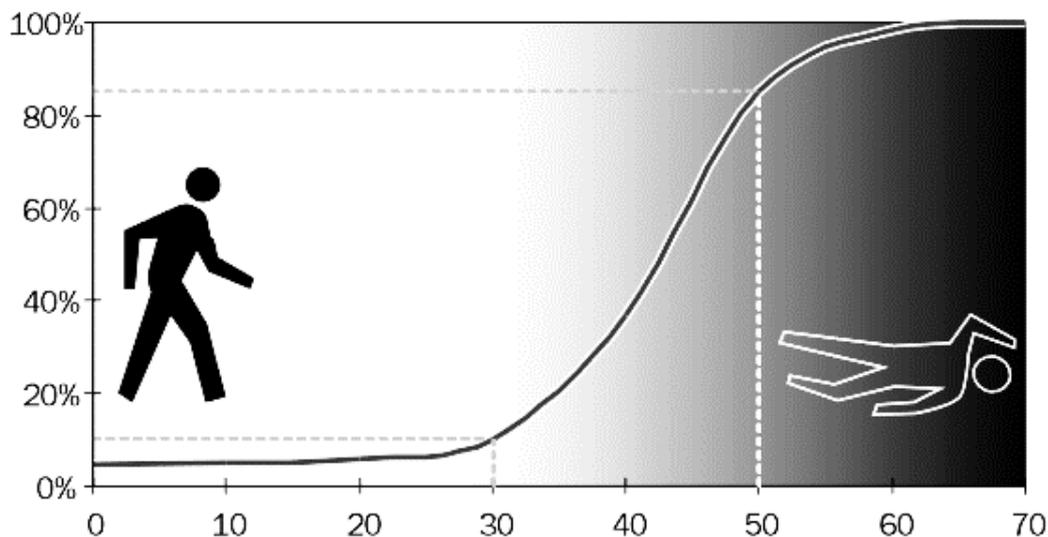


Рисунок 73 – Характер зависимости вероятности гибели пешехода от скорости при столкновении [3]

В разделе 2.19 подробно рассмотрены мероприятия по ограничению максимальной скорости движения ТС.

Для обеспечения безопасности пешеходов и успокоения движения на магистральных улицах устраиваются островки безопасности согласно п.п. 7.3.7-7.3.9 СП 396.1325800.2018 [9], в том числе для разделения встречных потоков на магистральных улицах, имеющих по 1 полосе в каждую сторону, с целью исключения нарушения видимости встречным автомобилем, а также предотвращения обгона в зоне пешеходного перехода.

На пересечениях островки безопасности выполняют функцию коррекции траектории левого поворота, чем обеспечивают безопасность данного маневра (см рисунок 74).

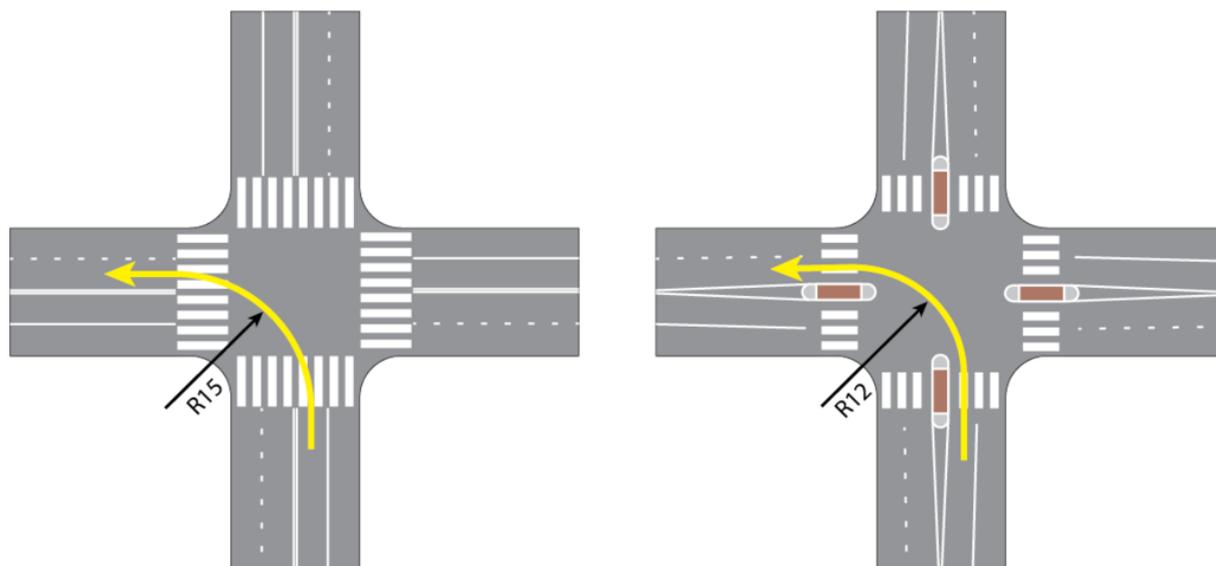


Рисунок 74 – Коррекция траектории левого поворота с помощью островка

При отсутствии возможности обустройства островка необходимо введение светофорного регулирования, либо установка искусственных неровностей (в т.ч. приподнятых переходов).

Следует, однако, учитывать, что искусственные неровности на магистральных улицах могут затруднять движение НГТОП, создавая дискомфорт и опасность падения пассажиров. Установка искусственных неровностей на многополосных проезжих частях не рекомендуется, так как провоцирует опережение медленных ТС (таких как автобусы и грузовые автомобили), что приводит к нарушению видимости пешеходов и ТС на пересечениях.

В рамках разработки ПКРТИ Дербента проведен анализ безопасности дорожного движения. На рисунке 75 представлены места концентрации ДТП за 2019 и 2020 год. Основные причины происшествий – это нарушение правил проезда пешеходного перехода, переход через проезжую часть в неполюженном месте, выезд на полосу встречного движения.

Аварийно-опасные участки, расположенные по пр. Агасиева от ул. Гагарина до ул. 345-й Дагестанской стрелковой дивизии характеризуется большой интенсивностью транспортных и пешеходных потоков. Мероприятия по повышению БДД на этом участке должны носить комплексных характер.

Для устранения аварийно-опасного участка на пересечения ул. Гагарина и пр. Агасиева необходимо:

- реконструкция с организацией кольцевого пересечения правильной формы, ликвидацией избыточной ширины проезжей части, а также канализированием

транспортных потоков с помощью ТСОДД (горизонтальная разметка и островки безопасности);

– по линиям прямых пешеходных связей обустройство регулируемых пешеходных переходов с освещением в ночное время и занижением бордюрного камня.

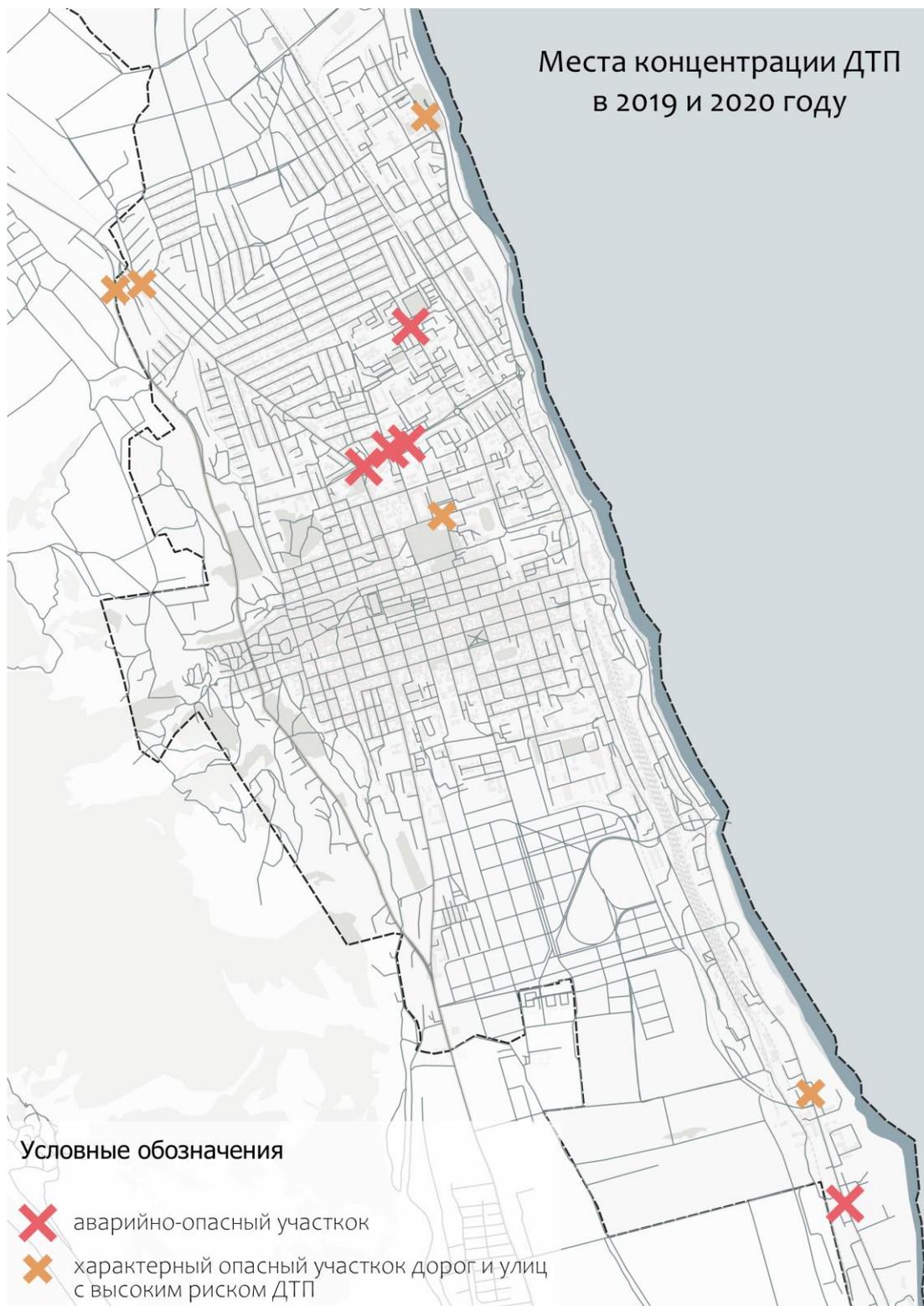


Рисунок 75 – Места концентрации ДТП в 2019 и 2020 году

Для устранения аварийно-опасных участков на пересечении пр. Агасиева и ул. Оскара, пересечении напротив дома 17А по пр. Агасиева следует обустроить регулируемые пешеходные переходы по линиям прямых пешеходных связей с освещением в ночное время и занижением бордюрного камня.

Для устранения аварийно-опасного участка на участке по ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии от ул. Расулбекова до ул. Генерала Сеидова необходимо парковочные места в крайней правой полосе проезжей части реализовать в виде парковочных карманов с сужениями проезжей части у пешеходных переходов. Пешеходные переходы через примыкающие местные улицы и проезды обустраиваются в приподнятом виде, с освещением в ночное время.

Для устранения аварийно-опасного участка на ул. Шеболдаева вблизи дома 51 необходимо обустроить пешеходные переходы в местах прямых пешеходных связей с островками безопасности, освещением в ночное время.

