

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
«ГОРОД КАЛИНИНГРАД»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от « 15 » 10 2019г.
г. Калининград

№ 934

Об утверждении комплексной схемы
организации дорожного движения
городского округа «Город
Калининград» на период 2019-2035 гг.

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, увеличения пропускной способности участков улично-дорожной сети, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах городского округа «Город Калининград», в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения городского округа «Город Калининград» на период 2019-2035 гг. (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 « 15 » 10 2019 г. № 934

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

Комплексная схема организации дорожного движения городского округа «Город Калининград» разработана закрытым акционерным обществом «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры», г. Санкт-Петербург, ул. Фучика, д. 4, лит. К.

СОДЕРЖАНИЕ

Список принятых сокращений	5
Введение	6
1. Общие положения	7
1.1. Цели и задачи КСОДД	7
1.2. Основные принципы построения КСОДД	9
1.3. Стратегия реализации мероприятий КСОДД	11
2. Анализ существующих условий развития транспортного комплекса города Калининграда	15
2.1. Анализ социально-экономических характеристик Калининграда, характеристика градостроительной деятельности	15
2.2. Характеристика сети дорог Калининграда	19
2.3. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Калининграда	29
2.4. Анализ функционирования и показателей работы транспортной инфраструктуры по всем видам транспорта на территории Калининграда	63
2.5. Анализ существующего спроса на различные виды транспорта	75
2.6. Анализ системы обслуживания территории городского округа «Город Калининград» общественным транспортом, включая сведения о маршрутной сети, подвижном составе, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа, качестве транспортного обслуживания	105
2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения на территории городского округа «Город Калининград»	109
2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств на территории городского округа «Город Калининград»	110
2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения в границах городского округа «Город Калининград»	123
2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	131
3. Разработка базовой мультимодальной транспортной модели сети дорог общего пользования	132
3.1. Создание моделей предложения	135
3.2. Создание модели транспортного спроса	139
3.3. Создание и калибровка базовой мультимодальной транспортной макромодел	142
4. Разработка комплекса первоочередных мероприятий (на краткосрочный период 2019-2020 гг.) по совершенствованию организации дорожного движения города Калининграда	144
4.1. Разработка комплекса адресных мероприятий по	

совершенствованию организации дорожного движения на 2019-2020 годы	144
5. Разработка прогнозной мультимодальной транспортной макро модели сети дорог общего пользования городского округа «Город Калининград» на расчетные сроки 2025 г. и 2035 г	152
6. Разработка вариантов совершенствования организации дорожного движения (3 варианта). Выбор и обоснование приоритетного варианта	155
7. Разработка взаимоувязанной адресной программы мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения и мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	159
7.1. Мероприятия по рациональному распределению транспортных потоков	159
7.2. Мероприятия по оптимизации локальных схем организации движения	165
7.3. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства	171
7.4. Мероприятия по развитию автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД)	177
7.5. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств	185
7.6. Мероприятия по организации движения грузового и транзитного транспорта	189
7.7. Формирование адресной программы реализации КСОДД Калининграда	199
8. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности разработанных мероприятий	204
8.1. Укрупненная стоимость реализации разработанных мероприятий	204
8.2. Оценка ожидаемых социально-экономических эффектов от внедрения мероприятий	206
Приложение А	211

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

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.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) – это системный план мер 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 (ред. от 30.11.2016) «Об утверждении границы административно-территориального и муниципального образования «Город Калининград».

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, при планировании, реконструкции и развитии улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, обеспечению устойчивого развития транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.

Управление реализацией КСОДД осуществляется в соответствии с действующим законодательством и муниципальными нормативно-правовыми документами Калининграда.

1.1. Цели и задачи КСОДД

Согласно «Стратегии социально-экономического развития городского округа «Город Калининград» на период до 2035 г.», утвержденной решением городского Совета депутатов Калининграда от 09.10.2013 № 302 (ред. от 04.07.2018) и являющейся основным документом, регламентирующим перспективы социально-экономического развития Калининграда, одной из ключевых проблем развития Калининграда является недостаточная развитость транспортной инфраструктуры, что снижает показатели качества жизни жителей города в связи с перегрузкой УДС транспортными потоками и неудовлетворительной работой городского пассажирского транспорта.

С учетом социально-экономических приоритетов Калининграда основной целью КСОДД является выделение основных направлений совершенствования организации движения на улично-дорожной сети города, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы

(в том числе экологической) 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.

Для достижения поставленной цели необходимо обеспечить развитие транспортного комплекса в соответствии с потребностями населения, государства и отраслей экономики города в пассажирских и грузовых перевозках с минимальными затратами времени при обеспечении комфортности, надежности и безопасности поездок.

Важнейшими задачами развития КСОДД Калининграда, решение которых позволит достичь поставленной цели, являются следующие:

- определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса 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;
- 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 РФ и иностранных государств.

1.2. Основные принципы построения КСОДД

Организация дорожного движения представляет собой комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах, направленных на повышение его безопасности и пропускной способности дорог, а также на улучшение условий движения.

Основными характеристиками условий движения являются скорость сообщения и уровень загрузки УДС.

В настоящее время системные заторы регулярно возникают на подходах к более чем 55 перекресткам, что составляет около 51% всех пересечений Калининграда, регулируемых светофорной сигнализацией. При этом в периферийных районах периоды неблагоприятных условий движения продолжаются с 7:30 до 10:00 и с 17:00 до 20:00, в центре – с 8:00 до 21:00, а единичные заторы могут наблюдаться до 23:30. Зона неблагоприятных условий движения охватывает некоторые перекрестки опорной сети магистралей, практически все примыкания к опорной сети в пределах исторического центра.

