

АДМИНИСТРАЦИЯ БЕРЕЗОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА
МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

«19» декабря 2024г.

с.Березово

№72

Об утверждении Проекта организации
дорожного движения на автомобильных дорогах Березовского сельсовета
Маслянинского района Новосибирской области

Руководствуясь п. 4 ст.6 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», положениями Федерального закона от 6 октября 2003 г. N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федерального закона от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", администрация Березовского сельсовета Маслянинского района Новосибирской области

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Проект организации дорожного движения на автомобильных дорогах Березовского сельсовета Маслянинского района Новосибирской области (приложение №1).
2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Председатель ликвидационной комиссии



Т.Н.Фомичева



394053, г. Воронеж, мкр. Жилой массив Олимпийский д.3, кв.419 E-mail: dormostiz@yandex.ru; 8 (908) 131-25-07; ИНН/КПП 3664217180/366601001 ОКТМО 20701000001; ОКАТО 20401000000 р/с 40702810503000001902; Филиал «СДМ-Банк» (ПАО) г. Воронеж к/с 30101810500000000778; БИК 042007778; ОГРН 1163668066880

Заказчик

Администрация Маслянинского района Новосибирской области

Генеральный подрядчик

ООО «ДорМостиЗыскания»

Владелец дорог

АДМИНИСТРАЦИЯ БЕРЕЗОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ



ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

автомобильных дорог улично-дорожной сети, расположенных на территории Маслянинского района Новосибирской области

Березовский сельсовет

Контракт №17 от «10» мая 2023 г.



394053, г. Воронеж, мкр. Жилой массив Олимпийский д.3, кв.419 E-mail: dormostiz@yandex.ru; 8 (908) 131-25-07; ИНН/КПП 3664217180/366601001 ОКТМО 20701000001; ОКАТО 20401000000 р/с 40702810503000001902; Филиал «СДМ-Банк» (ПАО) г. Воронеж к/с 30101810500000000778; БИК 042007778; ОГРН 1163668066880

Заказчик

Администрация Маслянинского района Новосибирской области

Генеральный подрядчик

ООО «ДорМостИзыскания»

Владелец дорог

АДМИНИСТРАЦИЯ БЕРЕЗОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА МАСЛЯНИНСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю

Глава Березовского сельсовета
Маслянинского района Новосибирской области
Т.Н. Фомичева

« ____ » _____ 2023 г.

ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

автомобильных дорог улично-дорожной сети, расположенных на территории Маслянинского района Новосибирской области

Березовский сельсовет

Разработано

Директор _____ Р.О. Майсенович

« ____ » _____ 2023 г.

Контракт №17 от «10» мая 2023 г.

Содержание

Наименование	Стр.
Лист согласования и ответы согласующих органов	4
Введение	5
Пояснительная записка	5
Условные обозначения элементов обустройства дороги	19
с. Березово ул. Школьная	20
с. Березово ул. Почтовая	26
с. Березово ул. Садовая	31
с. Березово ул. Советская	35
с. Березово ул. Новая	41
с. Березово ул. Набережная	45
с. Березово ул. Кооперативная	55
с. Березово пер Кооперативный	58
с. Березово ул. Степная	61
с. Березово переулок Школьный	64
с. Березово переулок Почтовый	67
с. Березово переулок Садовый	70
с. Березово переулок Советский	73
с. Березово Дорога от ул. Новая до ул. Набережная	76
с. Березово Дорога до водонапорной башни	79
с. Березово Дорога до башни «Ферма»	82
с. Березово Дорога от башни «Ферма» до свалки	86
д. Кинтереп ул. Сосновая	89
д. Кинтереп ул. Кинтереп	101
д. Кинтереп Дорога от ул. Сосновая до свалки	105
д. Кинтереп Дорога до кладбища	108

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ И ОТВЕТЫ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ**к Контракту № 17 от 10.05.2023 г. «На выполнении комплекса мер направленных на актуализацию данных УДС и повышение безопасности дорожного движения»**

№ п/п	Наименование согласующих органов и организаций	ФИО	Отметка о согласовании	Примечание
1				
2				