Помимо аварийно-опасных участков выявлены ряд участков с высокой концентрацией ДТП. Основная часть ДТП происходит на пешеходных переходах, рядом с ними, либо в местах, где отсутствует пешеходный переход, но есть прямая пешеходная связь, пересекающая проезжую часть. Во всех подобных местах должен быть организован пешеходный переход с мероприятиями по обеспечению условий видимости «водитель – пешеход», сужением проезжей части, освещением в ночное время и занижением бордюрного камня (или организацией приподнятого пешеходного перехода). Регулирование на пешеходном переходе вводится в случае, если соблюдается одно из условий введения светофорного регулирования в соответствии с разделом 2.5.

### **3 РАЗРАБОТКА ОЧЕРЕДНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД**

Источниками финансирования мероприятий являются средства федерального бюджета, бюджета Республики Дагестан, местного бюджета, а также внебюджетные источники.

Ресурсное обеспечение за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов. Капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Указанные в настоящей КСОДД средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонтов автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значений и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети. Реальная ситуация с возможностями федерального и регионального бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления Администрации ГО «город Дербент» должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Развитие транспортных, пешеходных связей, а также совершенствование системы дорожного движения ГО «город Дербент» запланировано в рамках программных документов.

Данные программы предусматривают развитие связанности территории муниципального образования с учетом особенностей развития и территориальной разрозненности ГО «город Дербент», обеспечение безопасности дорожного движения, реконструкцию и усовершенствование организации дорожного движения на улично-дорожной сети ГО «город Дербент».

Первоочередными являются мероприятия пилотного проекта по реализации КСОДД г. Дербент, срок их реализации – 2022 год.

Мероприятия КСОДД, реализуемые на участках УДС, планируемых под капитальный ремонт, реконструкцию или строительство в рамках ПКРТИ, выполняются совместно с работами ПКРТИ на участке. Мероприятия по введению элементов АСУДД и установки периферийного оборудования инфраструктуры АСУДД реализуются отдельно в рамках работ по внедрению АСУДД в г. Дербент.

Жилые и велосипедные зоны в рамках работ по регулированию скоростного режима реализуются в соответствии со схемой на рисунке 76. При определении сроков реализации жилых зон учитывался порядок работ по ПКРТИ на прилегающих и внутренних к ней улиц.

На рисунке 77 представлена схема сроков реализации мероприятий по скоростному режиму вне жилых и велосипедных зон. Сроки реализации определялись исходя из порядка работ по ПКРТИ, мероприятий пилотного проекта.

По большинству мероприятий КСОДД стоимость работ включена в стоимость работ ПКРТИ по соответствующему объекту. Для мероприятий на участках, где не

запланированы мероприятия ПКРТИ, стоимость работ определяется в рамках разработки ПОДД. Отдельно стоимость оценивается для мероприятий по светофорному регулированию и обустройству зон платной парковки.

Проектная схема организации жилых  
и велосипедных зон со сроками  
реализации

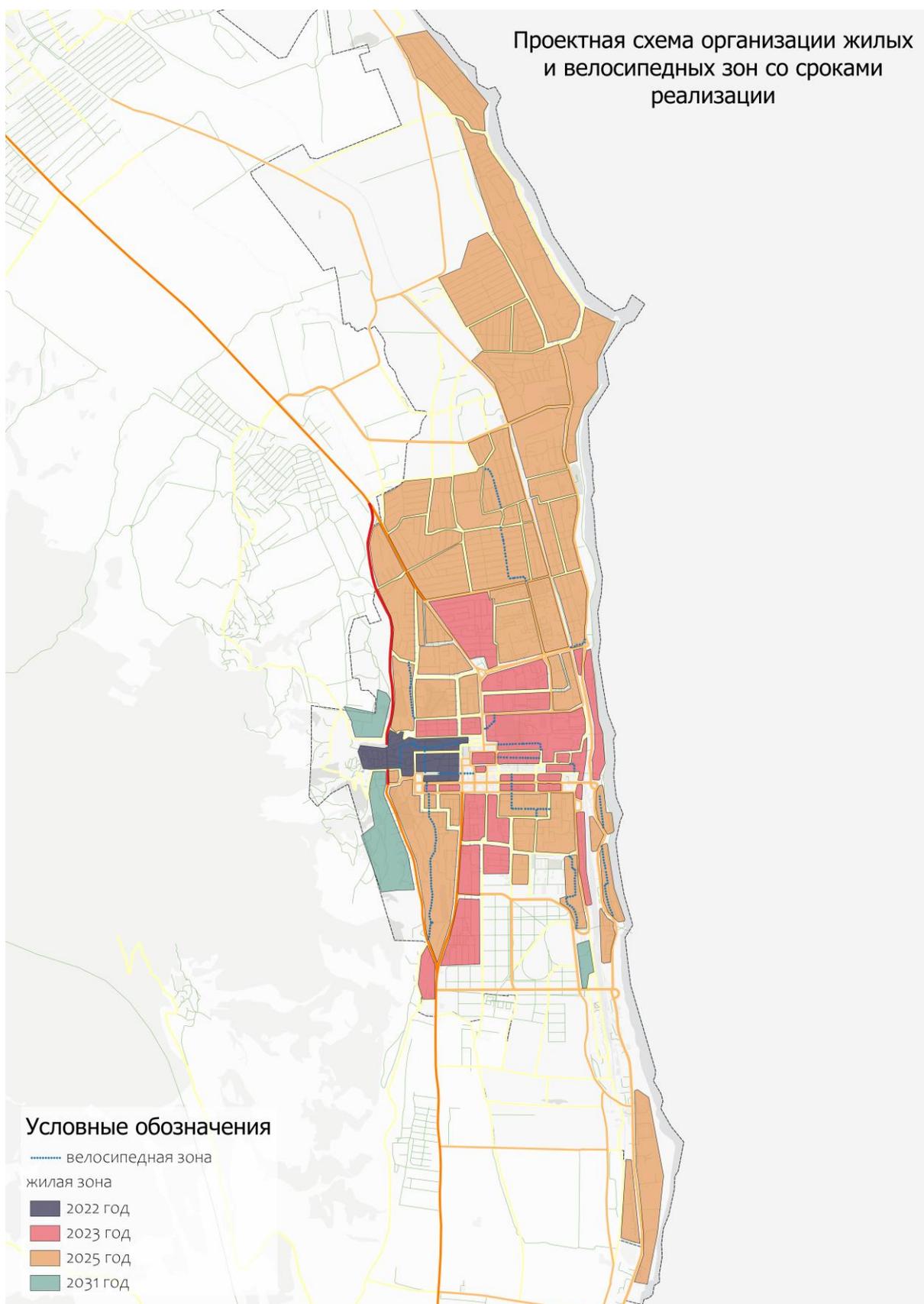


Рисунок 76 – Сроки реализации жилых зон

Проектная схема сроков реализации мероприятий по скоростному режиму вне жилых и велосипедных зон

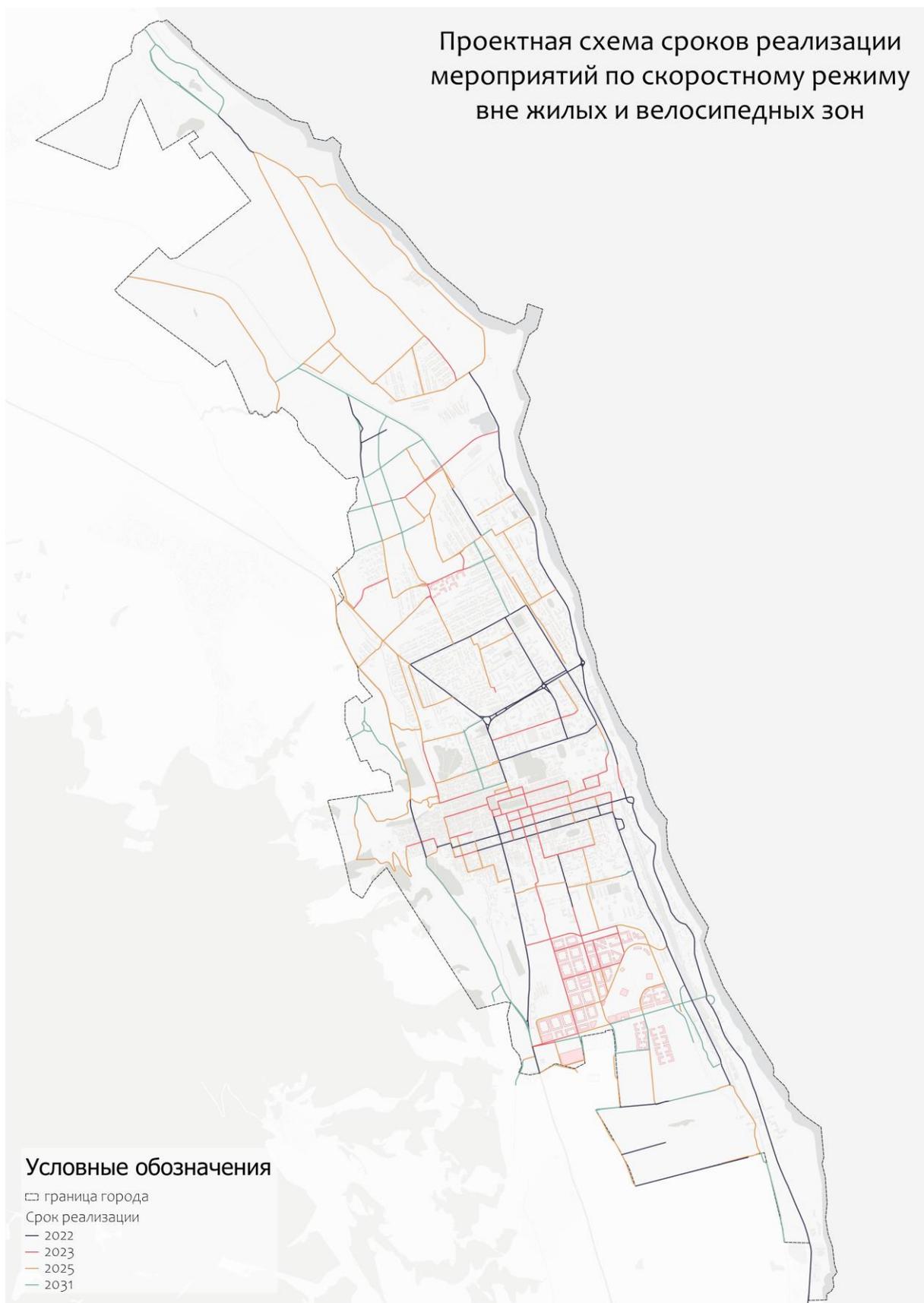


Рисунок 77 – Сроки реализации мероприятий по скоростному режиму вне жилых и велосипедных зон

В таблице 37 представлен перечень мероприятий по ОДД.