Скорости сообщения на индивидуальном пассажирском (легковом) и на грузовом автомобильном транспорте составляют на заторовых направлениях 6-13 км/ч, в среднем по центральной планировочной зоне – 10-17 км/ч, в пределах плотной застройки – 20-26 км/ч.

Средняя скорость сообщения на наземном пассажирском транспорте в часы пик составляет от 7 до 16 км/ч.

В качестве основных принципов при разработке КСОДД послужили:

1. Снижение нагрузки на транспортную систему г. Калининграда за счет совершенствования управления дорожным движением, в том числе снижение количества заторовых ситуаций.

2. Обеспечение безопасности жизнедеятельности населения за счет снижения аварийности на автомобильном транспорте, улучшения экологического состояния городской среды, повышения оперативности работы специальных и аварийных служб.

3. Повышение транспортной доступности территории Калининграда за счет снижения нагрузки на транспортную систему индивидуального автомобильного и грузового транспорта, приоритетного развития общественного пассажирского транспорта, развития дорожной инфраструктуры и повышения эффективности ее функционирования.

4. Повышение эффективности работы предприятий Калининграда за счет улучшения функционирования транспортного и транспортно-логистического комплекса города, обеспечения роста скоростей движения транспорта, развития транспортной инфраструктуры, применения современных информационных технологий и методов управления на городском транспорте.

Исходя из принципов, изложенных выше, в качестве дополнительных задач разработки и реализации КСОДД следует рассматривать:

- обеспечение рационального распределения спроса на передвижения пассажирским транспортом всех видов во времени и в пространстве средствами организации движения;

- обеспечение рационального распределения спроса на передвижения грузовым транспортом во времени и в пространстве средствами организации движения;

- обеспечение комфортных условий движения транспортных потоков;
- повышение уровня безопасности движения для всех его участников.

В рамках разработки КСОДД предусмотрено, что реализация озвученных принципов требует, в частности, разработки комплекса мероприятий по организации дорожного движения и управлению транспортными потоками. На рисунке 1.1 приведена структура и логические уровни взаимосвязанных мероприятий по ликвидации заторовых ситуаций.

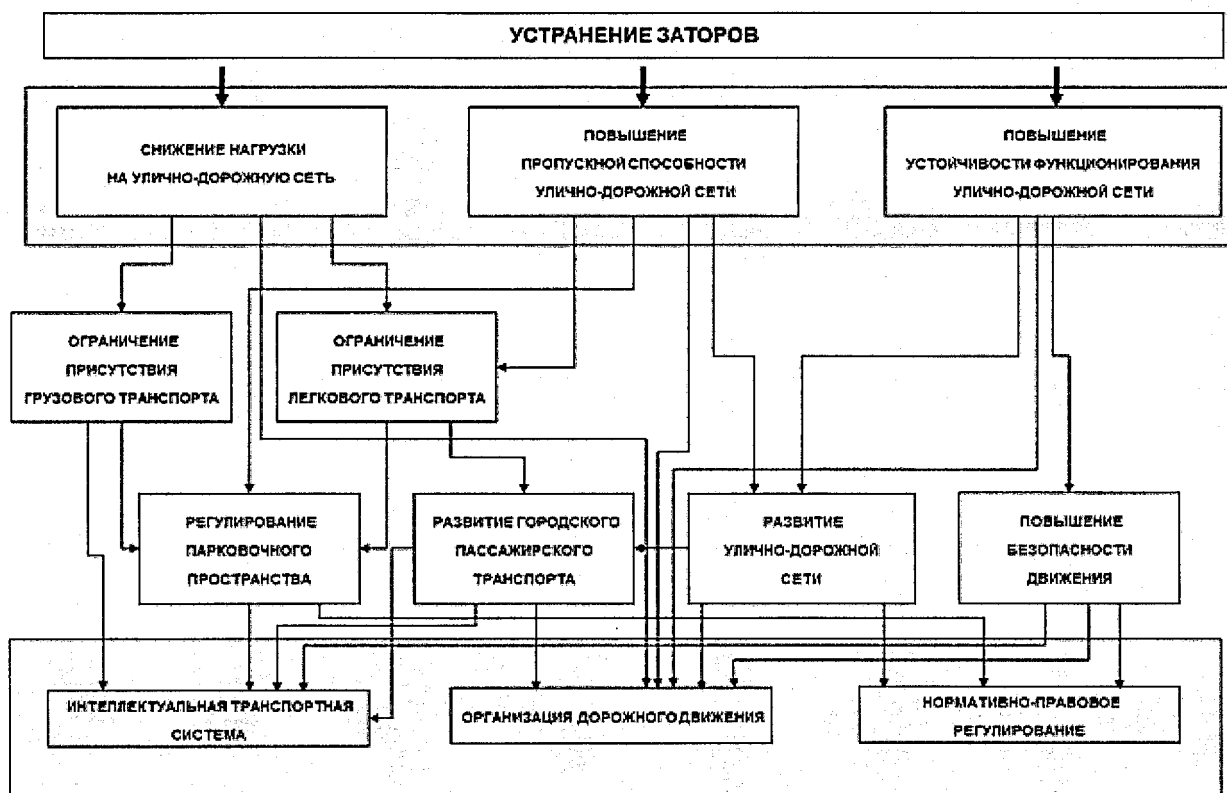


Рисунок 1.1. Структура и группы мероприятий по ликвидации заторовых ситуаций

Разработка КСОДД предусматривает реализацию взаимосвязанного комплекса мероприятий по снижению нагрузки на транспортную систему Калининграда, включающего:

- мероприятия по развитию улично-дорожной сети;
- мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения;
- мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования;
- мероприятия по развитию и регулированию системы парковок;
- мероприятия по развитию АСУДД;
- мероприятия по управлению движением грузового транспорта;
- мероприятия по повышению безопасности движения;
- нормативно-правовое обеспечение.