ВВЕДЕНИЕ

Проект организации дорожного движения (далее – ПОДД) разработан в соответствии с *Контракта № 17 от 10.05.2023 г. «На выполнение комплекса мер направленных на актуализацию данных УДС и повышение безопасности дорожного движения»*, Администрацией Маслянинского района Новосибирской области, в лице первого заместителя главы администрации Маслянинского района Новосибирской области Смердова Александра Сергеевича, действующего на основании распоряжения администрации Маслянинского района Новосибирской области от 23.09.2021 г. № 405-ра, с одной стороны, и Обществом с ограниченной ответственностью «ДорМостИзыскания, в лице директора Майсеновича Романа Олеговича, действующего на основании Устава, с другой стороны.

Основанием для проектирования является федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Целями разработки проекта организации дорожного движения являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Документация по ПОДД разработана в соответствии с действующими на территории Российской Федерации нормативными правовыми актами, правилами, стандартами, техническими нормами в области градостроительной деятельности, дорожной деятельности, обеспечения безопасности дорожного движения, экологической безопасности и технического регулирования.

Сбор исходных данных осуществлен с использованием материалов, предоставленных заказчиком и в ходе детальных полевых обследований существующих автомобильных дорог.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Данный проект организации дорожного движения представляет собой книгу в переплете формата 297x420 (А3). Все элементы и технические средства организации дорожного движения (далее - ТСОДД) указаны на схемах и имеют адресную привязку к проектному километражу дороги по титулу маршрута.

Сводные пообъектные адресные ведомости включают в себя существующие, проектируемые и демонтируемые ТСОДД.

Наличие на схеме ТСОДД примыканий, пересечений и съездов не подтверждает законность их размещения (в соответствии со ст.20 ФЗ-257 от 18.11.2007г.) и служит исключительно для организации дорожного движения. Примыкания и пересечения, необорудованные знаками приоритета, не отменяют действие введенных ранее запрещающими знаками ограничений.

ПОДД по данным автомобильным дорогам направлен на решение следующих задач:

- введение необходимых режимов движения в соответствии с категорией автомобильной дороги, ее конструктивными элементами, искусственными сооружениями и другими факторами;
- своевременное информирование участников движения о дорожных условиях, расположении населенных пунктов, маршрутах проезда транзитных транспортных средств через крупные населенные пункты;
- обеспечение правильного использования водителями транспортных средств ширины проезжей части дороги;
- устранение имеющихся несоответствий требованиям ГОСТ Р 52289-2019 в существующей дислокации дорожных знаков, в схеме нанесенной разметки, на существующих светофорных объектах, на существующих дорожных ограждениях и направляющих устройствах;
- проектирование информационных знаков индивидуального проектирования в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р 52290-2004 и осуществления единого подхода к размещению, и компоновке таких знаков.

ПОДД выполнен в специализированном программном комплексе, который обеспечивает автоматический покилометровый подсчет и формирование ведомостей ТСОДД на заданном участке дорожной сети.

Разработка ПОДД осуществлялась на основе данных, полученных в ходе полевых работ. Для автомобильной дороги выполнена видеосъемка в прямом и обратном направлениях.

ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

Все решения по применению дорожных знаков, разметки, направляющих устройств и дорожных ограждений основаны и согласуются с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Основные положения, принятые при разработке проекта:

- минимальная длина разметки 1.1 оставляет 20 м;
- длина разметки 1.6 принята равной 50 м;
- минимальная величина разрыва разметки 1.1 на перекрестках составляет 12 м;
- типоразмер знаков 2.

Линейные размеры знаков (в соответствии с ГОСТ 52290-2004) в мм:

- треугольные – длина стороны 900;
- круглые – диаметр 700;
- квадратные – 700x700.

Вся разметка показана схематически.

