

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
«ГОРОД КАЛИНИНГРАД»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от «30» 12 2019г.
г. Калининград

№ 1261

О внесении изменений в постановление администрации городского округа «Город Калининград» от 15.10.2019 № 934 «Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения городского округа «Город Калининград» на период 2019-2035 гг.»

В целях приведения утвержденной комплексной схемы организации дорожного движения городского округа «Город Калининград» в соответствие требованиям приказа Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Внести изменения в постановление администрации городского округа «Город Калининград» от 15.10.2019 № 934 «Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения городского округа «Город Калининград» на период 2019-2035 гг.», изложив приложение в новой редакции (приложение).

2. Управлению делопроизводства администрации городского округа «Город Калининград» (Липовецкая Ю.И.) обеспечить опубликование настоящего постановления в газете «Гражданин», на официальном сайте администрации городского округа «Город Калининград» в сети Интернет.

3. Настоящее постановление вступает в силу с момента его опубликования.


4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на председателя комитета развития дорожно-транспортной инфраструктуры администрации городского округа «Город Калининград» Кутина О.В.

Глава городского округа



А.Н. Силанов

Приложение
к постановлению администрации
городского округа «Город Калининград»
от «30» 12 2019 г. № 1261

УТВЕРЖДАЮ
Глава городского округа
«Город Калининград»

А.Н. Силанов
« » 2019 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД КАЛИНИНГРАД»
на период 2019-2035 гг.

Министерство развития инфраструктуры Калининградской области
«29» ноября 2019 г.
Министерство природных ресурсов и экологии Калининградской области
«04» декабря 2019 г.
Агентство по архитектуре, градостроению и
перспективному развитию Калининградской области
«10» декабря 2019 г.
Государственное казенное учреждение Калининградской области
«Управление дорожного хозяйства Калининградской области»
«04» декабря 2019 г.
Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления
Министерства внутренних дел Российской Федерации по Калининградской области
«04» декабря 2019 г.
Муниципальное образование «Гурьевский городской округ»
«03» декабря 2019 г.
Муниципальное образование «Светловский городской округ»
«05» декабря 2019 г.
Муниципальное образование «Зеленоградский городской округ»
«09» декабря 2019 г.

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ
СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

Наименование органа или организации	Дата	Номер	Примечание
Министерство развития инфраструктуры Калининградской области	29.11.2019	03-2019/ 10263-ЕД	
Министерство природных ресурсов и экологии Калининградской области	04.12.2019	10302-ОС	
Агентство по архитектуре, градостроению и перспективному развитию Калининградской области	10.12.2019	15696	
Государственное казенное учреждение Калининградской области «Управление дорожного хозяйства Калининградской области»	04.12.2019	6072	
Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Калининградской области	04.12.2019	19/5665	
Муниципальное образование «Гурьевский городской округ»	03.12.2019	13/16586	
Муниципальное образование «Светловский городской округ»	05.12.2019	19/5501	
Муниципальное образование «Зеленоградский городской округ»	09.12.2019	7534-ю/01- 24	

СОДЕРЖАНИЕ

Список принятых сокращений	5
Введение	6
Задание на проектирование комплексной схемы организации дорожного движения	8
Паспорт комплексной схемы организации дорожного движения	12
1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	15
1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации	15
1.2. Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории городского округа «Город Калининград»	16
1.3. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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	18
1.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории г. Калининграда	20
1.5. Оценка существующей организации движения, организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок, данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения по административным районам города Калининграда	30
1.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа «Город Калининград»	64
1.7. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	78
1.8. Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств, результаты анализа пассажиропотоков	83
1.9. Оценка и анализ условий пешеходного и велосипедного передвижения на территории городского округа «Город Калининград»	116
1.10. Оценка и анализ движения грузовых транспортных средств на территории городского округа «Город Калининград»	117
1.11. Анализ уровня безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий в границах городского округа «Город Калининград»	129
1.12. Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	137
1.13. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	139
2. Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения города Калининграда	141

2.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	142
2.2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	150
2.3. Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров), оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление на территории городского округа «Город Калининград», перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	156
2.4. Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе обеспечение благоприятных условий для движения маломобильных групп населения	163
2.5. Организация движения маршрутных транспортных средств, введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	168
2.6. Развитие парковочного пространства	172
2.7. Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	179
2.8. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий г. Калининграда	180
2.9. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	181
2.10. Организация пропуска транзитных и грузовых транспортных средств	181
2.11. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	191
2.12. Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	192
2.13. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, проведение локально-реконструкционных мероприятий, повышающих эффективность функционирования сети дорог в целом	194
2.14. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	203
3. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения	204
4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	220
Приложение А	225

СПИСОК ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
РФ – Российская Федерация;
ОАО – открытое акционерное общество;
ФГУП – федеральное государственное унитарное предприятие;
КО – Калининградская область;
ООО – общество с ограниченной ответственностью;
ИП – индивидуальный предприниматель;
УДС – улично-дорожная сеть;
СП – свод правил;
СНиП – строительные нормы и правила;
ГПТ – городской пассажирский транспорт;
ЗАО – закрытое акционерное общество;
АТП – административно-территориальное преобразование;
ВПН – всероссийская перепись населения;
БДД – безопасность дорожного движения;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ПДД – правила дорожного движения;
ТСОДД – технические средства организации дорожного движения;
ПТОП – пассажирский транспорт общего пользования;
ОТ – общественный транспорт;
ИТ – индивидуальный транспорт;
НИР – научно-исследовательская работа;
ОДД – организация дорожного движения;
ТПУ – транспортно-пересадочный узел;
ВСН – ведомственные строительные нормы;
АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением;
ЕЦУ – единый центр управления;
ГО – городской округ;
МГН – маломобильная группа населения;
ЗМО – знаки маршрутного ориентирования;
ГЧП – государственно-частное партнерство;
ЧДД – чистый дисконтированный доход;
ВНД – внутренняя норма доходности.