Схема взаимосвязей групп мероприятий по снижению нагрузки на транспортную систему Калининграда представлена на рисунке 1.2.

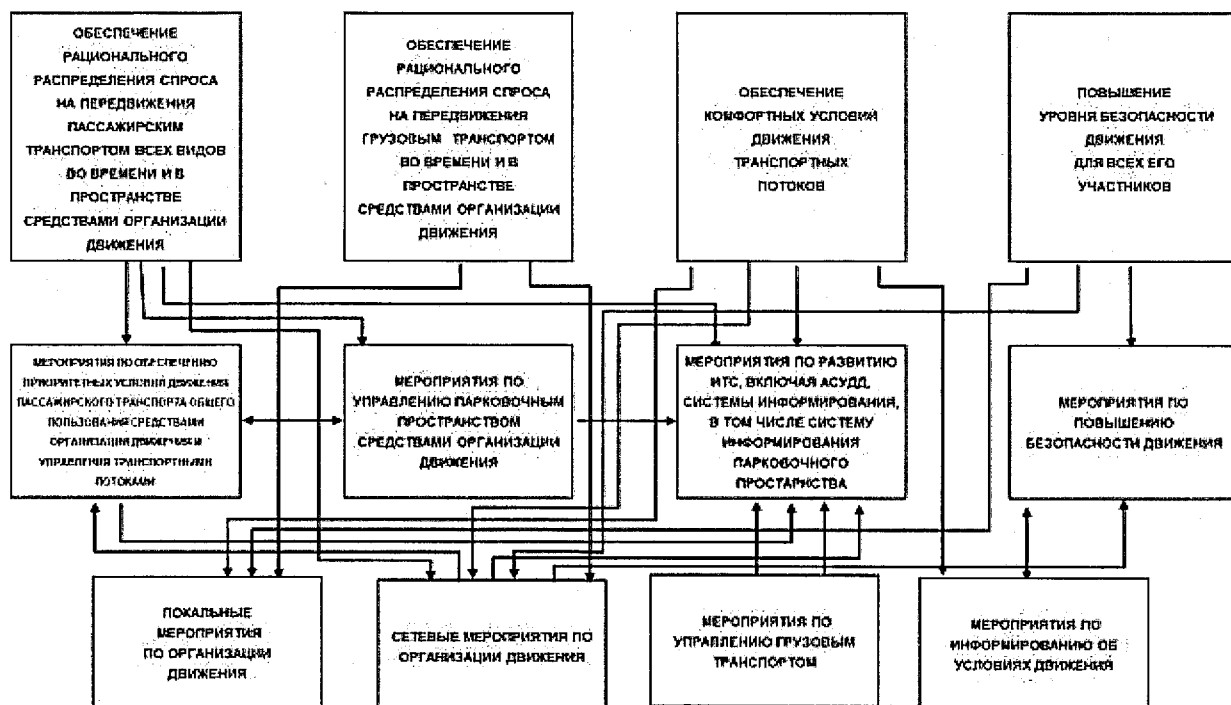


Рисунок 1.2. Схема взаимосвязей групп мероприятий КСОДД

Каждая из перечисленных групп мероприятий должна предусматривать как неотъемлемую часть мероприятия по организации движения. Организация движения, таким образом, является одним из ключевых механизмов решения проблемы ликвидации заторов в Калининграде.

1.3. Стратегия реализации мероприятий КСОДД

Основными направлениями борьбы с заторами на период действия КСОДД являются снижение нагрузки на УДС и повышение пропускной способности УДС. Эти группы мероприятий тесно связаны между собой. Первая группа мероприятий должна способствовать снижению числа одновременно находящихся на улично-дорожной сети автомобилей, в первую очередь легковых, формирующих свыше 80% транспортного потока. При этом на сегодня единственным рычагом принудительного регулирования спроса на передвижение является регулирование (включая запрещение и ограничение) парковки на УДС, а также ввод запретительных и ограничительных мер на въезд в центральную часть города.

Необходимой предпосылкой реализации любых мероприятий по ограничению движения индивидуального транспорта на территории города, позволяющей сформировать общественно необходимую альтернативу использования индивидуального транспорта в условиях роста уровня автомобилизации, является развитие пассажирского транспорта общего пользования. Другой предпосылкой регулирования парковки на УДС является формирование системы внеуличных паркингов как предпосылки реализации необеспеченного спроса на парковки и перехватывающих паркингов как дополнительного механизма, обеспечивающего переключение части спроса на передвижение на общественный транспорт.

Исходя из этого, приоритетными направлениями реализации КСОДД являются мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования и мероприятия по развитию и регулированию системы парковок.

Соответственно, как приоритетные направления КСОДД в анализируемый период должны рассматриваться:

- мероприятия по обеспечению приоритетных условий движения пассажирского транспорта общего пользования средствами организации движения и управления транспортными потоками;
- мероприятия по управлению парковочным пространством.

Мероприятия этих двух групп являются взаимосвязанными, так как, с одной стороны, в ряде случаев предпосылкой организации движения общественного транспорта по выделенной полосе является регулирование парковки, а с другой стороны, ограничение парковки и создание перехватывающих паркингов требуют адекватного спроса на обеспечение пассажирским транспортом.

Система мероприятий обеспечения приоритетного движения общественного транспорта на среднесрочный период должна включать в себя:

- организацию выделенных полос для движения общественного транспорта;
- оптимизацию светофорных режимов для приоритетного пропуска общественного транспорта;
- совершенствование системы управления пассажирским транспортом как элемента ИТС. Необходимо уделить особое внимание разработке систем мониторинга движения транспортных средств (для решения задач диспетчеризации и контроля) и систем информирования всех участников движения (водителей и пассажиров).