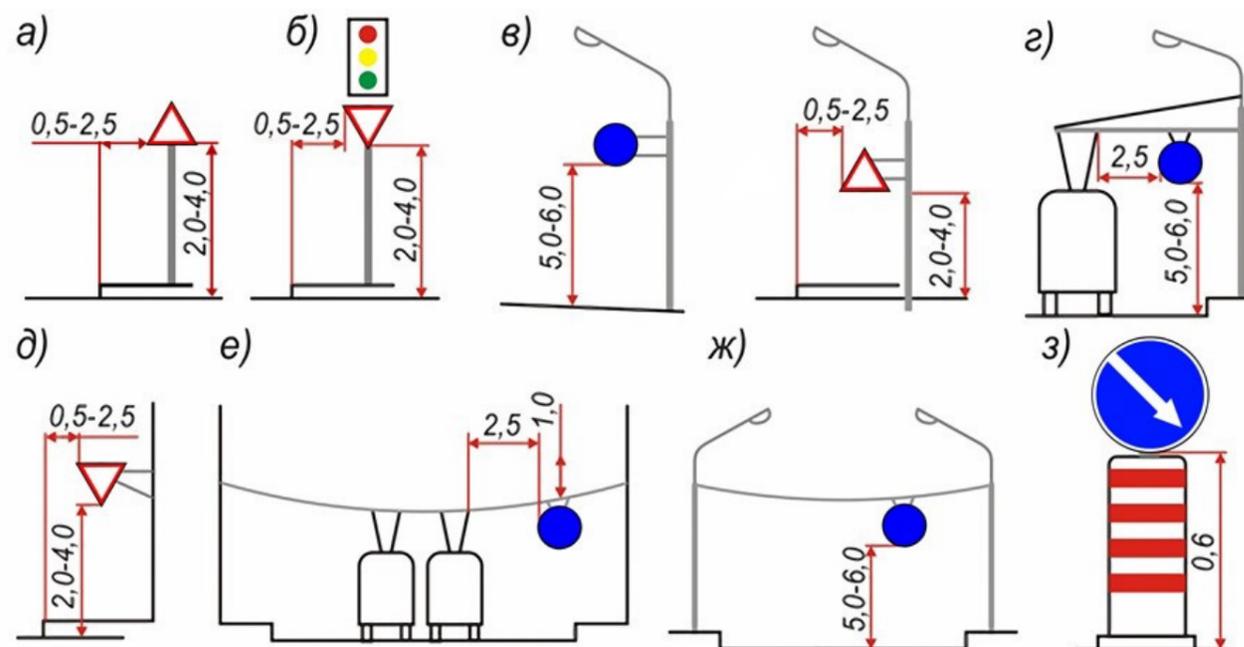
В частных случаях возможны отступления, не противоречащие ГОСТ Р 52289-2019.

Конструкция и установка пешеходных ограждений (перильного типа) должны соответствовать ГОСТ 33127-2014, ГОСТ Р 52607-2006 и ГОСТ Р 52289-2019.

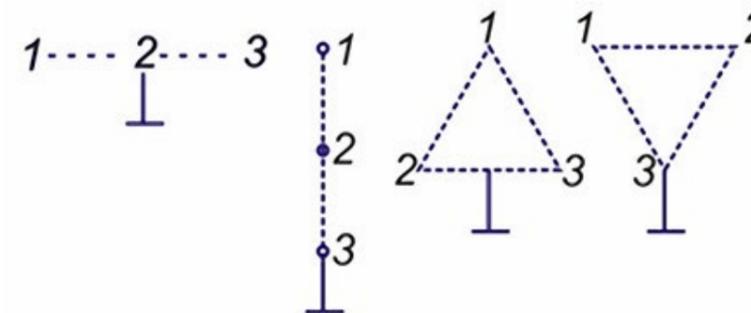
Знаки изготавливают в соответствии с ГОСТ Р 52290-2004.

ОБЩАЯ ЧАСТЬ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ СХЕМЫ УСТАНОВКИ ЗНАКОВ НА СТОЙКЕ

(в населенном пункте)



СХЕМЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ НЕСКОЛЬКИХ ЗНАКОВ НА СТОЙКЕ



Общие требования по ГОСТ Р 52289-2019:

5.1.2. Знаки, в том числе временные, устанавливаемые на дороге, должны соответствовать требованиям ГОСТ 32945 или ГОСТ Р 52290, размещаться на опорах по ГОСТ 32948 и в процессе эксплуатации отвечать требованиям ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597.

5.1.3. Действие знаков распространяется на проезжую часть, тротуар, обочину, трамвайные пути, велосипедную, велопешеходную или пешеходную дорожки, у которых или над которыми они установлены.