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) – это системный план мер по организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

КСОДД представляет собой документ, содержащий комплекс взаимосвязанных научно обоснованных системных мероприятий по совершенствованию организации движения транспортных и пешеходных потоков на улично-дорожной сети городского округа «Город Калининград» на среднесрочную перспективу.

КСОДД разработана в соответствии с развитием города в рамках Генерального плана Калининграда, утвержденного решением городского Совета депутатов Калининграда от 06.07.2016 № 225, с пояснительными материалами, а также в соответствии с основными принципами и стратегическими направлениями социально-экономического развития Калининграда на перспективу до 2035 года.

КСОДД реализуется в границах, предусмотренных постановлением Калининградской областной Думы от 25.06.1998 № 44 «Об утверждении границы административно-территориального и муниципального образования «Город Калининград» (в редакции от 30.11.2016 № 16).

Расчетный срок реализации КСОДД – 2019-2035 годы.

Научно обоснованные мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в городе Калининграде программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, обеспечению устойчивого развития транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения, при планировании, реконструкции и развитии улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения.

Управление реализацией КСОДД осуществляется в соответствии с действующим законодательством и муниципальными нормативными правовыми документами города Калининграда.

В рамках выполнения данной работы была разработана совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулирующих мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределить транспортные потоки по магистралям города.

Кроме того, на основе созданной транспортной модели города Калининграда определен комплекс мероприятий по совершенствованию и обеспечению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети, в том числе:

- определение мероприятий по развитию улично-дорожной сети и оптимальному распределению транспортных средств по ней на базе транспортной модели города и на основе загрузки улично-дорожной сети города и причин возникновения очагов ДТП;

- обоснование целесообразности введения светофорного регулирования на основных пересечениях и необходимости модернизации существующих объектов;
- обоснование необходимости создания и развития автоматизированной системы управления дорожным движением;
- разработка предложений по улучшению работы городского пассажирского транспорта;
- разработка мероприятий по оптимизации скоростных режимов и уменьшению отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду.

Внедрение мероприятий по организации движения транспортных потоков, предложенных в результате разработки КСОДД города Калининграда, способно обеспечить:

- оптимальное перераспределение транспорта по УДС города (в т.ч. дальнейшее определение рациональной схемы маршрутов городского пассажирского, грузового и транзитного транспорта, одностороннего движения) с учетом развития УДС;
- повышение пропускной способности магистралей;
- определение целесообразности модернизации и внедрения технических средств регулирования движения;
- оптимизацию скоростных режимов;
- уменьшение отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду.

В процессе разработки вариантов КСОДД города Калининграда осуществлялось построение экономически целесообразного плана развития улично-дорожной сети города и организации дорожного движения в рамках общей концепции развития города Калининграда с учетом разрабатываемого проекта Генерального плана и реальных возможностей его выполнения.

Материалы КСОДД могут быть использованы прежде всего при планировании, реконструкции и развитии УДС города Калининграда, развитии линий пассажирского транспорта, внедрении технических средств регулирования движения

Задание

на проектирование комплексной схемы организации дорожного движения

№ п/п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования
1	2	3
1.	Основные требования к разработке КСОДД	<p>1. Учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД.</p> <p>2. Использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации.</p> <p>3. Использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД.</p> <p>4. Обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.</p>
2.	Нормативные документы	<p>1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;</p> <p>2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>3. Приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p> <p>4. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах от 24.06.2002 № ОС-557-р.</p> <p>5. ГОСТ Р 50597-2017. «Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».</p> <p>6. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования».</p> <p>7. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог».</p> <p>8. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация».</p> <p>9. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;</p> <p>10. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров».</p> <p>11. ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».</p> <p>12. ГОСТ 33127-2014. «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация».</p>

1	2	3
		<p>13. ГОСТ Р 52607-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей».</p> <p>14. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования».</p> <p>15. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».</p> <p>16. ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».</p> <p>17. ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока».</p>
3.	Исходные данные	<p>1. Документы территориального планирования (Генеральный план), документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (при наличии).</p> <p>2. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения.</p> <p>2.1 Информация об обследовании транспортных потоков (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов).</p> <p>2.2 Информация о параметрах движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения).</p> <p>2.3 Информация о результатах обследования пассажиро-потоков.</p> <p>2.4 Информация о результатах обследования грузопотоков.</p> <p>3. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД:</p> <ul style="list-style-type: none"> - размер территории, функциональное зонирование; - транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; - численность населения с динамикой за последние пять лет; - основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); - климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха); - основные экологические характеристики (уровень

1	2	3
		<p>шума, концентрация вредных веществ в атмосфере).</p> <p>4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений:</p> <ul style="list-style-type: none"> - планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД; - общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; - плотность сети дорог; - технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); - наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; - расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; - сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы). <p>5. Характеристика транспортной инфраструктуры:</p> <ul style="list-style-type: none"> - характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД); - численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы); - сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения; - общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций метрополитена и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии); - назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест). <p>6. Организация дорожного движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности);

1	2	3
		<ul style="list-style-type: none"> - обследование эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения. Проведение обследований сопровождать видеосъемкой улично-дорожной сети с возможностью панорамного просмотра видеоизображения; - схемы ОДД на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются основные габаритные размеры узла, дислокация всех используемых ТСОДД, пофазные схемы движения (при наличии светофорного регулирования), интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров). <p>7. Данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - общее количество ДТП, погибших, раненых; - участки концентрации ДТП; - анализ причин и условий, способствующих ДТП; - распределение ДТП по видам; - распределение ДТП по времени свершения: по месяцам, часам суток; - распределение ДТП по местам свершения: на перекрестках, на перегонах, в т.ч. картограмма мест совершения ДТП за последний год, выполненная на плане-схеме территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, с использованием условных обозначений для каждого вида ДТП.
4.	Состав КСОДД	<ol style="list-style-type: none"> 1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД. 2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования). 3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта. 4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования. 5. Очередность реализации мероприятий. 6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД. 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Паспорт
комплексной схемы организации дорожного движения