При этом мероприятия по обеспечению приоритетных условий движения пассажирского транспорта общего пользования и, следовательно, мероприятия по регулированию парковки средствами организации движения должны носить сетевой характер, обеспечивая приоритет общественного транспорта вдоль протяженных коридоров его движения.

Требование сетевого подхода относится и к регулированию парковки на УДС в целом, включая случай, когда ограничение парковки не обусловлено необходимостью обеспечения приоритетных условий движения общественного транспорта. Это связано с тем, что в условиях высокой загрузки единичные стоящие автомобили существенно ухудшают условия движения на протяженных участках УДС. Отсюда следует необходимость обеспечения отсутствия парковки или ее существенного ограничения на основных магистралях транзитного движения транспорта вдоль магистралей опорной сети.

В свою очередь, ограничение парковки в центре требует строительства перехватывающих паркингов. Размещение перехватывающих паркингов должно предусматриваться у транспортно-пересадочных узлов, терминалов скоростного пассажирского транспорта и коридоров обеспечения приоритетных условий движения наземного пассажирского транспорта, реализующих связь на направлениях периферия – центр.

Вдоль этих коридоров при необходимости также должны приниматься меры по ограничению парковки, обеспечивающие ускоренные режимы движения общественного транспорта по выделенным полосам.

Учитывая уже действующие ограничения движения грузового транспорта на УДС Калининграда, основным направлением мероприятий по организации его на краткосрочный период представляется перераспределение спроса на грузовые перевозки во времени в сочетании с дополнительными ограничениями на движение грузового транспорта и проведение погрузочно-разгрузочных работ на УДС. При этом необходимо заметить, что внедрение дополнительных ограничений на движение грузового транспорта обусловливается развитием улично-дорожной сети, что обычно планируется на среднесрочный и долгосрочный периоды.

Вместе с тем в целях снижения уровня дорожной аварийности целесообразно рассмотреть и сетевых мероприятий по обеспечению безопасности движения, таких как ограничение скорости движения транспорта в отдельных зонах, создание зон спокойного движения.

В комплексе с мероприятиями по обеспечению приоритетного движения общественного транспорта и созданию современного парковочного пространства необходимо создание зон комфортного и безопасного движения пешеходов и пассажирского транспорта общего пользования. В целях повышения уровня безопасности пешеходного движения необходимо рассмотреть такие мероприятия, как:

- устройство пешеходных ограждений;
- устройство внеуличных пешеходных переходов;
- устройство регулируемых пешеходных переходов, в том числе с приоритетным пропуском пешеходов;
- совершенствование светофорного регулирования;
- локальные мероприятия на УДС (уширения в зонах остановки общественного транспорта, устройство островков безопасности, мероприятия по снижению аварийности перекрестков, в том числе уменьшающие количество конфликтных точек).

Задачи повышения пропускной способности УДС в краткосрочный период тесно взаимосвязаны с задачами по организации парковочного пространства и, в частности, уменьшению количества парковок на УДС.

Учитывая планировочные особенности города, его компактность, историческую ценность центральной части, необходимо уделить больше внимания организации пешеходного и велосипедного движения, определению приоритетных целей и маршрутов пешеходного и велосипедного движения, разработать пилотные проекты зон свободного и комфортного движения пешеходов.

Следует предусмотреть разработку концепций развития велосипедного движения и велотранспортной инфраструктуры, оценить возможности и потребности такого движения, проработать пилотные маршруты и зоны велосипедного движения с возможностью размещения велосипедных парковок различного типа, оценить возможность создания опорного каркаса велотранспортной сети с точки зрения интенсивности дорожного движения, безопасности, протяженности.

В части развития УДС и локальных мероприятий при реконструкции и новом строительстве следует предусматривать возможность локальных мероприятий, таких как локальные уширения на перекрестках, устройство внеуличных пешеходных переходов, устройство островков безопасности и мероприятия по канализации потоков на подходах к перекресткам.

В случае, если все описанные выше мероприятия исчерпывают свои возможности, необходимо рассматривать мероприятия по развитию УДС. Глобальные мероприятия и крупные проекты в рамках КСОДД могут носить оценочный или рекомендательный характер и соответствовать документам Генерального плана.

На данном этапе также следует отдавать предпочтение локальным мероприятиям, не требующим значительного финансирования, но при этом являющимися эффективными. Такие локальные мероприятия должны быть направлены как на улучшение условий движения транспорта и пешеходов, так и на повышение безопасности движения. Масштаб локальных мероприятий может варьироваться от незначительных изменений планировки и установки ограждений до строительства внеуличных пешеходных переходов.

2. АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ГОРОДА КАЛИНИНГРАДА

2.1. Анализ социально-экономических характеристик Калининграда, характеристика градостроительной деятельности

Город Калининград – административный центр самого западного региона России, единственного субъекта РФ, полностью отделённого 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 её 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%.

Экономика

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, при-

цепов 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.

Характеристика градостроительной деятельности

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.

2.2. Характеристика сети дорог Калининграда

Улично-дорожная сеть г. Калининграда представляет собой исторически сложившуюся радиально-кольцевую структуру городских улиц и дорог. Внешние автомобильные вводы, составляющие радиальные направления, продолжают следующие 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-восточной 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 2.1.