5.1.4. Расстояние видимости знака должно быть не менее 100 м. В населенных пунктах при ограничении скорости 40 км/ч и менее допускается обеспечивать расстояние видимости знака не менее 50 м.

5.1.5. Знаки устанавливают справа от проезжей части или над ней, вне обочины (при ее наличии) так, чтобы их лицевая поверхность была обращена в сторону прямого направления движения, за исключением случаев, оговоренных настоящим стандартом. Опоры дорожных знаков не должны мешать передвигаться лицам в инвалидных колясках.

5.1.6. На дорогах с двумя и более полосами движения в данном направлении знаки 1.1, 1.2, 1.20.1 - 1.20.3, 1.25, 2.4, 2.5, 3.24 <1>, установленные справа от проезжей части, должны дублироваться. Знаки 3.20 и 3.22 дублируются на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении, знак 5.15.6 - на дорогах с тремя полосами для движения в обоих направлениях. Дублирующие знаки устанавливают на конструктивно выделенной разделительной полосе.

На дорогах с разделительной полосой, выделенной только разметкой 1.2, или без разделительной полосы дублирующие знаки устанавливают:

- слева от проезжей части в случаях, когда встречное движение осуществляется по одной или двум полосам;
- над проезжей частью в случаях, когда встречное движение осуществляется по трем или более полосам.

При необходимости допускается дублировать таким же образом и другие знаки.

На дорогах с тремя и более полосами для движения во встречном направлении допускается дублирование временных дорожных знаков на разделительной полосе, выделенной только разметкой 1.2, при ее отсутствии временные знаки дублируются слева от проезжей части.

В населенных пунктах на дорогах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами, и вне населенных пунктов на всех дорогах знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью. Знак 5.19.1 над проезжей частью размещают не ближе оси крайней правой полосы движения относительно края проезжей части.

5.1.7. Расстояние от края проезжей части (при наличии обочины - от бровки земляного полотна) до ближайшего к ней края знака, установленного сбоку от проезжей части, должно быть 0,5 - 2,5 м (рисунок 1), до края знаков особых предписаний 5.23.1, 5.24.1, 5.25, 5.26 и информационных знаков 6.9.1, 6.9.2, 6.10.1 - 6.12, 6.17 - 0,5 - 5,0 м.

Расстояние от края проезжей части до ближайшего к ней края знака, установленного на конструктивно выделенной разделительной полосе шириной 6 м и более, должно быть не менее 2,0 м, шириной от 6 до 3 м - не менее 1,0 м.

5.1.8. Расстояние от нижнего края знака (без учета знаков 1.4.1 - 1.4.6, а в ненаселенных пунктах и табличек) до поверхности дорожного покрытия (высота установки), кроме случаев, специально оговоренных настоящим стандартом, должно быть:

– от 1,5 до 3,0 м. при установке сбоку от проезжей части вне населенных пунктов, от 2,0 до 4,0 м в населенных пунктах (рисунок 1), от 3,0 до 4,0 м на конструктивно выделенной разделительной полосе шириной менее 3 м;

– от 0,6 до 1,5 м. при установке на конструктивно выделенных направляющих островках или островках безопасности, а также на проезжей части или обочине на переносных опорах по ГОСТ Р 58350 или на переносных передвижных комплексах по ГОСТ 32758;

– от 5,0 до 6,0 м. при размещении над проезжей частью. Допускается увеличивать это расстояние с учетом требований 5.1.15. Знаки, размещенные на пролетных строениях искусственных сооружений, расположенных на высоте менее 5,0 м от поверхности дорожного покрытия, не должны выступать за их нижний край.

Высоту установки знаков, расположенных сбоку от проезжей части, определяют от поверхности дорожного покрытия на краю проезжей части.

Очередность размещения знаков разных групп на одной опоре (сверху вниз, слева направо), кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом, должна быть следующей:

- знаки приоритета;
- предупреждающие знаки;

- предписывающие знаки;
- знаки особых предписаний;
- запрещающие знаки;
- информационные знаки;
- знаки сервиса.

На протяжении одной дороги высота установки знаков должна быть по возможности одинаковой.