Таблица 37 – Перечень мероприятий КСОДД г. Дербента

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализаци и	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
Мероприятия пилотного периода				
1	Обустройство жилых зон в магальной застройке и у Верхнего базара в рамках пилотного проекта	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 78
2	Обустройство велосипедных зон в магальной застройке и у Верхнего базара в рамках пилотного проекта	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 78
3	Организация закрытия для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных транспортных средств, ворот Кырхляр-капы по будням в выходные и праздничные дни, а также по будням вне часов пик	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 78
4	Организация общего пространства (shared space) на ул. Ленина от пер. Гаджиева до ул. Сальмана с проезжей частью в одном уровне с тротуарами	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 79
5	Организация зоны регулирования парковки у Верхнего базара по участкам улиц Таги-Заде, Ленина, Пушкина, Самурского, Сальмана, пер. Гаджиева в рамках реконструкции этих улиц	2021-2022	10000	см. рисунок Рисунок 79
6	Введение зоны ограничения максимальной скорости движения 40 км/ч на всей УДС города, кроме участка ул. Гагарина от границы города до ул. Г. Сеидова и а/д "Кавказ" (установка знаков 5.31 и 5.32)	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 80

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
7	Закрытие для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных на участке ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Пушкина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок
8	Организация полосы для маршрутных транспортных средств на участке ул. Сальмана от пл. Свободы до и в сторону ул. Ленина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
9	Организация одностороннего движения по ул. Сальмана от ул. Ленина до и в сторону пл. Свободы	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
10	Организация одностороннего движения по ул. Дахадаева от пл. Свободы до и в сторону ул. Буйнакского	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
11	Организация одностороннего движения по ул. Эмиргамзаева от ул. Буйнакского до и в сторону ул. Таги-Заде	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
12	Организация одностороннего движения по ул. Таги-Заде от ул. Эмиргамзаева до и в сторону ул. С. Стальского	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
13	Организация одностороннего движения по ул. С. Стальского от ул. Таги-Заде до и в сторону ул. Э. Пашабекова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
14	Организация одностороннего движения по пл. Свободы от ул. Сальмана до и в сторону ул. Айдынбекова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
15	Организация одностороннего движения по ул. Ленина от ул. Дахадаева до и в сторону ул. Эмиргамзаева	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
16	Организация одностороннего движения в параллельном ул. Ленина проезде от ул. Дахадаева до и в сторону ул. Эмиргамзаева	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
17	Организация полосы для маршрутных транспортных средств на пл. Свободы от ул. Сальмана до и в сторону ул. Курбанова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
18	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Курбанова от пл. Свободы до и в сторону ул. Гагарина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
19	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Гагарина от ул. Курбанова до и в сторону ул. Э. Пашабекова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
20	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Пушкина в обе стороны	2021-2022	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок
21	Введение светофорного регулирования пересечения ул. Дахадаева и ул. Пушкина	2021-2022	1680	см. рисунок Рисунок

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализаци и	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
22	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Гагарина и ул. Курбанова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
23	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Дахадаева и ул. Ленина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
24	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Дахадаева и ул. Пушкина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
25	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Дахадаева и ул. Буйнакского	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
26	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Эмиргамзаева и ул. Буйнакского	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
27	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Эмиргамзаева и ул. Пушкина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
28	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. Эмиргамзаева и ул. Ленина	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
29	Настройка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков на пересечении ул. С. Стальского и ул. Курбанова	2021-2022	В рамках разработки ПОДД	-
Мероприятия по регулированию пересечений				
30	Введение светофорного регулирования на пересечении а/д "Кавказ" и Тоннельной ул. в рамках реконструкции Тоннельной ул.	2023-2025	1140	см. рисунок Рисунок 39
31	Введение светофорного регулирования на пересечении а/д "Кавказ" и Улицы без названия у Магалов от ул. К. Мамедбекова до а/д "Кавказ" в рамках реконструкции Улицы без названия	2025-2031	1560	см. рисунок Рисунок 39
32	Введение светофорного регулирования на пересечении а/д "Кавказ" и ул. Г. Саидова	2023-2025	1140	см. рисунок Рисунок 39
33	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Гагарина и Фермерской ул.	2021-2023	1110	см. рисунок Рисунок 39
34	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Гагарина и ул. Аваин-Булаг	2023-2025	1680	см. рисунок Рисунок 39

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Период реализаци и</b>	<b>Стоимость, тыс. руб.</b>	<b>Примечания</b>
35	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Гагарина и ул. Э. Пашабекова	2021-2023	1680	см. рисунок Рисунок 39
36	Введение светофорного регулирования на пересечении пр. Агасиева и ул. Оскара	2021-2023	1260	см. рисунок Рисунок 39
37	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. 345-й ДСД и ул. Генерала Сеидова	2023-2025	1680	см. рисунок Рисунок 39
38	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Таги-Заде и пер. Военного городка, Краснорамейского пер.	2023-2025	3150	см. рисунок Рисунок 39
39	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Сальмана и ул. Ленина	2021-2023	1680	см. рисунок Рисунок 39
40	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Сальмана и 3-его проезда Сальмана	2023-2025	1680	см. рисунок Рисунок 39
41	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Пушкина и ул. Бестужева-Марлинского	2023-2025	1560	см. рисунок Рисунок 39
42	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Дрожжина и ул. Г. Алиева	2023-2025	1560	см. рисунок Рисунок 39
43	Введение светофорного регулирования на пересечении Родниковой ул. и ул. Крупской	2023-2025	1140	см. рисунок Рисунок 39

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
44	Введение светофорного регулирования на северном въезде в тоннель на а/д "Кавказ"	2023-2025	225	см. рисунок Рисунок 39
45	Введение светофорного регулирования на южном въезде в тоннель на а/д "Кавказ"	2023-2025	225	см. рисунок Рисунок 39
46	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Пушкина и ул. Самурского	2021-2023	1560	см. рисунок Рисунок 39
47	Введение светофорного регулирования на пересечении ул. Буйнакского и ул. Бестужева-Марлинского	2021-2023	1560	см. рисунок Рисунок 39
48	Отмена светофорного регулирования на пересечении ул. Гагарина и ул. Аваин 2 с сохранением регулирования пешеходного перехода через ул. Гагарина	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 39
Мероприятия по регулированию скоростного режима				
49	Организация жилых зон на внутриквартальных проездах, улицах местного значения внутри микрорайонов (установка знаков 5.21 и 5.22) в соответствии со схемой	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
50	Организация жилых зон на внутриквартальных проездах, улицах местного значения внутри микрорайонов (установка знаков 5.21 и 5.22) в соответствии со схемой	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
51	Организация жилых зон на внутриквартальных проездах, улицах местного значения внутри микрорайонов (установка знаков 5.21 и 5.22) в соответствии со схемой	2025-2031	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
52	Организация велосипедной зоны на участке ул. Айдынбекова от пл. Свободы до ул. 1-й Магал (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
53	Организация велосипедной зоны на участке улицы без названия (в створе ул. 4-й Магал до ул. 1-й Магал) от ул. Айдынбекова до ул. 4-й Магал (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
54	Организация велосипедной зоны на участке улицы без названия (от ул. Ленина до ул. К. Мамедбекова) от ул. Рзаева до ул. 4-й Магал (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
55	Организация велосипедной зоны на участке ул. 4-й Магал от улицы без названия (от ул. Ленина до ул. К. Мамедбекова) до ул.Крупской (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
56	Организация велосипедной зоны на участке ул. Крупской от ул. 4-й Магал до ул. К. Мамедбекова (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
57	Организация велосипедной зоны на ул. 6-й Магал (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
58	Организация велосипедной зоны на участке ул. 7-й Магал от ул. 6-й Магал до ул. Орта-Капы (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
59	Организация велосипедной зоны на участке улицы без названия (от ул. Ленина до ул. К. Мамедбекова) от ул. Рзаева до ул. Ленина (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
60	Организация велосипедной зоны на участке ул. Ленина от ул. Самурского до ул. Сальмана (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
61	Организация велосипедной зоны на участке ул. Ленина от ул. Сальмана до ул. Дахадаева (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
62	Организация велосипедной зоны на участке Среднего пер. от ул. Пушкина до ул. Буйнакского (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
63	Организация велосипедной зоны на участке Среднего пер. от ул. Буйнакского до ул. Дьякова (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
64	Организация велосипедной зоны на участке Среднего пер. от ул. Дьякова до а/д "Кавказ" (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
65	Организация велосипедной зоны по ул. Дрожжина (проезд вдоль Самур-Дербентского кан.) от ул. Г. Алиева до улица без названия (от ул. Кавказ до ул. Гырхляр-Капы в районе Тоннельной ул.) (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
66	Организация велосипедной зоны на проезде от ул. Гагарина до ул. Г. Алиева (рядом с парком им. Н. Гянджеви) (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
67	Организация велосипедной зоны на участке ул. Э. Пашабекова от пер. С. Стальского до пер. Военного городка (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
68	Организация велосипедной зоны на участке пер. Военного городка от ул. Э. Пашабекова до ул. С. Курбанова (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
69	Организация велосипедной зоны на участке ул. Канделаки от пер. С. Стальского до пер. Военного городка (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
70	Организация велосипедной зоны на участке ул. Пугина от улицы без названия (от ул. Зои Космодемьянской до ул. Пугина) (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
71	Организация велосипедной зоны на проезде через ворота Дубары-Капы от ул. Пугина до ул. Ленина (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
72	Организация велосипедной зоны на участке пер. К. Маркса от ул. Ленина до ул. Пушкина (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
73	Организация велосипедной зоны на участке пер. К. Маркса от ул. Пушкина до ул. Буйнакского (установка знаков 5.39, 5.40)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
74	Организация велосипедной зоны на участке пер. К. Маркса от ул. Буйнакского до ул. Кирова (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
75	Организация велосипедной зоны на участке ул. Кирова от пер. К. Маркса до ул. А. Гильядова (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
76	Организация велосипедной зоны на участке Красноармейского пер. от ул. Кирова до ул. Горького (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
77	Организация велосипедной зоны на проезде вдоль путепровода по пр. Агасиева от ул. Х. Тагиева до ул. Махачкалинской (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
78	Организация велосипедной зоны на участке ул. Ш. Алиева от ул.345 Дагестанской Стрелковой Дивизии до улицы без названия (от ул. Готфрида Гасанова до ул. Ш.Алиева) (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
79	Организация велосипедной зоны на улице без названия от ул. Готфрида Гасанова до ул. Ш.Алиева (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
80	Организация велосипедной зоны по ул. Ашурова и ее проектируемому продолжению (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
81	Организация велосипедной зоны по ул. Далгата (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
82	Организация велосипедной зоны на учатске Локомотивной ул. от ул. Красная Заря до ул. Маскина (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
83	Организация велосипедной зоны на учатске ул. Маскина от Локомотивной ул. до ул. Шеболдаева (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
84	Организация велосипедной зоны на учатске Наклонной ул. от ул. Стуруа до ул. Поселковой (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
85	Организация велосипедной зоны на учатске Поселковой ул. от ул. Наклонной до Зеленого пер. (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
86	Организация велосипедной зоны на Зеленом пер. (установка знаков 5.39, 5.40)	2023-2025	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 70
87	Введение ограничений максимальной скорости движения на дорогах различных категорий (установка знаков 5.31, 5.32, 3.24, 3.25)	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 69
Мероприятия по рациональному распределению транспортных потоков по сети				
88	Закрытие автомобильного проезда через ворота Дубары-Капы, организация велосипедно-пешеходного прохода в рамках реконструкции ул. Пугина и ул. Ленина, отмена одностороннего движения по ул. Пугина от дома 12 до ворот Дубары-капы (совместно с п. 113)	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
89	Переустройство регулируемого пересечения а/д Р-217 "Кавказ" и ул. Гагарина	2023-2025	1680	-
90	Переустройство пересечений а/д Р-217 "Кавказ" с ул. Сальмана и Дагестанской ул.	2023-2025	3150	