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения городского округа «Город Калининград»
Основания для разработки КСОДД	Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»
Заказчик КСОДД, место нахождения	Администрация городского округа «Город Калининград» 236000, г. Калининград, пл. Победы, 1
Разработчики КСОДД, место нахождения	Администрация городского округа «Город Калининград» (с учетом КСОДД, разработанной ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (195112, г. Санкт-Петербург, ул. Фучика, 4, лит. К) научно-исследовательской работы по теме: «Комплексная схема развития пассажирского транспорта общего пользования города Калининграда на перспективу до 2020 года с учетом реализации задач транспортного обеспечения проведения игр Чемпионата мира по футболу 2018 года») 236000, г. Калининград, пл. Победы, 1
Цели КСОДД	Выделение основных направлений совершенствования организации движения на улично-дорожной сети города, обеспечивающих повышение уровня стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности (в том числе экологической) работы транспортного комплекса Калининграда путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания жителей города в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду
Задачи КСОДД	- определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса

	<p>за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта;</p> <ul style="list-style-type: none"> - переориентация городской транспортной политики на преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта; - обеспечение приоритета движения общественного пассажирского транспорта по УДС, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения; - повышение пропускной способности улично-дорожной сети и улучшение условий движения транспортных потоков; - развитие системы парковок, в том числе за счет создания сети автомобильных перехватывающих стоянок большой емкости на периферии и на въездах в город, с целью обеспечения возможности пересадки с личного на общественный транспорт; - повышение уровня безопасности транспортной деятельности и снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду; - совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей транспортную деятельность; - повышение мобильности жителей города, улучшение транспортной доступности Калининграда для населения других субъектов Российской Федерации и иностранных государств
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - сокращение времени пребывания пассажиров в пути; - снижение транспортно-эксплуатационных затрат; - уменьшение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу автомобильным транспортом; - снижение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в результате улучшения дорожных условий

Сроки и этапы реализации КСОДД	<ul style="list-style-type: none"> - краткосрочный период - 2019-2020 гг.; - среднесрочный период - 2025 г.; - долгосрочный период - 2035 г. 										
Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - комплексное строительство автомобильных дорог, искусственных сооружений, тротуаров, парковок и велосипедных дорожек; - капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы и установку технических средств организации дорожного движения; - оборудование выделенных полос для движение городского пассажирского транспорта; - организация единого парковочного пространства в целях снижения загруженности улично-дорожной сети; - организация адаптивного координированного управления дорожным движением; - оборудование остановочных площадок, установка и модернизация павильонов для общественного транспорта 										
Объемы и источники финансирования мероприятий КСОДД	<p>Прогнозный общий объем финансирования мероприятий КСОДД на период 2019-2035 годов составляет 2 477,41 млн руб., в том числе по годам:</p> <table data-bbox="784 1246 1368 1440"> <tr> <th>Год</th><th>Всего, млн рублей</th></tr> <tr> <td>2019-2020</td><td>18,31</td></tr> <tr> <td>2025</td><td>1 299,7</td></tr> <tr> <td>2035</td><td>1 159,4</td></tr> <tr> <td>Итого</td><td>2 477,41</td></tr> </table> <p>Финансирование мероприятий КСОДД осуществляется за счет средств местного бюджета, регионального бюджета, федерального бюджета и внебюджетных источников</p>	Год	Всего, млн рублей	2019-2020	18,31	2025	1 299,7	2035	1 159,4	Итого	2 477,41
Год	Всего, млн рублей										
2019-2020	18,31										
2025	1 299,7										
2035	1 159,4										
Итого	2 477,41										

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Город Калининград – административный центр самого западного региона России, единственного субъекта РФ, полностью отделенного от остальной территории страны сотнями километров, двумя государствами (Польша, Литва) и международными морскими водами. У России нет другой территории, где столь длительное время действует режим особой экономической зоны.

Калининград расположен в Приморской низменности, по берегам реки Преголи при ее впадении в Калининградский залив. Калининград находится в 1130 км к западу от Москвы.

Общая площадь городского округа «Город Калининград» составляет 224,58 кв.км. Плотность населения на 1 кв.км территории – 2,116 тыс. человек.

В 2009 году произошли изменения в районном делении городского округа. В результате реорганизации вместо пяти районов было образовано три (Ленинградский, Московский, Центральный).

Сегодня Калининград – динамично развивающийся российский город, с большим экономическим, культурным, научным и образовательным потенциалом. Калининград – это 68,6% всех хозяйствующих субъектов региона, в числе которых значительное число предприятий и организаций, где есть наукоемкие производства, квалифицированные менеджеры, обладающие опытом внешне-экономической деятельности.

Население

По состоянию на 01 января 2018 года численность постоянного населения областного центра составила 475 056 человек и увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 7,8 тыс. человек. Демографическая ситуация в г. Калининграде характеризуется продолжающимся процессом естественной убыли населения. Вместе с тем, миграционный прирост за 2017 год составил 8 167 человек, что на 10,5% больше, чем в соответствующий период прошлого года (миграционный прирост за 2016 год составил 7 391 человек). Наиболее значительный приток населения в город в 2017 году был из Казахстана, Киргизии, Узбекистана и Украины.

Занятость населения

По состоянию на 01 января 2018 года численность безработных граждан, состоящих на учете в ГКУ КО «Центр занятости населения города Калининграда», составила 1229 человек.