5.1.9. Знаки устанавливают непосредственно перед перекрестком, местом разворота, объектом сервиса и т.д., а при необходимости - на расстоянии не более 25 м в населенных пунктах и 50 м - вне населенных пунктов перед ними, кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом.

Знаки, вводящие ограничения и режимы, устанавливают в начале участков, где это необходимо, а отменяющие ограничения и режимы - в конце, кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом.

5.1.10. Установка знаков на обочинах, оградах, фасадах домов и объектов капитального строительства допустима в стесненных условиях (у обрывов, выступов скал, парапетов, в исторических частях городов и т.п.). При этом расстояние между краем проезжей части и ближайшим к ней краем знака должно быть не менее 1 м, а высота установки - от 2 до 3 м вне населенных пунктов, от 2 до 4 м - в населенных пунктах (рисунок 1).

5.1.11. Знаки, устанавливаемые на разделительной полосе, приподнятых островках безопасности и направляющих островках или обочине, в случае отсутствия дорожных ограждений размещают на ударобезопасных опорах. Верхний обрез фундамента опоры знака выполняют заподлицо с поверхностью разделительной полосы, приподнятого островка безопасности и направляющего островка, обочины или присыпной бермы.

5.1.12. В местах проведения работ на дороге и при временных оперативных изменениях организации движения знаки на переносных опорах, переносных или передвижных комплексах допускается устанавливать на проезжей части, обочинах и разделительной полосе.

5.1.13. Расстояние между ближайшими краями соседних знаков, размещенных на одной опоре и распространяющих свое действие на одну и ту же проезжую часть, должно быть от 50 до 200 мм.

Знаки на одной опоре, распространяющие свое действие на разные проезжие части одного направления движения, располагают над соответствующими проезжими частями или максимально приближают к ним с учетом технических возможностей и требований настоящего стандарта.

5.1.14. В одном поперечном сечении дороги устанавливают не более трех знаков без учета знаков 5.15.2, дублирующих знаков, знаков дополнительной информации, а также знаков 1.34.1-1.34.3 в местах производства дорожных работ, вне населенных пунктов - не более двух временных

знаков (без учета знаков дополнительной информации) и не более одного временного знака дополнительной информации.

Изображения знаков сервиса допускается размещать на одном щите прямоугольной формы с фоном синего цвета с учетом требований ГОСТ 32945 и ГОСТ Р 52290, при этом один щит с изображениями знаков сервиса принимают за один знак.

Знаки, кроме установленных на перекрестках, остановочных пунктах маршрутных транспортных средств, в местах устройства искусственных неровностей и производства дорожных работ, а также кроме знака 6.4, установленного совместно с табличками 8.6.1-8.6.9 и 8.17, располагают вне населенных пунктов на расстоянии не менее 50 м, в населенных пунктах - не менее 15 м друг от друга, с учетом обеспечения видимости.

5.1.15. Знаки устанавливают на расстоянии не менее 1 м от проводов воздушных линий электропередачи напряжением не более 1 кВ включительно, более 1 кВ - по согласованию с сетевой организацией. В пределах охранной зоны воздушных линий размещение знаков на тросах-растяжках запрещается

5.1.17. На щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета применяют знаки 1.1, 1.2, 1.22, 1.23, 5.19.1 и 5.19.2. Другие знаки (кроме знаков по 5.1.19 и знаков 2.1, 2.2, 2.4, 2.5) допускается применять на таких щитах в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и для профилактики их возникновения на опасных участках.

РАЗМЕТКА ДОРОЖНАЯ

Общие требования по ГОСТ Р 52289-2019:

6.1.1. Номера и изображения линий разметки приведены в Приложении Г (ГОСТ Р 52289-2019).

6.1.2. Разметка, в том числе временная, должна соответствовать требованиям ГОСТ 32953 и ГОСТ Р 51256 и в процессе эксплуатации отвечать требованиям ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597.

Значения коэффициентов для дорожной разметки:

- яркости для дорожной разметки в сухом состоянии β_v ;
- световозвращения для условий темного времени суток при сухом покрытии R_L ;
- световозвращения для условий темного времени суток при дожде и мокром покрытии R_w ;
- светоотражения при диффузном дневном или искусственном освещении в сухом состоянии Q_d выбирают в зависимости от категорий дорог и улиц по таблицам 7 и 8 (ГОСТ Р 52289-2019).