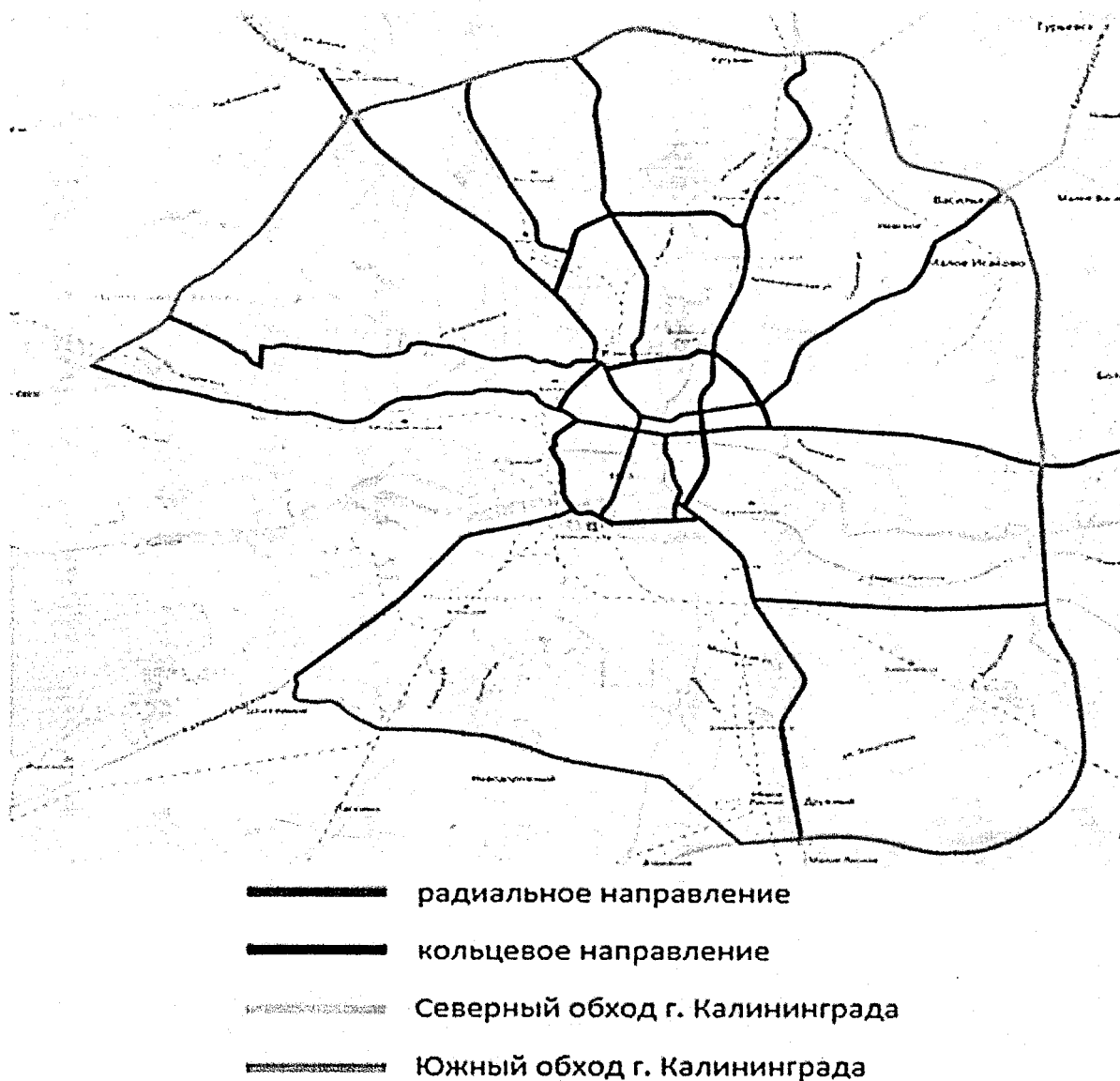


Рисунок 2.1. Радиально-кольцевая структура магистральной сети города Калининграда

Общая протяженность улично-дорожной сети г. Калининграда составляет 784 км (по материалам картографического анализа объектов транспортной инфраструктуры). Наибольшая протяженность улиц и дорог приходится на Центральный и Ленинградский административные районы.

Конкретное распределение улично-дорожной сети по административным районам Калининград за отчетный 2018 год приводится в таблице 2.1.

Таблица 2.1. 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 2.2).

Таблица 2.2. 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 2.3 приводятся основные критерии и показатели улично-дорожной сети.

Таблица 2.3. 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 2.2.



Рисунок 2.2. Схема опорных магистралей УДС Калининграда

Планировочные характеристики основных магистральных улиц и дорог Калининграда.

Ниже приводятся краткие планировочные характеристики магистральных улиц и дорог, обеспечивающих основные транспортные связи города Калининграда.

Улица Александра Суворова — магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, находится в створе шоссе Калининградского, имеет ширину проезжей части от 7,0 м до 14 м, ширина тротуара от 0,75 м до 3 м, трамвайное полотно находится в одном уровне с проезжей частью на участке от ул. Транспортной до ул. Железнодорожной, остановки общественного транспорта оборудованы заездными карманами.

Улица Дзержинского — также магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, ширина проезжей части составляет от 8,0 м до 16,0 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. Октябрьской до ул. Аллея смелых.

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 1,5-8 м. 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. Большой 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. На участке от

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.

2.3. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории 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 2.4 и на рисунке 2.3 Суммарная протяженность участков с односторонним движением составляет 3,8 км.