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
91	Переустройство нерегулируемого пересечения ул. Гагарина и ул. Курбанова в рамках реконструкции ул. Курбанова	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
92	Устройство кольцевого пересечения ул. Гагарина и пр. Агасиева в рамках реконструкции пр. Агасиева	2023-2025	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
93	Переустройство кольцевого пересечения пр. Агасиева и ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии в рамках реконструкции пр. Агасиева	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
94	Переустройство кольцевого пересечения пр. Агасиева с ул. Х. Тагиева в рамках реконструкции Строительной ул.	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
95	Устройство кольцевого пересечения ул. Пушкина и ул. Тахо-Годи в рамках реконструкции ул. Тахо-Годи с организацией пешеходных переходов	2023-2025	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
96	Канализирование потоков с помощью разметки на регулируемом пересечении ул. Сальмана и ул. Пушкина в рамках реконструкции ул. Сальмана	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
97	Канализирование потоков с помощью разметки на регулируемом пересечении ул. Сальмана и ул. Буйнакского в рамках реконструкции ул. Сальмана, организация велосипедных пересечений	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	-
Мероприятия по введению и отмене одностороннего движения				
98	Организация одностороннего движения по ул. Э. Пашабекова от пер. Военного городка до ул. С. Стальского в сторону ул. Гагарина в рамках реконструкции ул. Э. Пашабекова	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
99	Организация одностороннего движения по ул. Айдынбекова от ул. Гагарина до ул. Дахадаева в сторону ул. Дахадаева в рамках реконструкции ул. Айдынбекова	2023-2025	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
100	Организация одностороннего движения по ул. Дахадаева от ул. Айдынбекова до ул. Э. Пашабекова в сторону ул. Э. Пашабекова в рамках реконструкции ул. Айдынбекова	2023-2025	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
101	Организация одностороннего движения по пл. Свободы от ул. Рзаева до ул. Сальмана в сторону ул. Рзаева в рамках реконструкции пл. Свободы	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
102	Организация одностороннего движения по ул. Пугина от 1-го Красноармейского пер. до дома 14 в сторону ворот Дубары-капы в рамках реконструкции ул. Пугина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Период реализаци и</b>	<b>Стоимость, тыс. руб.</b>	<b>Примечания</b>
103	Организация одностороннего движения по ул. Шеллапугина от ул. Э. Пашабекова до и в сторону ул. Таги-Заде	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
104	Организация одностороннего движения по пер. Военного городка от ул. С. Курбанова до и в сторону ул. Э. Пашабекова	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
105	Организация одностороннего движения по ул. Канделаки от пер. Военного городка до и в сторону ул. Шеллапугина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
106	Организация одностороннего движения по улице без названия у парка Боевой славы от ул. Канделаки до и в сторону ул. Таги-Заде	2025-2031	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
107	Организация одностороннего движения по параллельному ул. Ленина проезду без названия от ул. Дахадаева до и в сторону ул. Эмиргамзаева	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
108	Организация одностороннего движения по 2-й Красноармейской ул. от 1-й Красноармейской ул. до и в сторону ул. Зои Космодемьянской	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
109	Организация одностороннего движения по параллельной ул. Зои Космодемьянской улице без названия	2021-2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
110	Организация одностороннего движения по пер. 25 лет Октября от ул. Горького до и в сторону ул. Ленина	2025-2031	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
111	Организация одностороннего движения по пер. К. Маркса от ул. Ленина до и в сторону ул. Горького	2025-2031	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
112	Организация одностороннего движения по ул. Самурского от ул. Ленина до и в сторону ул. Дьякова	2025-2031	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
113	Организация одностороннего движения по ул. Мира от ул. Дьякова до и в сторону ул. Ленина	2025-2031	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
114	Организация одностороннего движения по ул. Крупской от Родниковой ул. до и в сторону ул. Пушкина	2025-2031	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 55
115	Организация одностороннего движения по планируемой к строительству в рамках ПКРТИ улице от ул. К. Мамедбекова и параллельной ей улице без названия, выходящей на ул. Дрожжина	2025-2031	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 55
116	Отмена одностороннего движения по ул. Пугина от д. 12 до ворот Дубары-Капы в рамках ее реконструкции (совместно с п. 86)	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 54

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
117	Отмена одностороннего движения по ул. Ленина от пер. Гаджиева до ул. Дахадаева и от ул. Эмиргамзаева до пер. Бестужева-Марлинского в рамках ее реконструкции	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 54
Мероприятия по обеспечению приоритетных условий движения ГПТОП				
118	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. Бестужева-Марлинского до ул. Азиза Гилядова в сторону ул. Бестужева-Марлинского в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
119	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. Азиза Гилядова до Красноармейского пер. в сторону Красноармейского пер. в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
120	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от Красноармейского пер. до пер. 25 лет Октября в сторону Красноармейского пер. в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
121	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от пер. К. Маркса до ул. С. Стальского в сторону ул. С. Стальского в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
122	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. С. Стальского до ул. Н. Эмиргамзаева в сторону ул. С. Стальского в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
123	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. Дахадаева до ул. Сальмана в сторону ул. Сальмана в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
124	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. Сальмана до пер. Гаджиева в сторону ул. Сальмана в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
125	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Пушкина от ул. Самурского до Среднего пер. в сторону ул. Самурского в рамках реконструкции ул. Пушкина	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
126	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Сальмана от ул. Буйнакского до ул. Пушкина в сторону ул. Пушкина в рамках реконструкции ул. Сальмана	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
127	Организация полос для маршрутных транспортных средств по ул. Сальмана от ул. Пушкина до ул. Ленина в обе стороны в рамках реконструкции ул. Сальмана	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
128	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Таги-Заде в сторону ул. Ленина в рамках реконструкции ул. Сальмана	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
129	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по пл. Свободы от ул. Сальмана до ул. С. Курбанова в сторону ул. С. Курбанова в рамках реконструкции пл. Свободы	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
130	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. С. Курбанова от пл. Свободы до ул. Гагарина в сторону ул. Гагарина в рамках реконструкции ул. С. Курбанова	2021-2023	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
131	Организация полосы для маршрутных транспортных средств по ул. Гагарина от ул. С. Курбанова до ул. Э. Пашабекова в сторону ул. Э. Пашабекова в рамках реконструкции ул. Гагарина	2023-2025	Входит в реконструкцию улиц, см. ПКРТИ	см. рисунок Рисунок 58
Мероприятия по организации парковочного пространства				
132	Организация зоны регулирования парковки у Верхнего базара по участкам улиц Таги-Заде, Ленина, Пушкина, Самурского, Сальмана, пер. Гаджиева в рамках реконструкции этих улиц	2021-2023	10000	см. рисунок Рисунок 50

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
133	Организация зоны регулирования парковки по пр. Агасиева от ул. Гагарина до ул. 345 Дагестанской Стрелковой Дивизии и по ул. Расулбекова от пр. Агасиева до ул. Х. Ануширвана в рамках реконструкции этих улиц	2021-2023	12000	см. рисунок Рисунок 50
134	Организация зоны регулирования парковки у Северного рынка и автовокзала на участках ул. Гагарина, ул. Х. Ануширвана, Автовокзальной ул. и проездах в соответствии со схемой на рисунке в рамках реконструкции этих улиц	2023-2025	6000	см. рисунок Рисунок 50
135	Организация зоны регулирования парковки на привокзальной площади в рамках реконструкции Вокзальной улицы	2021-2023	1000	см. рисунок Рисунок 50
136	Организация зоны регулирования парковки у Южного рынка и автовокзала вне УДС в рамках реконструкции Южного автовокзала	2023-2025	4000	-
137	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Гагарина от а/д "Кавказ" до ул. Г. Сеидова	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
138	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Сальмана от а/д "Кавказ" до ул. Пушкина	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
139	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Г. Саидова от а/д "Кавказ" до Родниковой ул., на Родниковой ул. от ул. Г. Саидова до ул. Крупской, на ул. Крупской от Родниковой ул. до ул. Рзаева	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
140	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. К. Мамедбекова	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
141	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Гагарина от ул. К. Мамедбекова до ул. С. Курбанова	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
142	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Э. Пашабекова от ул. С. Стальского до ул. Гагарина	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
143	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. С. Курбанова от ул. С. Стальского до ул. Гагарина	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
144	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на пл. Свободы от ул. С. Курбанова до ул. Сальмана	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
145	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Ленина от пер. Гаджиева до ул. Сальмана	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
146	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Таги-Заде от ул. Дахадаева до ул. Дахадаева	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
147	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на ул. Зои Космодемьянской от улицы без названия (от ул. Зои Космодемьянской до ул. Пугина) до Махачкалинской ул. и на Махачкалинской ул. от ул. Зои Космодемьянской до ул. Г. Алиева	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
148	Запрет остановки и стоянки механических транспортных средств на а/д "Кавказ"	2021-2023	В рамках разработки ПОДД, либо реконструкции улиц	см. рисунок Рисунок 50
Мероприятия по организации грузового каркаса				
149	Организация грузового каркаса г. Дербента на период 2021-2023 годов в части ввода ограничений на движение ТС общей массой свыше 3,5 т	2021	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 63
150	Организация грузового каркаса г. Дербента на период 2023-2025 годов в части ввода ограничений на движение ТС общей массой свыше 3,5 т после завершения строительства Северного обхода г. Дербента	2023	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 64

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализаци и	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
151	Организация грузового каркаса г. Дербента на период 2025-2031 годов в части ввода ограничений на движение ТС общей массой свыше 3,5 т после завершения строительства Проектируемых улиц № 39, 40, 45 в мкрн "Южный"	2025	В рамках разработки ПОДД	см. рисунок Рисунок 65
Мероприятия по введению элементов АСУДД				
152	Мероприятия по введению элементов АСУДД и установки периферийного оборудования инфраструктуры АСУДД	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	см. рисунок Рисунок 59
153	Оборудование СО на пересечении ул. Гагарина и ул. С. Курбанова системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
154	Оборудование СО на пересечении ул. Гагарина и ул. Э. Пашабекова системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
155	Оборудование СО на пересечении ул. Гагарина и ул. К. Мамедбекова системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
156	Оборудование СО на пересечении ул. Гагарина и ул. Г. Алиева системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
157	Оборудование СО на пересечении ул. Гагарина и ул. Г. Гасанова системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
158	Оборудование СО на пересечении ул. Сальмана и ул. Пушкина системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
159	Оборудование СО на пересечении ул. Сальмана и ул. Ленина системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
160	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и ул. Дахадаева системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
161	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и ул. Н. Эмиргамзаева системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Период реализации	Стоимость, тыс. руб.	Примечания
162	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и ул. С. Стальского системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
163	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и Красноармейского пер. системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
164	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и ул. А. Гильядова системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-
165	Оборудование СО на пересечении ул. Пушкина и ул. Бестужева-Марлинского системой приоритетного проезда ГПТОП	2023-2025	В рамках разработки АСУДД Дербента	-

Сроки реализации мероприятий отвечают развитию планировочной структуры городского округа, в соответствии с реализацией мероприятий, предусмотренных Генеральным планом ГО «город Дербент» Республики Дагестан.

Механизм реализации КСОДД включает в себя системы мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, строительству, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в ГО «город Дербент», мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий реализации КСОДД по ремонту дорог формируется Администрацией городского округа «город Дербент» по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Вследствие проведенных мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог произойдет обеспечение сохранности и улучшение технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижение дорожной составляющей в общем количестве дорожно-транспортных происшествий и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Развитие улично-дорожной сети на территории ГО «город Дербент» должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть городского округа является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в настоящем Документе предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством. Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД. Заказчиком КСОДД является Администрация городского округа «город Дербент». Ответственным за реализацию

КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы городского округа в соответствии с установленным порядком.