6.1.3. При разметке дорог ширину полосы движения определяют по расстоянию между осями линий разметки, обозначающих ее границы. Ширина размечаемой полосы движения должна быть не менее 3,00 м. Допускается уменьшать ширину полосы, предназначенной для движения легковых автомобилей, до 2,75 м при условии введения необходимых ограничений режима движения.

Технические требования по ГОСТ Р 51256-2018:

5.1.1. Для постоянной горизонтальной разметки (включая дублирование изображения дорожных знаков) устанавливаются следующие цвета: белый, желтый, красный, синий, черный, зеленый. Для временной дорожной разметки устанавливается оранжевый цвет (кроме разметки 1.4, 1.10, 1.17.1, 1.17.2, 1.26).

Форма, размеры, цвет типов постоянной горизонтальной разметки приведены в таблице А.1 (ГОСТ Р 51256-2018).

5.1.2. Материалы и изделия для горизонтальной разметки

5.1.2.1. Постоянная горизонтальная разметка выполняется красками (эмальями), термопластиками и холодными пластиками по ГОСТ 32830, полимерными лентами и штучными формами по ГОСТ 32848.

5.1.2.2. Временная горизонтальная разметка выполняется красками (эмальями) по ГОСТ 32830 и полимерными лентами по ГОСТ 32848. Допускается нанесение временной горизонтальной разметки термопластиками и холодными пластиками при соответствующем обосновании (планируемая продолжительность функциональной долговечности и условия эксплуатации).

5.1.2.3. Для придания горизонтальной разметке (постоянной и временной), выполненной из красок (эмалей), термопластиков и холодных пластиков, штучных форм световозвращающих свойств применяют микростеклошарики по ГОСТ 32848.

5.1.3. Отклонение от проектного положения горизонтальной разметки не должно превышать:

- в поперечном направлении (относительно оси проезжей части) – 0,05 м;
- в продольном направлении (относительно оси проезжей части) для начального и конечного положения разметки 1,00 м (кроме 1.12, 1.13, 1.25). Для 1.12, 1.13, 1.25 – 0,10 м.

5.1.4. Допустимые отклонения горизонтальной разметки от установленных геометрических размеров.

5.1.4.1. Отклонение линейных размеров горизонтальной разметки от установленных в приложениях А и Б не должно превышать допустимых отклонений, приведенных в таблице 1.

Таблица 1.

Линейный размер разметки, м	Допустимое отклонение, м
До 0,20 включ.	±0,01
Св. 0,20 до 0,40 включ.	±0,02
Св. 0,40 до 7,00 включ.	±0,05
Св. 7,00	±0,10

5.1.4.2. Отклонение угловых размеров горизонтальной разметки от установленных в таблице А.1 (приложение А) и приложении Б (ГОСТ Р 51256-2018) не должно превышать 2° .

5.1.5. При нанесении сплошных одиночных и двойных линий горизонтальной разметки, расположенных вдоль оси проезжей части толщиной 1,5 мм и более, допускается применение технологических разрывов длиной не более 0,05 м с расстоянием между ними не менее 20 м.

5.1.6. Превышение горизонтальной разметки над поверхностью, на которую она нанесена

Горизонтальная разметка не должна выступать над поверхностью, на которую она нанесена, более чем на 6 мм, включая высоту выступов разметки с профильной поверхностью и в случае нанесения новой горизонтальной разметки по старой.

5.1.13. Устанавливается следующая продолжительность функциональной долговечности горизонтальной разметки:

- функциональная долговечность постоянной горизонтальной разметки, выполненной термопластиками, холодными пластиками с толщиной нанесения 1,5 мм и более, штучными формами и полимерными лентами не менее одного года;

- функциональная долговечность постоянной горизонтальной разметки, выполненной термопластиками, холодными пластиками с толщиной нанесения менее 1,5 мм не менее шести месяцев;

- функциональная долговечность постоянной горизонтальной разметки, выполненная красками (эмальями), не менее трех месяцев;

- функциональная долговечность временной горизонтальной разметки в соответствии с требованиями для постоянной. При окончании событий, потребовавших ее нанесения, производится демаркировка временной горизонтальной разметки.