Таблица 2.4. 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

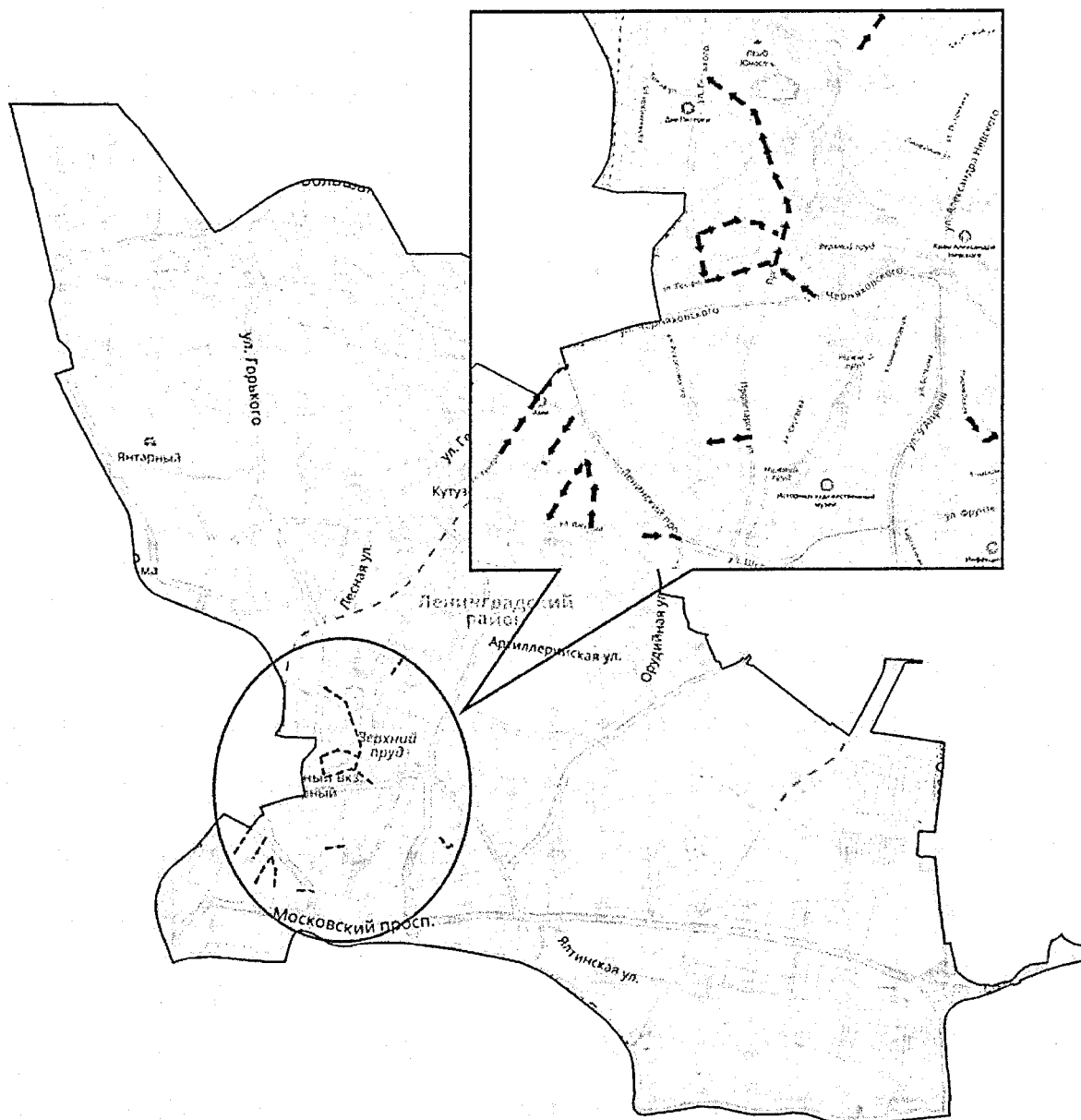


Рисунок 2.3. Участки с односторонним движением в границах Ленинградского района

Запреты маневров на примыканиях и пересечениях (за исключением маневров, связанных с выездом на улицы одностороннего движения) в границах Ленинградского района представлены в таблице 2.5 и на рисунке 2.4.

Таблица 2.5. 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

1	2	3	4
пр-кт Московский - ул. Кутаисская	ул. Кутаисская	ул. Краснопрудная	налево
	ул. Кутаисская	ул. Толбухина	налево
	пр-кт Московский	ул. Миклухо-Маклая	налево
	пр-кт Московский	ул. Б. Окружная	налево