В рамках осуществляемых функций Администрация городского округа «город Дербент» подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД. Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава городского округа «город Дербент».

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных КСОДД объектов улично-дорожной сети в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры ГО «город Дербент», повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

#### **4 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ РЕШЕНИЙ КСОДД Г. ДЕРБЕНТ**

Для первоочередной решений КСОДД и мониторинга их эффективности предлагается проведение пилотного проекта со сроком реализации до 2022 года. В рамках пилота предлагается организовать жилые и велосипедные зоны в центральной части города в районе магалов, а также у Верхнего базара.

Выбор этого района для пилотирования мероприятий обусловлен следующими факторами:

- высокая интенсивность пешеходного движения;
- не обеспечены условия видимости на пересечениях;
- на многих улицах отсутствуют тротуары, либо они имеют недостаточную ширину;
- необходимость создания комфортных условий для пешеходов.

Мероприятия, необходимые для организации жилых и велосипедных зон в районе магальной застройки:

- установка на въездах в жилые зоны знака 5.21, на выездах – 5.22;
- установка на въездах в велосипедные зоны знака 5.39, на выездах – 5.40;
- закрытие для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных транспортных средств, ворот Кырхляр-, в выходные и праздничные дни, а также капы по будням вне часов пик (установка знаков «въезд запрещен» 3.1 с табличками 8.4.11, «преимущество встречного движения» 2.6 и «преимущество перед встречным движением» 2.7).

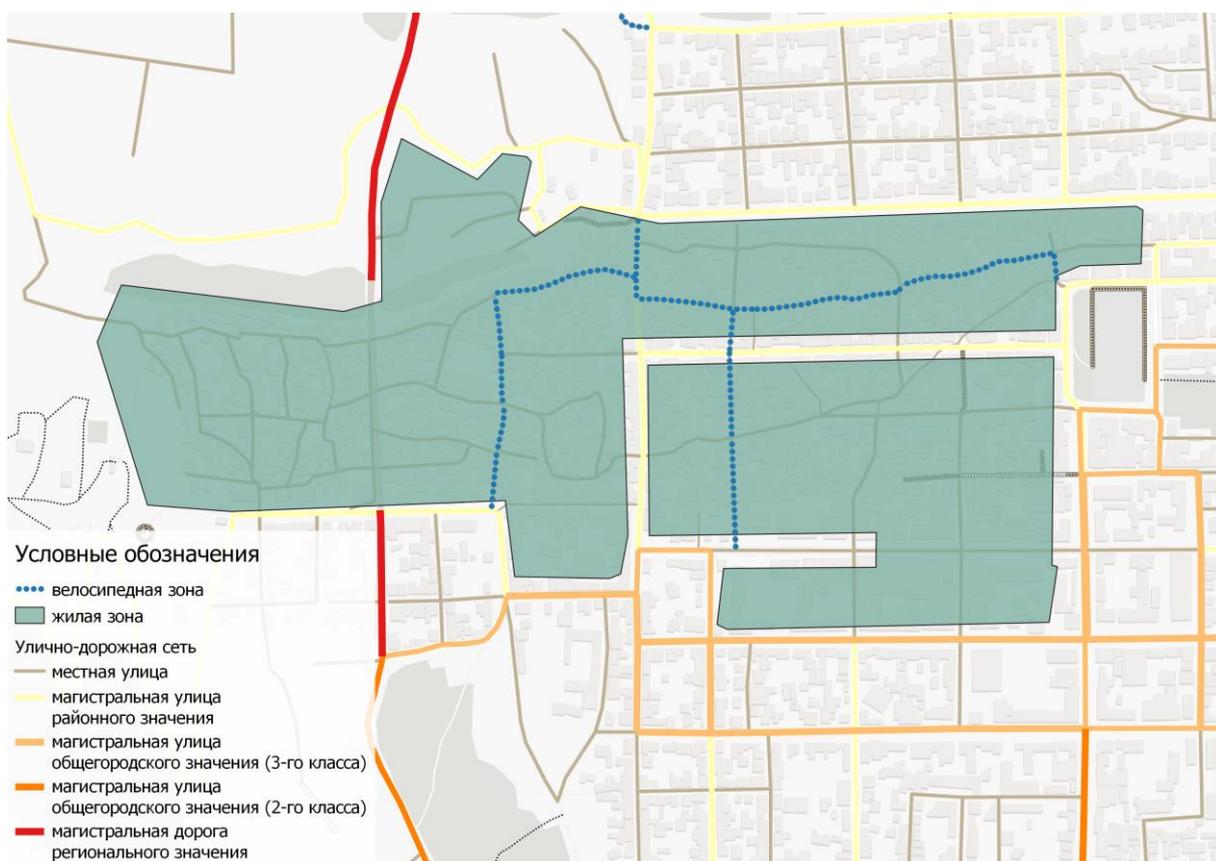


Рисунок 78 – Жилые и велосипедные зоны в центре города на период пилотирования

Также в качестве пилота предлагается изменить схему ОДД на улицах вблизи Верхнего базара в соответствии со схемой на рисунке 79. Для этого необходимы следующие мероприятия:

- организация общего пространства (shared space) на ул. Ленина от пер. Гаджиева до ул. Сальмана с проезжей частью в одном уровне с тротуарами (в рамках капитального ремонта);
- велосипедная зона на ул. Ленина (знаки 5.39 и 5.40);
- жилые зоны на ул. Таги-Заде, пер. Гаджиева, ул. Ленина от ул. Самурского до пер. Гаджиева (знаки 5.21 и 5.22);
- упорядочивание парковки, обустройство парковочных карманов;
- введение платы за длительную стоянку, ограничение бесплатного времени стоянки;
- установка парконов, системы контроля оплаты, знаков 6.4 «парковка» с указанием платности.

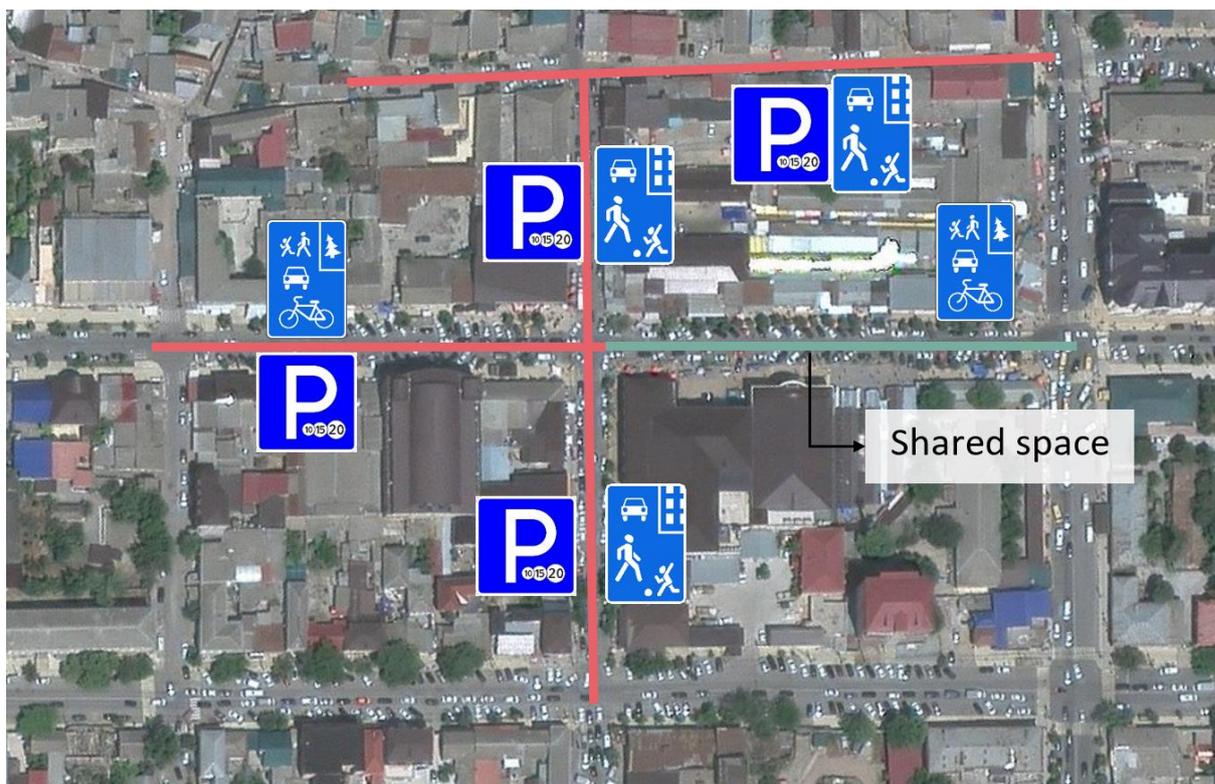


Рисунок 79 – Схема ОДД у Верхнего базара

После окончания реконструкции улиц Ленина, Дахадаева, С. Стальского, Эмиргамзаева, Таги-Заде, Курбанова, Э. Пашабекова, Сальмана и пл. Свободы предлагается реализовать основное изменение в транспортной схеме центра города – отведение магистральных транспортных потоков от ул. Сальмана. Таким образом, работы по реконструкции этих улиц следует выполнить в первую очередь. Предлагаемые решения представлены на транспортной схеме (рисунок П2.1). Для проведения тестирования необходимы следующие мероприятия:

- закрытие для движения механических транспортных средств, кроме маршрутных на участке ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Пушкина;
- организация одностороннего движения на участке ул. Сальмана от ул. Ленина до пл. Свободы в сторону пл. Свободы, полосы для маршрутных транспортных средств в сторону ул. Ленина;
- организация одностороннего движения по ул. Дахадаева от пл. Свободы до и в сторону ул. Буйнакского, по ул. Эмиргамзаева от ул. Буйнакского до и в сторону ул. Таги-Заде, по ул. Таги-Заде от ул. Эмиргамзаева до и в сторону ул. С. Стальского, по ул. С. Стальского от ул. Таги-Заде до и в сторону ул. Э. Пашабекова, по пл. Свободы от ул. Сальмана до и в сторону ул. Айдынбекова, по ул. Ленина от ул. Дахадаева до и в сторону ул. Эмиргамзаева;

- организация полосы для маршрутных транспортных средств на пл. Свободы от ул. Сальмана до и в сторону ул. Курбанова, по ул. Курбанова от пл. Свободы до и в сторону ул. Гагарина, по ул. Гагарина от ул. Курбанова до и в сторону ул. Э. Пашабекова, по ул. Сальмана от ул. Ленина до ул. Пушкина в обе стороны;
- введение светофорного регулирования пересечения ул. Дахадаева и ул. Пушкина;
- корректировка режимов светофорного регулирования на пропуск магистральных транспортных потоков.

Период тестирования по каждому решению составляет 2–3 месяца. Сразу после внедрения новшества могут вызвать недовольство: плата за парковку, ограничение скорости движения, изменение привычных маршрутов движения, запрет транзитного движения и т.д. Преимущества предлагаемых мероприятий станут видны через какое-то время, после периода привыкания. О нововведениях следует информировать жителей, рассказывать для чего делаются изменения, на что они влияют. В конце тестового периода проводится исследование общественного мнения для оценки мероприятий.