В декабре 2017 года численность работающих на крупных и средних предприятиях города составила 113,5 тыс. человек. Наибольшее число работающих занято в следующих видах деятельности:

- государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование – 16,3%;
- обрабатывающие производства – 12,5%;
- образование – 13,8%;

- транспортировка и хранение – 9,3%;
- деятельность в области здравоохранения и социальных услуг – 10,9%;
- торговля оптовая и розничная. ремонт автотранспортных средств, мотоциклов – 8,5%;
- обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха – 4,8%.

1.2. Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории городского округа «Город Калининград»

Калининград сегодня является не только административным, но и деловым и промышленным центром области. Так, в 2017 году около 60% объема отгруженных товаров собственного производства обрабатывающей промышленности Калининградской области было произведено в Калининграде. Более 80% оборота розничной торговли и объема платных услуг населению Калининградской области приходится на административный центр области. Кроме того, до 70% инвестиций в основной капитал, осуществляемых в области, были осуществлены в Калининграде.

По состоянию на 01 января 2018 года число хозяйствующих субъектов составило 36 354 единицы, что составляет 68,6% от числа хозяйствующих субъектов Калининградской области. Основная часть хозяйствующих субъектов является организациями с частной формой собственности (89,2%), 1,8% – государственной и муниципальной формой собственности, 6,1% - иностранной и совместной иностранной и российской формой собственности.

Большая часть указанных организаций занимаются оптовой и розничной торговлей, ремонтом автотранспортных средств и мотоциклов (34,2%). В строительстве занято 13,1% хозяйствующих субъектов, в обрабатывающих производствах – 8,6%. Транспортировкой и хранением занимаются 7,5% хозяйствующих субъектов. Деятельность по операциям с недвижимым имуществом осуществляют 7,4% зарегистрированных на территории города организаций.

В 2015 году произошло ощутимое снижение объема отгруженных товаров в первую очередь в обрабатывающих производствах, вызванное санкциями США, государств ЕС, Канады, Австралии и Норвегии и контрсанкциями России, девальвацией рубля и снижением его покупательной способности, снижением реальных доходов населения и внутреннего потребления. Вместе с тем в 2016-2017 годы наблюдался восстановительный рост.

В добыче полезных ископаемых более 95% отгруженной продукции приходится на добычу нефти и газа. Добыча нефти ведется Группой «ЛУКОЙЛ» на шельфе Балтийского моря (месторождение «Кравцовское»).

В 2016 году общий объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг крупных и средних промышленных организаций Калининграда составил 261 953,2 млн руб. (без учета добычи полезных ископаемых), при этом наибольший объем отгруженных товаров, выполненных работ и оказанных услуг (236 355,4 млн руб.) пришелся на обрабатывающие производства.

По итогам 2017 года наиболее значимыми видами деятельности в обрабатывающих производствах по удельному весу в общем объеме отгруженной продукции (товаров, услуг) являются: производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов (75,9%), производство пищевых продуктов (5,7%), производство химических веществ и химических продуктов (5,3%), производство прочих транспортных средств и оборудования (4,5%).

В первом десятилетии 2000-х годов произошел ряд структурных изменений в промышленности Калининграда. В первую очередь произошли структурные сдвиги в обрабатывающих производствах. Так, последние 5-7 лет наблюдалось динамичное развитие автосборочных производств. В результате удельный вес производства транспортных средств и оборудования в общем объеме отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг собственными силами обрабатывающих производств (по крупным и средним предприятиям) достиг в 2016 году 70,4% (в 2005 году – 8,1%). В числе крупнейших предприятий, занятых производством транспортных средств и оборудования: ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», ФГУП «ОКБ «Факел», ООО «СРП «Преголь» и ООО «Автотор-Холдинг».

Кроме автосборочного производства в последнее десятилетие в городе динамично развивались новые сферы экономической деятельности: производство электрооборудования, мебельное производство, химическая промышленность.

Значимой в экономике городского округа на протяжении последних 20 лет оставалась пищевая промышленность. Так, на производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака в общем объеме отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг собственными силами по виду деятельности «Обрабатывающие производства» в 2000 году приходилось 38%. Однако в связи с динамичным развитием иных сфер деятельности доля пищевой промышленности в обрабатывающих производствах постепенно снижалась и в 2016 году составила 10,3%.

Кроме того, произошли значительные структурные изменения в самой пищевой промышленности. Если в 2000 году на переработку и консервирование рыбы и морепродуктов в производстве пищевых продуктов приходилось 34,4% всей производимой продукции, то уже в 2009 году доля этой отрасли сократилась вдвое и составила лишь 17,2%. Вместе с тем значительно увеличилась доля производства мяса и мясопродуктов в общем объеме отгруженной продукции пищевой промышленности.

Следует отметить, что удельный вес Калининграда в общем объеме производства Калининградской области составляет: в производстве мяса и субпродуктов – 71%, полуфабрикатов мясных – 72,3%, хлеба и хлебобулочных изделий – 82,3%, рыбы мороженной (кроме сельди) – 100%.

Ведущими предприятиями в производстве пищевых продуктов являются: ОАО «Калининградский мясоконсервный комбинат», ООО «Балтпроммясо», ООО «Калининградский деликатес», ООО «Продукты питания», ОАО «Молоко», ООО «Компания ПИТ», ООО «ТПК Балтптицепром», ООО «Союз – ТТМ».

Калининград является одним из лидеров среди региональных центров Российской Федерации по уровню развития малого предпринимательства и по многим показателям, характеризующим состояние малого бизнеса, а в расчете на число жителей и занятых в экономике Калининград приближается к таким крупным экономическим центрам, как Москва и Санкт-Петербург.