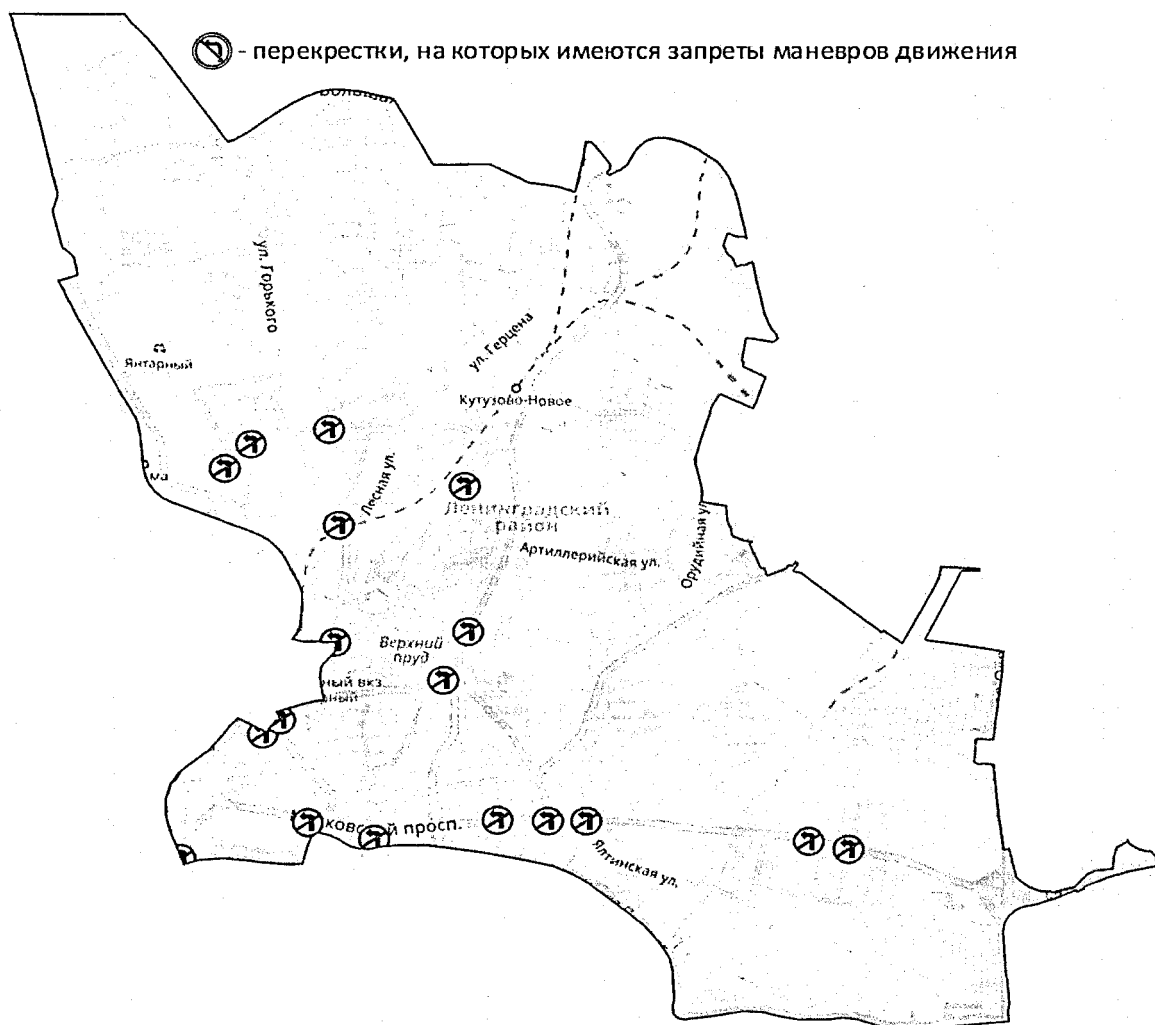


Рисунок 2.4. Запреты маневров в границах Ленинградского района

В ходе обследования существующей схемы организации дорожного движения были выявлены участки улично-дорожной сети с ограничениями скоростного режима движения. Перечень участков с указанием скоростного режима представлен в таблице 2.6 и на рисунке 2.5.

Таблица 2.6. Участки с ограничениями скоростного режима движения

Название	Участок		Протяженность участка (м)
	от	до	
Ограничение скорости движения 40 км/ч			
ул. Беломорская	ул. Лесная	ул. Стрелковая	350
ул. Ген.-лейт. Озерова	ул. Пролетарская	ул. Верхнеозерная	632
пр-кт Московский	ул. 9 Апреля	пр-кт Московский, д. 90	144
ул. Пионерская	пер. Пионерский	пер. Грига	468
пер. Пионерский	пл. Марш. Василевского	ул. Пионерская	105
ул. Проф. Севастьянова	ул. Пролетарская	ул. Проф. Севастьянова, 13	433
ул. Сергеева	ул. Сергеева, д. 11	ул. Черняховского	588
ул. Тельмана	ул. Верхнеозерная	ул. Л. Голикова	87
ул. Тельмана	ул. Парковая Аллея	ул. Островского	533
ул. Тельмана (пл. Бисмарка)	-	-	100
ул. Шевченко	наб. Маринеско	ул. Зарайская	288
Ограничение скорости движения 50 км/ч			
ул. 1812 года	ул. Кирпичная	ул. Лазаретная	92
наб. Адм. Трибуца	ул. Грига	ул. Лесопильная 58-68	53
ул. А. Невского	ул. А. Невского, 3а	ул. Курортная	302
ул. Гайдара	ул. Ген. Челнокова	ул. Нарвская 55 к.4	175
ул. Ген. Буткова	наб. Марш. Баграмяна	пр-кт Московский	386
ул. Ген. Галицкого	ул. Театральная	пр-кт Ленинский	140
ул. Горького	ул. Земельная	ул. Горького 83 к1	189
ул. Горького	ул. Горького 83а	ул. Первомайская	65
ул. Горького	ул. Ясная	ул. П. Панина	125
ул. Коперника	ул. Житомирская	ул. Больничная	80
пр-кт Московский (путе-провод)	пр-кт Московский, 196а	ул. Тульская	507
ул. Парковая аллея	ул. Тельмана	ул. Чехова	106
ул. Парковая аллея	ул. Тургенева 53/1	ул. Тельмана	230
Ограничение скорости движения 70 км/ч			
ул. Б. Окружная	ул. Б. Окружная 4-я	ул. Туруханская	701
Ограничение скорости движения 80 км/ч			
ул. Б. Окружная	ул. Горького	граница Ленинградского р-на	1563