В соответствии с проектной схемой скоростного режима (рисунок 69) на большинстве улиц запланировано введение ограничения максимальной скорости 40 км/ч или менее. В рамках пилотного проекта предлагается организовать на территории города зону ограничения максимальной скорости движения 40 км/ч. Зона ограничения максимальной скорости обозначается с помощью знаков 5.31 и 5.32. На рисунке 80 представлена схема зоны ограничения максимальной скорости движения. На территории города ограничение максимальной скорости движения 40 км/ч не действует на а/д «Кавказ», участке ул. Гагарина от въезда в город до ул. Г. Сеидова.

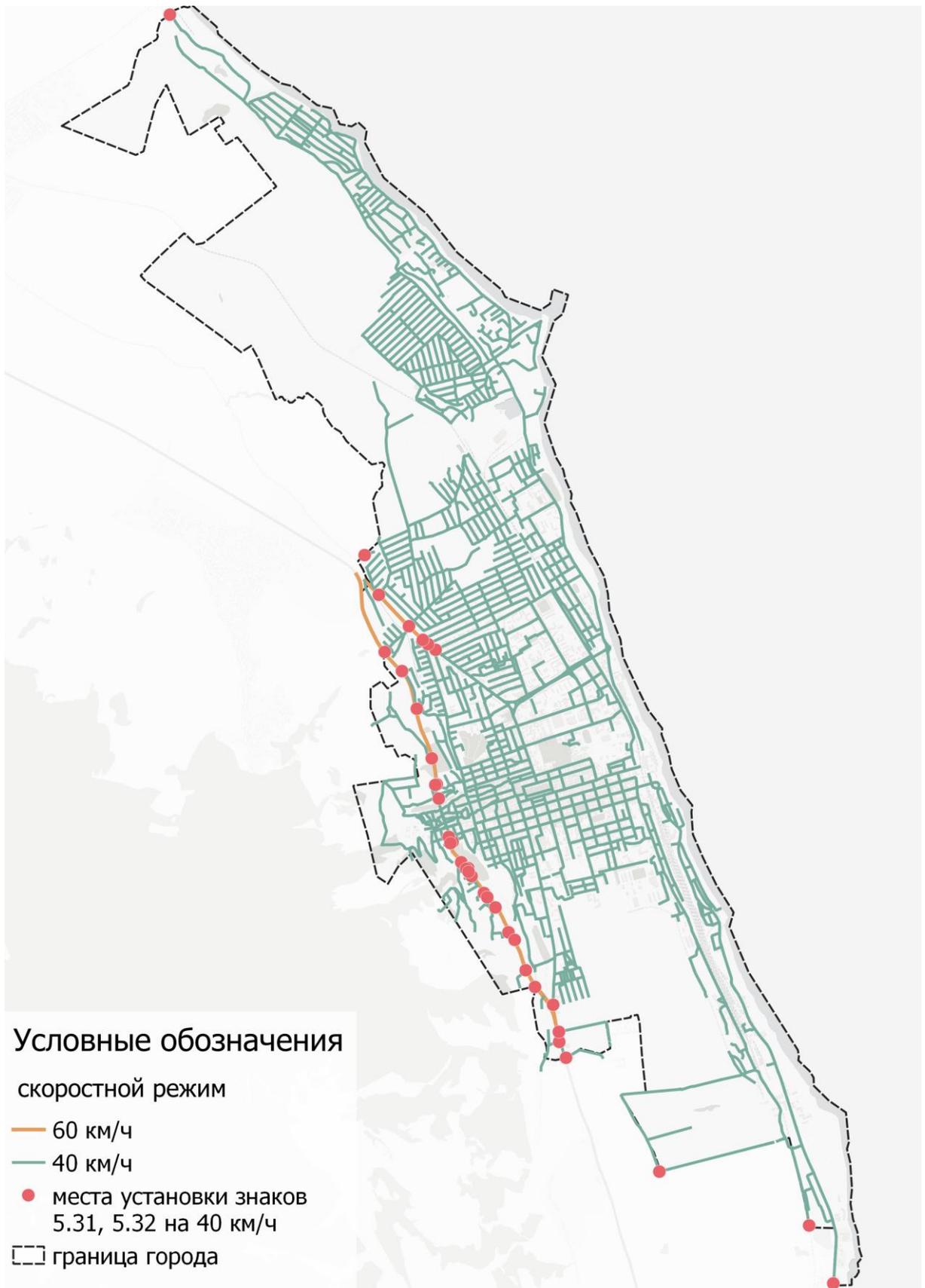


Рисунок 80 – Зона ограничения максимальной скорости движения 40 км/ч

## **5 Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

Исходя из целей разработки КСОДД, а также для оценки эффективности предложенных мероприятий по ОДД были приняты следующие целевые показатели:

- прогноз показателей безопасности дорожного движения;
- прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;
- прогноз параметров эффективности организации дорожного движения;
- прогноз экологических показателей.

### **5.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения**

Методические подходы к оценке эффективности.

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определилось следующее последствие реализации мероприятий:

Незначительное повышение общего числа дорожно-транспортных происшествий, при этом снижение дорожно-транспортных происшествий в результате которых погибли или были ранены люди.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно - транспортных происшествий. Достаточно сказать, что средний возраст погибающих в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Правильное определение «стоимости» человеческой жизни и соответствие выплат семьям погибших величине «стоимости» человеческой жизни является важной социальной задачей, обеспечивающей общественную стабильность. Несоблюдение (занижение) выплат в связи с гибелью людей в чрезвычайных ситуациях приводит к появлению общественного

недовольства и политической напряженности. Появление зон социальной и политической напряженности в свою очередь снижает качество жизни людей и способствует эрозии человеческого капитала. Величина «стоимости» человеческой жизни (компенсации ущерба в связи с гибелью человека в чрезвычайных ситуациях) должна отвечать следующим основным требованиям:

22. Соответствие субъективному требованию «справедливости» - значительное большинство взрослого населения страны должно рассматривать возмещение в связи с гибелью человека при ЧС различного характера как достаточное для компенсации понесенного ущерба;
23. Достаточность возмещения для компенсации суммарного материального ущерба, реально понесенного домохозяйством в связи с гибелью человека в результате ЧС;
24. Достаточность компенсации для возмещения морального ущерба (нравственных страданий), понесенных близкими в результате гибели человека из-за ЧС.

Основные подходы, которые могут быть использованы при оценке стоимости человеческой жизни, приведены в таблице 38.

Получены оценки материальных потерь из-за преждевременной смерти среднестатистического человека в результате чрезвычайных ситуаций для национальной экономики и для отдельного домохозяйства — они составляют 31,7 и 7,9–10,5 млн. руб. соответственно (в ценах 2017 г.). Приводятся оценки стоимости жизни среднестатистического человека в России, полученные на основании социологических опросов, проведенных в 2017 г. Оценка среднего значения стоимости жизни в России, полученная методами социологии, составляет 5,2 млн. руб., медианное значение — 1,4 млн руб.

Таблица 38 - Подходы к оценке стоимости человеческой жизни

№п/п	Наименование основных теоретико-методологических подходов к оценке стоимости жизни человека	Краткая характеристика основных теоретико-методологических подходов к оценке стоимости жизни человека
1	Подход с позиций нормативно установленного возмещения в связи с гибелью человека и исполнения решения суда	Основывается на законодательных решении суда, определившего максимальный размер компенсации по возмещению ущерба здоровью и жизни пострадавшего человека от действия физического или юридического лица в результате ЧС.
2	Подход с позиции полезности человека для общества	Основывается на теории полезности и направлен на расчет экономической или общественной полезности человека для общества при наступлении временной или стойкой утраты человеком трудоспособности или его преждевременной смерти; выражается через показатель произведенного ВВП из-за гибели человека в результате ЧС
3	Подход с точки зрения полезности человека для домохозяйства	Основывается на официальных экономико-демографических показателях и позволяет определить стоимость жизни как разницу накопленных и потребленных человеком материальных благ и услуг на основании будущего возможного заработка человека.
4	Социологический подход	Основывается на социологических опросах различных социальных групп населения страны (региона, города) и позволяет определить экономический эквивалент «стоимости» жизни среднего человека как величину «достаточного» и «справедливого» возмещения в связи с гибелью человека в результате ЧС – по мнению респондентов.
5	Подход с позиции оценки рисков	Основывается на экономической оценке риска нанесения ущерба здоровью и жизни человека в условиях ЧС посредством определения размера денежного эквивалента, который общество готово заплатить за уменьшение, избежание или предотвращение воздействия ЧС или использовать в качестве компенсации человеку за понесенный ущерб.
6	Подход с позиции готовности физических лиц платить за устранение риска смерти	Основывается на гипотетической готовности физических лиц платить за устранение риска смерти от конкретных управляемых внешних факторов ЧС.
7	Подход с позиций страхования стоимости жизни для отдельных групп населения	Основывается на определении страховыми компаниями размера страховых сумм страховых взносов и компенсации стоимости жизни для отдельных социальных и профессиональных групп населения.
8	Подход с позиций стоимости медицинских услуг, обеспечивающих снижение риска преждевременной смерти	Основывается на расчетах реальных и прогнозируемых максимальных затрат общества на предоставление медицинских услуг, обеспечивающих снижение риска преждевременной смерти человека.

В соответствии с Методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00

ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);
- инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);
- тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);
- легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Согласно методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

Таблица 39 – Социально-экономические издержки от ДТП

Показатель	Прямые потери	Упущенные выгоды
Смертельный исход	(общее число погибших в результате ДТП) × (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе)	(число погибших м/ж в результате ДТП) × (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (средний душевой доход в регионе)
Инвалидизация	(общее число инвалидов в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности × количество человек лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе)	(число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (количество лиц, получивших инвалидность) × (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) × (средний душевой доход в регионе)
Травматизм	(общее число получивших травму в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм)	(средний период восстановления для травм разной степени тяжести) × (количество лиц, получивших травму данного вида) × (средний душевой доход в регионе)

К прямым потерям относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- потери грузоотправителей;
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;
- стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;
- потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП;
- Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

- гибели и ранения людей; – повреждения транспортных средств;
- порчи груза;
- повреждения дороги.

Анализ законодательства показал, что закрепленная в нормативных актах стоимость жизни человека в России составляет от 0,5 до 2,25 млн. руб.

Нормативно установленные в России размеры выплаты компенсации в связи с гибелью человека на производстве или на транспорте:

25. Федеральный закон от 14 июня 2012 года №67-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее также - обязательное страхование), определяет правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования, а также регулирует отношения, возникающие в связи с возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном. В законе установлены компенсации в размере 2 млн. 25 тыс. рублей на случай гибели пассажиров во время перевозки в результате ЧС вне зависимости от наличия вины перевозчика.
26. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ (в редакции от 24.04.2020 с изменениями от 25.05.2020 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» назначает лимит ответственности автовладельца в связи с гибелью пострадавшего в размере 500 тысяч рублей на случай гибели человека в результате ДТП.
27. Федеральный закон от 27.07.2010 №225-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» – лимит ответственности владельца опасного объекта в связи с гибелью пострадавшего составляет 2 млн. рублей и 25 тыс. руб. на погребение погибшего.

В рамках реализации Концепции была утверждена Постановлением Правительства от 3 октября 2013 года №864 федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (в редакции Постановления от 16.05.2020 №703), которая входит в государственную программу «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».