По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики Калининградской области, количество малых (включая микропредприятия) и средних предприятий Калининграда по состоянию на 01 января 2018 года составляло 24 221 единицы, или 51 единица на 1 000 населения. Помимо малых предприятий в Калининграде зарегистрировано 17 213 индивидуальных предпринимателей (ИП), или 36 единиц на 1 000 населения.

Туризм

Туризм является одним из приоритетных направлений развития города.

Помимо того, что Калининград является областным центром, это и центр притяжения туристов, так как на его территории расположена основная часть культурно-исторических объектов, музеев, памятников архитектуры и развлекательных комплексов. Здесь находится 536 объектов культурного наследия, каждый из которых по-своему интересен, а все вместе они создают уникальный образ Калининграда, где сочетаются следы его богатой истории и современность.

1.3. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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

Смена экономико-производственной специализации города в рамках России и Балтийского макрорегиона, изменение структуры региональной экономики, изменения в структуре общества и образе жизни горожан (дифференциация по уровню доходов, новые стандарты потребления, резкий рост уровня автомобилизации и т.д.) привели к:

- проблематизации сложившейся пространственной организации города. Ключевыми элементами пространственной организации выступали административные и промышленные зоны, функционально притягивавшие жилые зоны (спальные районы) и инфраструктуру. В результате стали доминировать новые центры, связанные в первую очередь с новыми секторами экономики и стандартами потребления;

- усилению агломерационных связей между Калининградом, Гурьевским муниципальным районом и городами побережья (Зеленоградск, Пионерский, Светлогорск, Балтийск, Светлый), в рамках которых происходит территориальное распределение отдельных производственных, социальных и культурных функций;

- необходимости реализации новых проектов по развитию города. Это связано с тем, что развитие городов обладает гораздо большей внутренней инерционностью, чем рыночная и социальная динамика. Приведение городской среды и системы расселения в соответствие экономическим и социальным изменениям требует селективной поддержки определенных частных проектов.

Территориальное развитие Калининграда основывается на следующих принципах:

- формирование максимально комфортной для временного пребывания и постоянного проживания городской среды;
- максимальная капитализация земельных ресурсов города (что существенно влияет на налоговые доходы бюджета), а также максимально эффективное использование неиспользуемых или неэффективно используемых в данный момент земель;
- переход от традиционного градостроительного зонирования микрорайонов к совмещенным многофункциональным зонам (общественно-жилым зонам, общественно-деловым зонам городского центра, производственно-деловым и торговым зонам) – совмещение деловой и жилой недвижимости с публичными пространствами («микрозонирование» на уровне отдельных девелоперских проектов).

Таким образом, основными направлениями планировочного развития города являются:

- а) сохранение исторически сложившегося планировочного каркаса города с модернизацией отдельных его элементов;
- б) планомерное развитие основной части города в пределах ул. Б. Окружной как исторически сложившейся границы застройки с освоением отдельных районов за ее пределами;
- в) развитие существующего общегородского центра в направлении исторически сложившегося центрального ядра;
- г) развитие существующих и формирование новых общественных центров на периферии города;
- д) формирование специализированного международного выставочно-делового центра на основе дальнейшего развития застройки острова Октябрьского после проведения игр чемпионата мира по футболу 2018 года;
- е) развитие спортивных кластеров городского значения на базе стадиона «Калининград» и спорткомплекса «Янтарь»;
- ж) заполнение лакун, образовавшихся в городской ткани после вывода крупных воинских частей, и военных городков;
- з) сохранение в основных чертах сложившегося промышленно-портового пояса города наряду с реновацией отдельных производственных территорий, примыкающих к жилой застройке;
- и) развитие сложившегося природного каркаса в виде системы парков и озелененных территорий;
- к) формирование образовательного кластера в западной части города на ул. Большой Окружной.

1.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории г. Калининграда

Улично-дорожная сеть г. Калининграда представляет собой исторически сложившуюся радиально-кольцевую структуру городских улиц и дорог. Внешние автомобильные вводы, составляющие радиальные направления, продолжаются следующими магистральными улицами:

- автодорога на города Нестеров, Каунас, Вильнюс, Москву – пр-кт Московский;
- автодорога на города Гурьевск, Советск, Неман – ул. Ю. Гагарина;
- автодорога на аэропорт «Храброво», города Зеленоградск, Пионерский, Светлогорск (А-217 «Приморское полукольцо») – ул. А. Невского;
- автодорога на города Пионерский, Светлогорск, Янтарный – пр-кт Советский;
- автодорога на города Светлый, Приморск, Балтийск – шос. Балтийское;
- автодорога на города Ладушкин, Мамоново – шос. Мамоновское;
- автодорога на поселок Долгоруково, город Багратионовск – ул. Дзержинского;
- автодорога на города Правдинск, Знаменск, Озерск – ул. Подп. Емельянова.

Магистральную сеть города в радиальных направлениях составляют следующие улицы:

- пр-кт Ленинский;
- пр-кт Московский;
- ул. Театральная – пр-кт Мира;
- пр-кт Советский;
- ул. Пролетарская;
- ул. Горького;
- ул. Шевченко – ул. Фрунзе;
- ул. Октябрьская;
- ул. Дзержинского;
- ул. Подп. Емельянова
- ул. 9 Апреля;
- ул. Боткина;
- ул. А. Невского;
- ул. Ю. Гагарина;
- ул. А. Суворова;
- ул. Ген.-фельдм. Румянцева;
- ул. Д. Донского;
- пр-кт Победы.