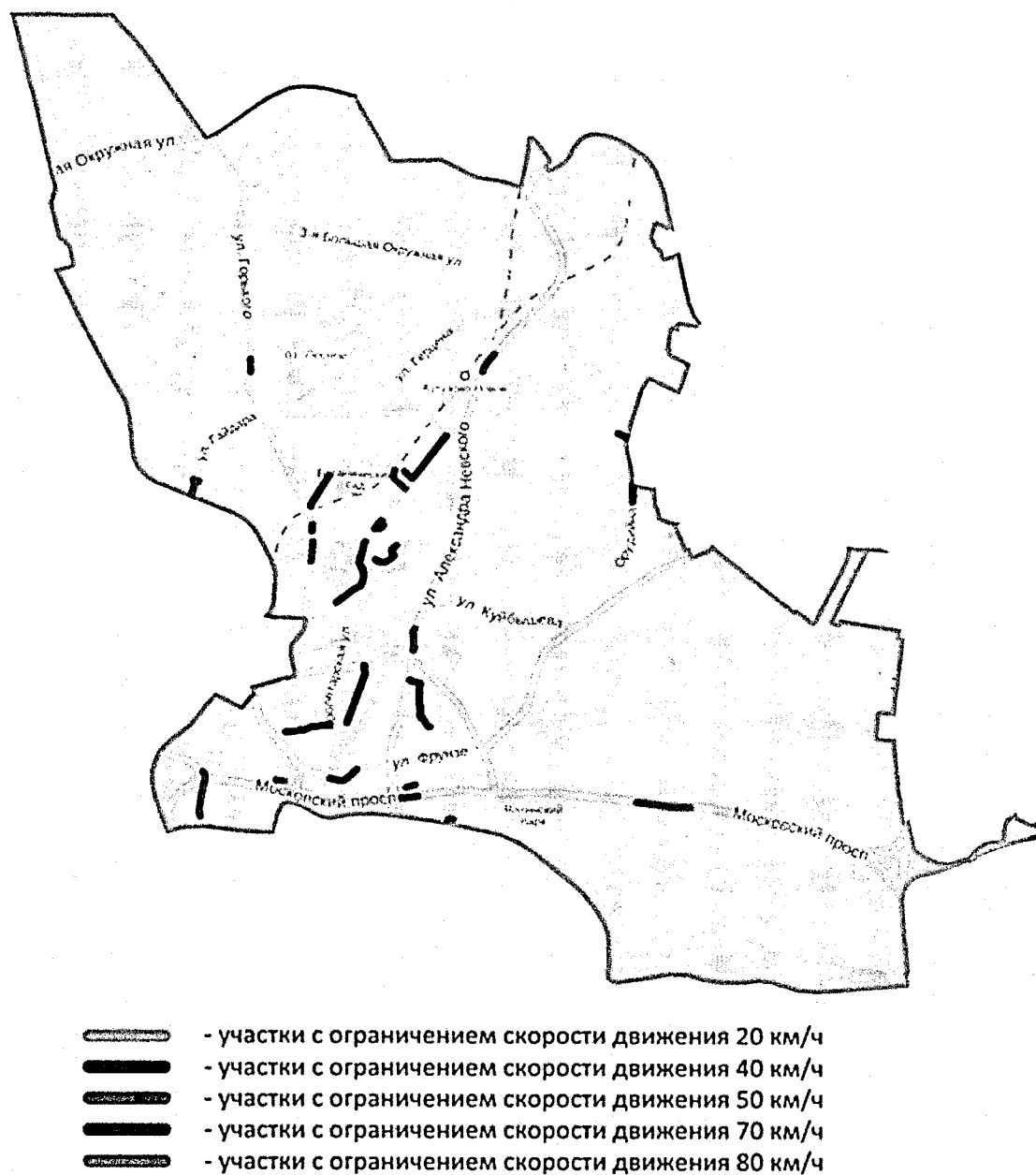


Рисунок 2.5. Участки с ограничениями скоростного режима движения в границах Ленинградского района

Запрет на парковку на улично-дорожной сети Ленинградского района распространяется на участки, представленные в таблице 2.7 и на рисунке 2.6.

Таблица 2.7. Участки с запретом парковки на проезжей части

Название	Участок		Протяженность участка (м)
	от	до	
1	2	3	4
ул. 9 Апреля	ул. Фрунзе	ул. Литовский вал	1000

1	2	3	4
ул. 9 Апреля	ул. Литовский вал	ул. Фрунзе	1000
ул. А. Невского	ул. Б. Окружная	ул. А. Невского, 214	799
ул. А. Невского	ул. Л. Толстого	ул. Некрасова	592
ул. А. Невского	ул. Курортная	ул. Литовский вал, 3а	214
ул. А. Невского	ул. А. Невского, 108	ул. А. Невского, д. 177	457
ул. А. Невского	ул. А. Невского, 93	ул. Арсенальная, 77	739
ул. Артиллерийская	ул. А. Невского, 2-4	ул. Шахматная	1863
ул. Аэропортная	ул. Артиллерийская	ул. Орудийная	347
ул. Б. Окружная	ул. Туруханская	ул. Шатурская	3070
ул. Боткина	ул. Нерчинская	пер. Пионерский	365
ул. Гайдара	ул. Ю. Маточкина	ул. Согласия	116
ул. Гайдара	ул. Согласия	ул. Нарвская	190
пр-кт Гвардейский	ул. Ген.-фельдм. Румян-цева	ул. Театральная	747
пр-кт Гвардейский	ул. Театральная	ул. Ген.-фельдм. Ру- мянцева	747
ул. Ген. Галковского	ул. Подп. Иванникова	ул. Ген. Галковского, 24	147
ул. Ген. Челнокова	ул. Гайдара	ул. Ген. Челнокова, д. 42	930
ул. Ген. Челнокова	ул. Ген. Челнокова, 42	ул. Гайдара	930
ул. Ген.-лейт. Озерова	ул. Горького	ул. Гаражная	289
ул. Ген.-лейт. Озерова	ул. Пролетарская	ул. Ген.-лейт. Озерова, 3	405
ул. Герцена	ул. Парковая аллея	ул. Колхозная	584
ул. Герцена	ул. Д. Давыдова	ул. Лозовая	138
ул. Горького	ул. Черняховского	ул. Партизанская	375
ул. Горького	ул. Азовская	ул. Горького, 96	277
ул. Горького	ул. Горького, 96	ул. Первомайская	143
ул. Горького	ул. Озерная	ул. Зеленая	523
ул. Горького	ул. Гайдара	ул. Горького, 158-160	58
ул. Горького	ул. М. Цветаевой	ул. Минометная	149
ул. Калязинская	ул. Ген.-лейт. Озерова	ул. Калязинская, 10а	327
ул. Клиническая	ул. Нерчинская	ул. Клиническая, 74	189
ул. Клиническая	ул. Клиническая, 6-14	ул. Нерчинская	331
ул. Котовского	ул. Чехова	ул. Тельмана	115
ул. Куйбышева	ул. Еловая аллеи	пер. Куйбышева	219
ул. Л. Голикова	ул. Тельмана	ул. Верхнеозерная	301