Постановление от 11 октября 2016 года №1031 по итогам анализа реализации первого этапа федеральной целевой программы (далее – Программа), Программа дополнена рядом мероприятий, в том числе направленных на повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В частности, в соответствии

с поручением Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 14 марта 2016 года (Пр-637 от 11 апреля 2016 года, подпункт «д» пункта 3) Программой предусмотрены:

- внедрение результатов научно-исследовательских, экспериментальных и опытно-конструкторских работ, создание передовых методик и технологий, направленных на совершенствование методической базы и материально-технического обеспечения субъектов, реализующих мероприятия по безопасному участию детей в дорожном движении с целью повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2017–2020 годов;

- оборудование аварийно-опасных участков на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения элементами обустройства, в том числе техническими средствами организации дорожного движения;

- завершение второго этапа реконструкции федерального центра подготовки сотрудников Госавтоинспекции – научно-практического полигона, обеспечивающего многоуровневую подготовку сотрудников Госавтоинспекции и работников федеральных органов исполнительной власти в сфере управления безопасностью дорожного движения по широкому спектру программ дополнительного профессионального образования.

В рамках реализации второго этапа в 2019 году:

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1734 (в редакции от 28.04.2020) внесены изменения в порядок допуска граждан к управлению транспортными средствами. В частности, исключен практический экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством. Одновременно практический экзамен в условиях дорожного движения дополнен проверкой основных умений и навыков, которые в настоящее время проверяются на экзаменационной площадке;

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1733 внесены изменения в Правила дорожного движения, направленные на обеспечение соблюдения водителями автомобильного транспорта установленного режима труда и отдыха. Установлены временные периоды, в течении которых водитель грузового автомобиля с разрешенной массой свыше 3,5 т или автобуса обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления, а также использовать ежедневный и еженедельный отдых. Также вводится максимальное время управления транспортным средством в течении 24 часов.

В результате реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети ГО «город Дербент», перечисленных в таблице, к 2025 году произойдет снижение ДТП на 10,86% по сравнению с 2017 годом.

## **5.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение**

Уровень автомобилизации населения города легковым автотранспортом в настоящее время составляет 166,83 единицы на 1000 жителей. Уровень автомобилизации на конец расчетного срока принят 220-275 единиц на 1000 жителей.

Реализация мероприятий, предложенных данным проектом, на Расчетный срок снизит среднюю скорость движения транспортных потоков, увеличит среднее время прохождения узлов УДС ГО «город Дербент» транспортными средствами, но значительно снизит опасность спорных и аварийных ситуаций, тем самым повысит безопасность дорожного движения ГО «город Дербент».

## **5.3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения**

Прогнозируется увеличение числа жителей, а увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте. Увеличению интенсивности движения на дорогах. Поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров общественным транспортом, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта на расчетный срок внешние связи ГО «город Дербент» также, как и в настоящее время будут обеспечиваться автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

- Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения;
- Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий;
- Повышение мобильности населения как фактора экономического развития;

В связи с чем, Стратегией социально-экономического развития территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года, в части развития транспортной системы запланирован ряд мероприятий, направленных на развитие автодорожной сети, развитие инфраструктуры и подвижного состава транспорта.

Прогноз развития дорожной сети на территории ГО «город Дербент» (до 2034 г.) предлагается:

- строительство автомобильной дороги в обход г. Дербент;
- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и автомобильных дорог;
- строительство новых автомобильных дорог, улиц и проездов;
- строительство транспортных развязок, путепроводов, пешеходных переходов в разных уровнях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерные ограждения, дорожные знаки, разметка, шумовые полосы и т.д.);
- реконструкция магистральных улиц и дорог, протяженностью 24,6 км;
- строительство магистральных улиц, протяженностью 81,66 км;
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Выполнение мероприятий приведет к увеличению доли протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности.

#### **5.4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

По-прежнему, одним из основных и устойчивых источников негативного воздействия на окружающую среду является автотранспорт, создающий высокую плотность и токсичность загрязнения.

В 2016 – 2018 годах на территории Республики Дагестан ведущими загрязнителями атмосферного воздуха являлись диоксид азота, диоксид серы, свинец, оксид углерода, взвешенные вещества, формальдегид, бенз(а)пирен), азота оксид. При этом, за последние 3 (три) года в Республике наблюдаются позитивные тенденции, обусловленные снижением загрязнения, формируемого

выбросами автотранспорта в зоне жилой застройки, что подтверждается данными исследований атмосферного воздуха в зоне влияния автомагистралей. Число проб, превышающих гигиенические нормативы, снизилось до 0%<sup>21</sup> в 2018 году.

Физические факторы воздействия на окружающую среду представляют собой в основном шумовые, вибрационные и электромагнитные поля. Уровни воздействия шума и вибрации на селитебной территории не превышают нормативных значений.

Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта представлены в п. 12 Этапа I настоящего Документа.

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится более 80%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90%. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 1,7%.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 5% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукomплектованные автотранспортные средства). В условиях слабой организации сбора и утилизации таких автомобилей (в первую очередь личного транспорта) происходит их накопление, что представляет серьезную проблему.

## **5.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка эффективности и результативности КСОДД представляет собой совокупность показателей оценки фактической эффективности в процессе и по итогам реализации программы, характеризующих успешность ее выполнения в экономической, социальной и экологической сферах. По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Республике Дагестан в 2018 году». результативность программы оцениваются с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию, и возможных рисков.

Оценка эффективности реализации КСОДД производится ежегодно и обеспечивается мониторингом результатов ее реализации в целях уточнения степени решения задач и выполнения мероприятий программы.

Для оценки эффективности реализации программы используются показатели (критерии) эффективности, которые отражают выполнение мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы производится путем сравнения фактически достигнутых показателей за соответствующий год с утвержденными значениями показателей (критериев).

Результативность оценивается как степень достижения запланированных нефинансовых (натуральных) и финансовых результатов реализации основных мероприятий и в целом программы.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации основных мероприятий и в целом программы.

Индексы результативности рассчитываются для натуральных и финансовых показателей по следующим формулам:

Ирез - результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ирез} = (\text{Рф}1/\text{Рн}1 + \text{Рф}2/\text{Рн}2 + \dots + \text{Рф}n/\text{Рн}n)/n$$
, где

Рф - фактический натуральный показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

Рп - нормативный (плановый) показатель, утвержденный КСОДД;

n - количество натуральных показателей (критериев) КСОДД.

Ифинрез - финансовая результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ифинрез} = \text{Фф}/\text{Фп}$$
, где:

Фф - фактический финансовый показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

Фп - финансовый плановый показатель, утвержденный программой.

Эффективность оценивается как отношение достигнутых (фактических) нефинансовых результатов основных мероприятий программы к затратам по основным мероприятиям, КСОДД в целом.

Эффективность основного мероприятия, программы в целом определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности определяется по формуле:

$$\text{Иэфф} = \text{Ирез}/\text{Ифинрез}$$
, где:

Иэфф - индекс эффективности;

Ирез - индекс нефинансовой результативности;

Ифинрез - индекс финансовой результативности.

Основным критерием оценки результативности реализации программы является полнота достижения, запланированного (требуемого) результата КСОДД.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации КСОДД в соответствии с таблицей 40.

Таблица 40 - Качественная оценка эффективности реализации КСОДД

Наименование показателя	Значение показателя	Качественная оценка мероприятия, программы в целом
Индекс эффективности (Иэфф)	$1,0 < \text{Иэфф} < 2,0$	Высокоэффективные
	$0,7 < \text{Иэфф} < 1,0$	Уровень эффективности средний
	$0,5 < \text{Иэфф} < 0,7$	Уровень эффективности низкий

	Иэфф < 0,5 или Иэфф > 2,0	Неэффективные
--	------------------------------	---------------

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений Иэфф. Реализация КСОДД признается:

- с высоким уровнем эффективности, если значение Иэфф больше либо равно 1,0;
- со средним уровнем эффективности, если значение Иэфф меньше 1,0, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация КСОДД признается с низким уровнем эффективности.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 41.

Таблица 41 - Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование</b>	<b>Цель</b>	<b>Социально-экономический эффект</b>
1	Мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	Увеличение пропускной способности автодороги и повышение безопасности дорожного движения.	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП
2	Мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории городского округа	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
3	Мероприятия по оптимизации парковочного пространства	Организация мест для постоянного и временного хранения	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
		автотранспортных средств	
4	Мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения	Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связанности территории городского округа	Снижение времени в пути. Снижение перегрузки улично-дорожной сети, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры являются время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду и доступность объектов транспортной инфраструктуры.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие транспортной сети в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ, а также по повышению уровня безопасности дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

При планировании ресурсного обеспечения, учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения.

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращения социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и количественными

параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Мероприятия, предусмотренные в рамках КСОДД ГО «город Дербент», представляют собой сводный комплекс проектов из действующих на дату разработки КСОДД государственных, муниципальных программ, стратегии социально-экономического развития, Генерального план городского округа, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения в границах ГО «город Дербент».

Основными функциями администрации по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе городского округа и предложений о её корректировке.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- [1] *Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения"*, 2020.
- [2] *Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021, с изм. от 27.10.2022) "О безопасности дорожного движения"*, 2021.
- [3] *OECD/ECMT, Transport Research Centre: Speed Management report*, Paris, 2006.
- [4] *Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 14.07.2022) "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"*, 2022.
- [5] *Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 N 767 (ред. от 11.06.2021) "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации"*, 2021.
- [6] *СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* (с Изменениями N 1, 2)*, Москва, 2016.
- [7] *ГОСТ Р 58653-2019. Дороги автомобильные общего пользования. Пересечения и примыкания. Технические требования*, Москва: Стандартинформ, 2019.
- [8] *СП 34.13330.2012 "Автомобильные дороги" Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\**, Москва, 2013.
- [9] *СП 396.1325800.2018 Свод правил. Улицы и дороги. Правила градостроительного проектирования*, Москва, 2018.
- [10] *ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств*, Москва: Стандартинформ, 2020.
- [11] *«СП 396.1325800.2018 Свод правил. Улицы и дороги. Правила градостроительного проектирования»*, 2018.
- [12] *«СП 59.13330.2016 Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»*, 2016.
- [13] *ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля*, Москва: Стандартинформ, 2018.

- [14] М. Агеев, «Влияние стоящих транспортных средств в непосредственной близости от нерегулируемых пешеходных переходов на безопасность дорожного движения,» *БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ*, № 19, pp. 30-37, 2020.
- [15] ВОЗ, «РЕГУЛИРОВАНИЕ СКОРОСТИ,» 2017. [В Интернете]. Available: [https://www.who.int/roadsafety/week/2017/ManagingSpeed\\_RU.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/2017/ManagingSpeed_RU.pdf).
- [16] P. Wramborg, «A New Approach to a Safe and Sustainable Road Structure and Street Design for Urban Areas,» *Proc. Road Saf. Four Continents Conf.*, p. 13, 2005.
- [17] *Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения "Методы успокоения движения"*, Москва, 2017.
- [18] *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*.
- [19] ВОЗ, Всемирный банк, ФИА, GRSP, *Управление скоростью - руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов*, 2008.
- [20] ВОЗ, «Снижение скорости в среднем на 5% может привести к 30%-ому сокращению числа аварий со смертельными исходами,» 2017. [В Интернете]. Available: [https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0003/338214/cut-speed-RU.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/338214/cut-speed-RU.pdf).