Радиальные транспортные вводы в г. Калининград связаны между собой автодорогами регионального значения в северной и северо-восточной части – Большой Окружной дорогой и Северным обходом Калининграда, в юго-восточ-

ной и южной части – Южным обходом Калининграда и ул. Б. Окружной. В настоящее время ведется строительство участка Северного обхода Калининграда с двумя транспортными развязками: на участке от пересечения с автодорогой 27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» до пересечения с автодорогой 27 ОП РЗ 27А-024 «Калининград – Полесск». Южный обход Калининграда является продолжением автомобильной дороги 27 ОП РЗ 27А-002-(РЕ 1А) «Калининград – Мамоново II (пос. Новоселово) – граница с Республикой Польша». В северной части обход г. Калининграда имеет 6 транспортных развязок в разных уровнях с пересечениями улиц: пр-кт Победы, пр-кт Советский, ул. Ген. Челнокова, ул. Горького, пр-кт Московский и автодорогой 27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск». Определяющими магистральную сеть города в кольцевых направлениях являются следующие улицы:

- ул. Литовский вал;
- ул. Черняховского;
- пр-кт Гвардейский;
- ул. Ген. Буткова;
- ул. Железнодорожная;
- пр-кт Калинина;
- Второй эстакадный мост;
- Двухъярусный мост.

Элементы радиально-кольцевой структуры магистральной сети улиц города представлены на рисунке 1.1.

Таблица 1.1. Распределение протяженности существующей улично-дорожной сети по административным районам Калининграда

Административный район	Протяженность	
	км	в % к итогу
Ленинградский район	254	32
Московский район	237	31
Центральный район	293	37
Итого	784	100

Однако такое распределение улично-дорожной сети связано главным образом с величиной территории районов и не отражает в полной мере качество транспортного обслуживания населения.

Более объективным показателем, характеризующим уровень обеспеченности жителей города путями сообщения, является плотность улично-дорожной сети.

Плотность улично-дорожной сети г. Калининграда составляет 3,5 км/кв.км, что несколько ниже рекомендуемого значения. Наиболее развита УДС в Ленинградском административном районе: показатель плотности УДС равен 5,7 км/кв.км (таблица 1.2).

Таблица 1.2. Плотность улично-дорожной сети по административным районам

Название района	Площадь района (кв.км)	Плотность УДС (км/кв.км)
Ленинградский	44,3	5,7
Московский	89,7	2,6
Центральный	90,6	3,2

Классификация и состав существующей улично-дорожной сети

Классификация городских улиц и дорог регламентируется в соответствии с СП 42.13330.2016. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*).

В соответствии с указанным документом в зависимости от функционального назначения и планировочных характеристик выделены следующие классы улиц и дорог:

- магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения;
- магистральные улицы районного значения;
- улицы и дороги местного значения;
- проезды.

В таблице 1.3 приводятся основные критерии и показатели улично-дорожной сети.

Таблица 1.3. Основные классификационные признаки улично-дорожной сети

Классы улиц и дорог	Основные классификационные признаки			
	Функциональные	Технические		
		Количество полос движения	Ширина полосы движения, м	Расчетная скорость, км/час
1	2	3	4	5
Магистральные улицы общегородского значения, регулируемого движения 2-го класса - регулируемого движения	<p>Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на внешние автомобильные дороги.</p> <p>Транспортно-планировочные оси города, основные элементы функционально-планировочной структуры города, поселения.</p> <p>Движение регулируемое.</p> <p>Пропуск всех видов транспорта. Для движения наземного общественного транспорта устраивается выделенная полоса при соответствующем обосновании.</p> <p>Пересечение с дорогами и улицами других категорий - в одном или разных уровнях.</p> <p>Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части и в уровне проезжей части со светофорным регулированием.</p>	4-10	3,25-3,75	60-80
Магистральные улицы районного значения, транспортно-пешеходные	<p>Транспортная и пешеходная связи в пределах жилых районов, выходы на другие магистральные улицы.</p> <p>Обеспечивают выход на улицы и дороги межрайонного и общегородского значения.</p> <p>Движение регулируемое и саморегулируемое.</p> <p>Пропуск всех видов транспорта. Пересечение с дорогами и улицами в одном уровне.</p> <p>Пешеходные переходы устраиваются вне проезжей части и в уровне проезжей части.</p>	2-4	3,25-3,75	50-70

1	2	3	4	5
Улицы и дороги местного значения	Транспортные и пешеходные связи на территории районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы районного значения, улицы и дороги регулируемого движения. Обеспечивают непосредственный доступ к зданиям и земельным участкам.	2(3)	3,00-3,50	30-50
Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и др. объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов, кварталов	1-2	3,00-350	30-40

Одним из наиболее важных показателей, характеризующих качественную степень городских путей сообщения, является плотность магистральной сети. Хотя ее удельный вес в общей протяженности улично-дорожной сети города относительно невелик, она играет определяющую роль в обеспечении нормального функционирования городской транспортной системы, и от нее в первую очередь зависит качество транспортного обслуживания населения и качество городской среды для проживания. Именно на магистральной сети осуществляются наибольшие объемы транспортных передвижений, и данные дороги имеют технические параметры, позволяющие достичь более высоких по сравнению с другими категориями улиц показателей пропускной способности и скорости движения за счет многополосной проезжей части, устройства транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях с другими магистралями и внеуличных пешеходных переходов.

Особенностью магистральной сети Калининграда являются стесненные условия, ширина полос движения и их количество зачастую не соответствуют классификационным признакам, в таком случае приоритет отдается выполняемым функциям магистрали. Кроме того, отсутствуют магистрали непрерывного движения, практически все транспортные связи проходят через городской центр.

Опорные магистрали УДС Калининграда представлены на рисунке 1.2.

Улица Подполковника Емельянова – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, ширина проезжей части которой составляет 7 м (1+1 полосы движения), имеется локальное уширение проезжей части до 20 м при пересечении с ул. Б. Окружной, часть остановок общественного транспорта оборудована заездными карманами.

Проспект Калинина – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, минимальная ширина проезжей части составляет 2х7 м, на всем протяжении улицы имеется разделительная полоса, ширина тротуаров составляет 3-6 м.

Площадь Калинина – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет 16,0 м, ширина тротуаров составляет 2-4 м, трамвайное полотно находится в одном уровне с проезжей частью на участке от пр-кта Ленинского до пр-кта Калинина.

Улица Железнодорожная – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, ширина проезжей части которой составляет 10,0 - 16,0 м, ширина тротуаров составляет 1-2 м.

Улица Багратиона – магистральная улица районного значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет от 11,0 м до 14,0 м. Тротуары шириной 1,0-3,0 м расположены с обеих сторон от проезжей части. Трамвайное полотно находится в одном уровне с проезжей частью на участке от ул. Б. Песочной до ул. Железнодорожной, автобусные остановки устроены без заездных карманов.

Проспект Ленинский – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Минимальная ширина проезжей части составляет 14 м (Эстакадный мост). Ширина проезжей части улицы на других участках достигает 28 м, трамвайное полотно находится в одном уровне с проезжей частью, ширина тротуаров составляет 3-4,5 м.

Улица 9 Апреля – общегородская магистраль, объединяет 2-ю эстакаду, пр-кт Московский, ул. Черняховского и вылетную магистраль – ул. А. Невского. Имеет шестиполосную проезжую часть с обособленными трамвайными путями посередине на всем протяжении.

2-я эстакада – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Мост, пересекающий реки Старая и Новая Преголя, соединяет ул. Дзержинского и ул. 9 Апреля. Полная длина составляет 1635 м, ширина – 26 м, ширина проезжей части составляет 2х10,5 м, ширина тротуаров 1,5 м.

Проспект Московский – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части колеблется в пределах 10-12 м в каждом направлении. Ширина центральной разделительной полосы составляет 1,5-8м. Трамвайные пути расположены на участке от пересечения с ул. Октябрьской до пересечения с ул. 9 Апреля в разделительной полосе на обособленном земляном полотне. Ширина тротуаров варьирует в пределах 1,5-3,0 м, автобусные остановки устроены с заездными карманами. Транспортные развязки расположены на пересечениях с ул. Б. Окружной, Восточной эстакадой, ул. 9 Апреля и пр-ктом Ленинским.

Улица Генерал-фельдмаршала Румянцева на участке от пр-кта Московского до ул. Велосипедная дорога является магистральной улицей общегородского значения регулируемого движения, на участке от ул. Велосипедная дорога до ул. Д. Донского – магистральной улицей районного значения. Ширина проезжей части данной улицы составляет 14,0-23,0 м. На подходе к пр-кту Московскому существует центральная разделительная полоса шириной около 3 м.

Улица Дмитрия Донского – магистральная улица районного значения, ширина проезжей части которой составляет 7 м, ширина тротуаров составляет 2-4 м.

Проспект Победы – магистраль общегородского значения, регулируемого движения проходит в широтном направлении по территории Центрального района, обеспечивает транспортные связи внутри района. Ширина проезжей части позволяет двигаться автотранспорту по 2-4 полосам движения. Пр-кт Победы имеет путепровод через железнодорожные пути. Остановки общественного транспорта устроены с заездными карманами.

Проспект Советский – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, является вылетной магистралью, обеспечивает связь города с территориями области. Ширина проезжей части позволяет двигаться автотранспорту по 2-6 полосам движения. На участке от ул. Марш. Борзова до ул. Красной движение транспорта осуществляется в одностороннем режиме по 2 полосам движения, остановки общественного транспорта устроены с заездными карманами.

Улица Горького - дуговая магистраль общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части составляет 7,5-18,5 м, движение автотранспорта осуществляется по 2 (1+1) и 4 (2+2) полосам в обоих направлениях, на некоторых участках присутствует местное уширение до 3 полос движения в одном направлении. Ул. Горького имеет путепровод через железнодорожные пути, ширина тротуаров составляет 1,5-3 м. Остановки общественного транспорта устроены с заездными карманами.

Улица Александра Невского – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, является вылетной магистралью, обеспечивает связь города с автодорогой А-217 «Приморское полукольцо», имеет путепровод через железнодорожные пути. Ширина проезжей части составляет 16,0 м, движение автотранспорта осуществляется по 4 (2+2) полосам, на некоторых участках присутствует местное уширение до 3-4 полос движения в одном направлении. Ширина тротуаров - 1,5-3 м. Остановки общественного транспорта устроены с заездными карманами.

Улица Юрия Гагарина – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Минимальная ширина проезжей части составляет 7 м, максимальная - около 16 м. Также на некоторых участках существует центральная разделительная полоса шириной около 1 м, ширина тротуаров составляет 1,5-4 м. Остановки общественного транспорта устроены с заездными карманами.

Улица Черняховского - дуговая магистраль общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части составляет 18,5-27 м, движение

автотранспорта осуществляется по 4 (2+2) полосам, на некоторых участках присутствуют местные уширения до 3-4 полос движения в одном направлении. Трамвайное полотно расположено в одном уровне с проезжей частью, ширина тротуаров составляет 1,5-3,5 м. Остановки общественного транспорта устроены частично с заездными карманами.

Улица Литовский вал – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части ул. Литовский Вал составляет около 11,5–15 м. Остановки общественного транспорта устроены частично с заездными карманами.

Улица Генерала Челнокова – магистральная улица районного значения регулируемого движения, обеспечивает подключение жилого микрорайона «Сельма» через транспортную развязку к ул. Б. Окружной, с последующим выходом к новому жилому микрорайону «Чкаловск». Ширина проезжих частей составляет 2х7,5 м, имеется разделительная полоса шириной 3 м.