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица П.1 Основные проектные технические параметры улиц и дорог г. Дербент

Класс	Категория	Ширина полосы отвода, м	Расчетная скорость	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане с виражом/	Наибольший продольный уклон,	Наименьший радиус	Наименьший радиус	Минимальная ширина обочины, м	Наименьшая ширина	Ширина полосы для движения велосипедистов (полосы)
<u>Внеуличные дороги</u>												
1	Магистральные дороги скоростного движения (IБ)	50-100	130	3,50-3,75	4-6	1200/1900	40	21500	2600	3,75	-	-
			110			760/1100	45	12500	1900	3,75	-	-
			90			430/580	55	6700	1300	2,50	-	-
2	Магистральные дороги регулируемого движения (IВ)	50-100	90	3,50-3,75	4-6	430/580	55	5700	1300	2,50	-	-
			80			310/420	60	3900	1000	1,50	-	-
			70			230/310	65	2600	800	1,50	-	-
3	Магистральные дороги (II)	40-80	80	3,25-3,50	2-4	310/420	60	3900	1000	1,50	-	-
			70			230/310	65	2600	800	1,50	-	-
			60			170/220	70	1700	600	1,50	-	-
4	Магистральные дороги (III)	20-50	70	3,25-3,50	2	230/310	65	2600	800	1,50	-	-
			60			170/220	70	1700	600	1,50	-	-
			50			110/140	70	1000	400	1,00	-	1,00-1,50**

Класс	Категория	Ширина полосы отвода, м	Расчетная скорость	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане с виражом/	Наибольший продольный уклон,	Наименьший радиус	Наименьший радиус	Минимальная ширина обочины, м	Наименьшая ширина	Ширина полосы для движения велосипедистов (полосы)
5	Местные дороги (IV)	15-30	60	3,00	2	170/220	70	1700	600	1,50	-	-
			50			110/140	70	1000	400	1,00	-	1,00-1,50**
			40	3,00	1-2	70/80	80	600	250	1,00	-	1,00-1,50**
<u>Улицы в застройке</u>												
2γ	Магистральные улицы общегородского значения	30-80	80	3,25-3,50	4-6	310/420	60	3900	1000	-	3,00	1,20-1,50
2β			70	3,25-3,50	4-6	230/310	65	2600	800	-	3,75	1,20-1,50
3γ			70	3,00-3,25	4-6	230/310	65	2600	800	-	3,00	1,20-1,50
3β			60	3,00-3,25	2-4	170/220	70	1700	600	-	3,00	1,20-1,50
3α			50	3,00-3,25	2-4	110/140	70	1000	400	-	4,50	1,20-1,50
4γ		20-50	70	3,00-3,25	2	230/310	60	2600	800	-	2,25	1,20-1,50

Класс	Категория	Ширина полосы отвода, м	Расчетная скорость	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане с виражом/	Наибольший продольный уклон,	Наименьший радиус	Наименьший радиус	Минимальная ширина обочины, м	Наименьшая ширина	Ширина полосы для движения велосипедистов (полосы)
4β	Магистральные улицы районного значения		60	3,00-3,25	2	170/220	70	1700	600	-	3,00	1,20-1,50
4α			50	2,75-3,00	2-4	110/140	70	1000	400	-	4,50	1,20-1,50
5γ	Улицы местного значения	10-20	50	2,75-3,00	2	110/140	80	1000	400	-	1,50	-
5β			40	3,50-4,00	1	70/80	80	600	250	-	2,50	1,20-1,50
5α			30	3,50-4,00	1	40/40	80	600	200	-	2,50	-

Примечания:

В случаях необходимости резкого изменения направления улиц и дорог классов 3-5 в горных условиях допускается устройство серпантина.

\* - при устройстве серпантина допускаются меньшие значения согласно п. 5.4 СП 34.13330.2012 [8].

\*\* - полосу для движения велосипедистов допускается совмещать с обочиной

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Схема организации транспортных потоков в центральной части г. Дербент

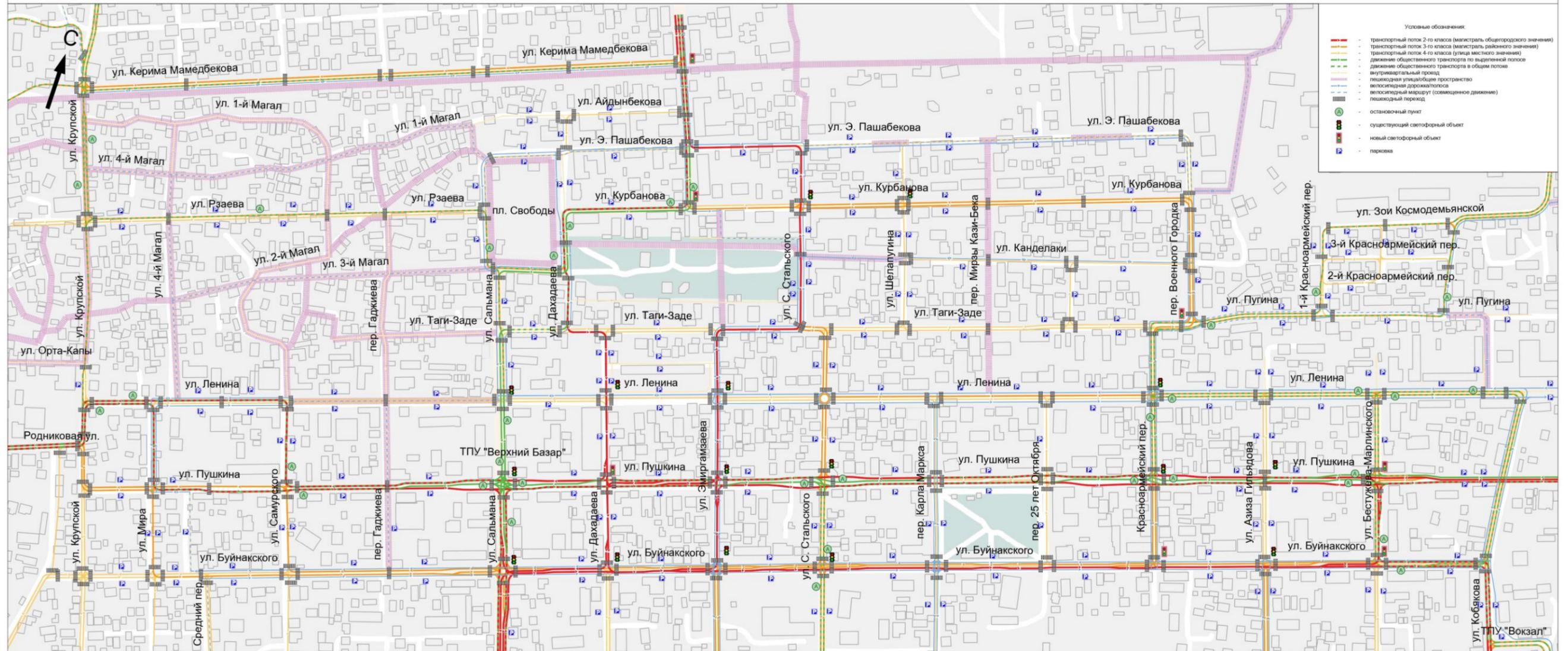


Рисунок Б1 – Схема организации транспортных потоков в центральной части г. Дербента

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Требования к дорожным знакам

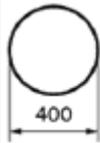
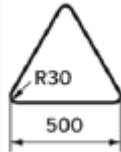
Дорожные знаки устанавливаются на металлические стойки, толщиной 3,5мм, диаметрами 76 и 102 мм по ГОСТ10704-91\* и ГОСТ10705-80\*. Фундамент под дорожные знаки из монолитного бетона В15. Стойки дорожных знаков в проекте оцинкованные. Стойки приняты диаметрами 76 мм.

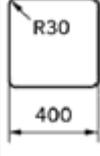
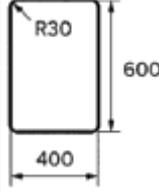
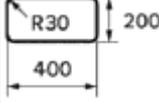
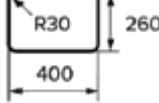
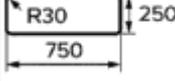
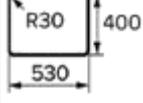
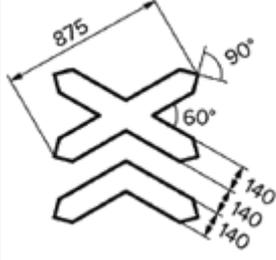
Дорожные знаки, по своим световозвращающим свойствам и геометрическим параметрам, должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» и ГОСТ Р 52290-2004 «Знаки дорожные. Общие технические условия» выполняются с покрытием высокоинтенсивной пленкой тип А.

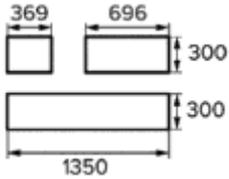
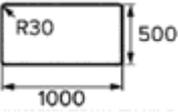
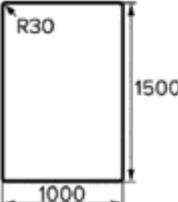
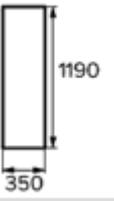
Согласно п. 5.1.16 ГОСТ Р 52289 «типоразмеры знаков по ГОСТ Р 52290 принимают по таблице 1 (ГОСТ Р 52289), кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом. Допускается по этой же таблице принимать типоразмеры знаков по ГОСТ 32945. При необходимости допускается применять знаки большего типоразмера. На одной дороге предпочтительно применять знаки одного типоразмера, соответствующего одному из вышеуказанных стандартов».

В целях создания комфортной среды и улучшения видимости в стесненных условиях в историческом центре города, а также на местных улицах и проездах, предлагается экспериментальное применение дорожных знаков, соответствующих специальному уменьшенному типоразмеру «400» в соответствии с таблицей П.3. В прочих условиях рекомендуется применять типоразмеры знаков согласно межгосударственному стандарту ГОСТ 32945.

Таблица П3.1 – Параметры знаков типоразмера «400».

Тип знака	Параметры
Круглые знаки	
Треугольные знаки	

Тип знака	Параметры
Знак 2.5	
Квадратные знаки	
Прямоугольные вертикальные знаки. Кроме 6.1, 6.19.1-6.19.2, 8.22.1-8.22.3	
Прямоугольные горизонтальные знаки. Кроме 1.34.1-1.34.3, 5.15.1, 5.15.7, 5.15.8 и ниже	
Знаки 8.4.1-8.4.9, 8.9.2, 8.25	
Знаки 5.7.1, 5.7.2, 5.23.2, 5.24.2, 6.14.2- 6.16, 6.18.1-6.18.3	
Знаки 5.15.1, 5.15.7, 5.15.8 (двухполосные) 5.15.3, 5.15.5 (трехполосные)	
Знаки 1.3.1, 1.3.2	

Тип знака	Параметры
Знаки 1.34.1-1.34.3	
Знаки 5.15.1 5.15.7 5.15.8	
Знаки 6.1 6.19.1 6.19.2	
Знаки 8.22.1-8.22.3	

### Требования к разметке

Горизонтальная и вертикальная разметка проектируется в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования». Горизонтальная линейная и нелинейная разметка устраивается преимущественно краской. Применение термопластика рекомендуется только на наиболее загруженных направлениях и за чертой городской застройки, так как термопластик создает опасную скользкость для двухколесного транспорта, а также образует микрочастицы при разрушении.

Разметка мест погрузки и разгрузки выполняется с нанесением разметки желтого цвета типа 1.4 по периметру места и в виде диагональных штрихов под углом 45° к краю места с интервалом 20 см.

Обозначение велосипедной дорожки/полосы производится сплошной окраской. Цвет окраски велосипедной дорожки/полосы RGB 82,165,145 (бледно-зеленый) вне примыканий, RGB 255,102,102 (алый) на пересечениях.