Северный обход города Калининграда (идентификационный номер 27 ОП РЗ 27А-007) - автомобильная дорога регионального значения. На участке от транспортной развязки пересечения с пр-ктом Победы до пересечения с автомобильной дорогой Калининград-Полесск (шос. Калининградское) движение автотранспорта осуществляется по 2 (1+1) полосам, участок от шос. Калининградского до транспортной развязки пересечения с пр-ктом Московским является автомобильной дорогой II-категории с шестью (3+3) полосами движения. Автодорога имеет пересечения в разных уровнях: транспортные развязки с пр-ктом Победы, пр-ктом Советским, ул. Горького, ул. А. Невского и с пр-ктом Московским.

Южный Обход города Калининграда (идентификационный номер 27 ОП РЗ 27А-008-(РЕ 1А)) – автомобильная дорога регионального значения. На участке от транспортной развязки пересечения с пр-ктом Московским до пересечения с ул. Подп. Емельянова является дорогой II-категории, с шестью (3+3) полосами движения. От пересечения с ул. Подп. Емельянова до пересечения с автодорогой Калининград - Мамоново II (пос. Новоселово) - граница с Республикой Польша, является дорогой II-III-категории с двухполосной (1+1) проезжей частью. Автодорога имеет несколько путепроводов через железнодорожные пути, несколько железнодорожных переездов в одном уровне и мост через р. Старая и Новая Преголя. Пересечения с другими магистральными улицами выполнены в одном уровне.

В соответствии с требованиями, указанными в СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», выявлено 63,6 км, несоответствующих геометрическим параметрам магистральной улицы по количеству полос движения и радиусам кривых в плане, что составляет 31,85% от всей протяженности магистральной сети.

1.5. Оценка существующей организации движения, организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок, данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения по административным районам города Калининграда

Существующая организация движения транспортных средств и пешеходов рассмотрена на автомобильных дорогах в границах городского округа «Город Калининград».

Ленинградский административный район.

Одностороннее движение автотранспорта реализовано на ряде участков магистральной сети, представленных в таблице 1.4 и на рисунке 1.3 Суммарная протяженность участков с односторонним движением составляет 3,8 км.

Таблица 1.4. Участки с односторонним движением в границах Ленинградского района

Название	Участок		Протяженность участка (м)
	от	до	
ул. Азовская	ул. Ген.-лейт. Озерова	ул. Горького	428
ул. Барнаульская	ул. Геологическая	ул. Вагнера	220
ул. Больничная	ул. Вагнера	ул. Барнаульская	220
ул. Вагнера	ул. Житомирская	пр-кт Ленинский	158
ул. Ген. Галицкого	ул. Театральная	пр-кт Ленинский	171
ул. Ген. Галицкого	ул. Диккенса	ул. Театральная	295
пер. Грига	ул. Пионерская	ул. Грига	46
ул. Космическая	ул. Театральная	ул. Геологическая	232
ул. Ленинградская	ул. Верхнеозерная	ул. Л. Голикова	174
пр-д Озерный	ул. Черняховского	ул. Пролетарская	212
ул. Партизанская	ул. Ракитной	ул. Проф. Баранова	199
ул. Пионерская	ул. Нерчинская	пер. Грига	130
ул. Пролетарская	пр-д Озерный	ул. Ген.-лейт. Озерова	501
ул. Проф. Баранова	ул. Партизанская	ул. Пролетарская	290
ул. Проф. Севастьянова	ул. Пролетарская	ул. Рокоссовского	181
ул. Ракитная	ул. Партизанской	ул. Пролетарской	375



Рисунок 1.3. Участки с односторонним движением в границах Ленинградского района

Запреты маневров на примыканиях и пересечениях (за исключением маневров, связанных с выездом на улицы одностороннего движения) в границах Ленинградского района представлены в таблице 1.5 и на рисунке 1.4.

Таблица 1.5. Запреты маневров на примыканиях и пересечениях в границах Ленинградского района

Перекресток	Подход		Запрещенный маневр
	по улице	от	
1	2	3	4
ул. Клиническая - ул. Черняховского	ул. Клиническая	ул. Нерчинская	налево
ул. А. Невского - ул. Линейная	ул. Линейная	ул. Потемкина	налево
	ул. А. Невского	ул. Курортная	налево
ул. Л. Толстого - ул. Тельмана	ул. Тельмана	ул. Островского	налево
	ул. Л. Толстого	ул. Ленинградская	налево
ул. Гайдара - ул. Ю. Маточкина	ул. В. Фермора	ул. Гайдара	налево
	ул. Гайдара	ул. В. Фермора	налево
ул. Гайдара - ул. Нарвская	ул. Гайдара	ул. Согласия	налево
	ул. Гайдара	ул. Дорожная	налево
	ул. Нарвская	тупик	налево
	ул. Нарвская	ул. Зеленая	налево
Двухъярусный мост - наб. Правая	Река Преголя	наб. Правая	налево
ул. Горького - ул. Лесная	ул. Лесная	ул. Стрелковая	налево
	ул. Горького	ул. Озёрная	налево
пр-кт Московский - ул. В. Гюго	ул. В. Гюго	Наб. Петра Великого	налево
пр-кт Московский - ул. Октябрьская	ул. Октябрьская	река Новая Преголя	налево
пр-кт Московский - ул. Грига	ул. Грига	наб. Адм. Трибуца	налево
	ул. Грига	ул. Стекольная	налево
	пр-кт Московский	ул. Литовский вал	налево
ул. Литовский вал - пр-кт Московский	ул. Литовский вал	ул. Лесопильная	прямо
пр-кт Московский - ул. Ялтинская	ул. Ялтинская	пер. Ялтинский	налево
	пр-кт Московский	ул. Дачная	налево
пр-кт Московский - ул. Миклухо-Маклая - ул. Белибейская	ул. Миклухо-Маклая	ул. Толбухина	налево
	ул. Белибейская	ул. Краснопрудная	налево
	пр-кт Московский	ул. Тульская	налево
	пр-кт Московский	ул. Кутаисская	налево