5.1.14. Разрушение и износ горизонтальной разметки по площади не должны превышать следующих значений:

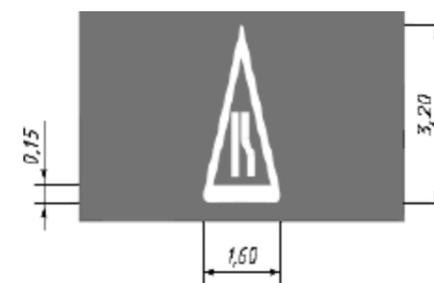
- для разметки, выполненной термопластиками, холодными пластиками с толщиной нанесения 1,5 мм и более, полимерными лентами, штучными формами, 25%;

- для разметки, выполненной красками (эмальями), термопластиками и холодными пластиками с толщиной нанесения менее 1,5 мм (за исключением разметки, дублирующей изображение дорожных знаков), 50%;

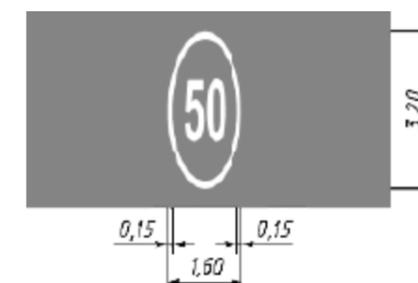
- для разметки, дублирующей изображение дорожных знаков, 25%, независимо от применяемых материалов (изделий).

5.12. Правила применения линий разметки приведены в ГОСТ Р 52289.

Разметка дорожная 1.24.1, 1.24.2 (по ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 52289-2019). Размеры в м:



1.24.1



1.24.2

ИСКУССТВЕННЫЕ НЕРОВНОСТИ

Общие требования по ГОСТ Р 52605-2006:

4.1.1. ИН устраивают на отдельных участках дорог для обеспечения принудительного снижения максимально допустимой скорости движения транспортных средств до 40 км/ч и менее.

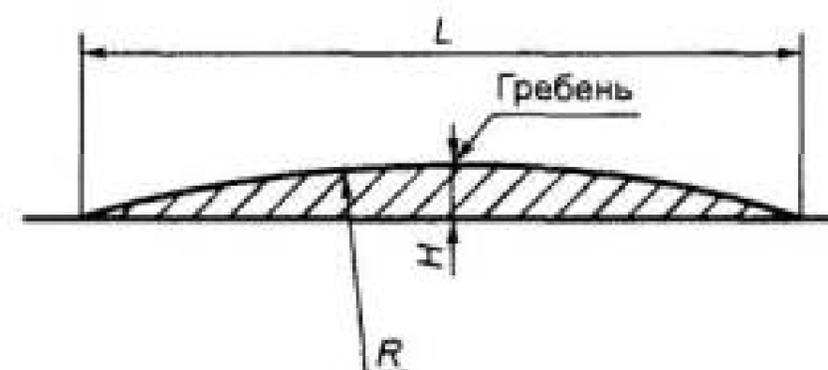
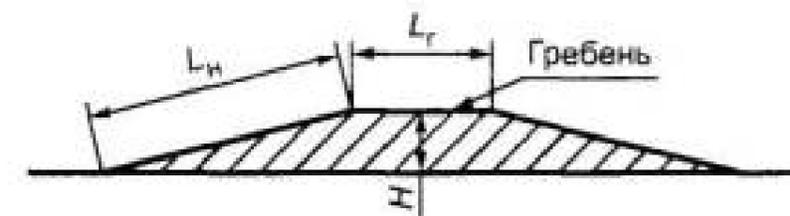
4.1.2. Конструкции ИН в зависимости от технологии изготовления подразделяют на монолитные и сборно-разборные.

4.1.3. Длина ИН должна быть не менее ширины проезжей части. Допустимое отклонение - не более 0,2 м с каждой стороны дороги.

4.1.4. На участке для устройства ИН должен быть обеспечен водоотвод с проезжей части дороги.

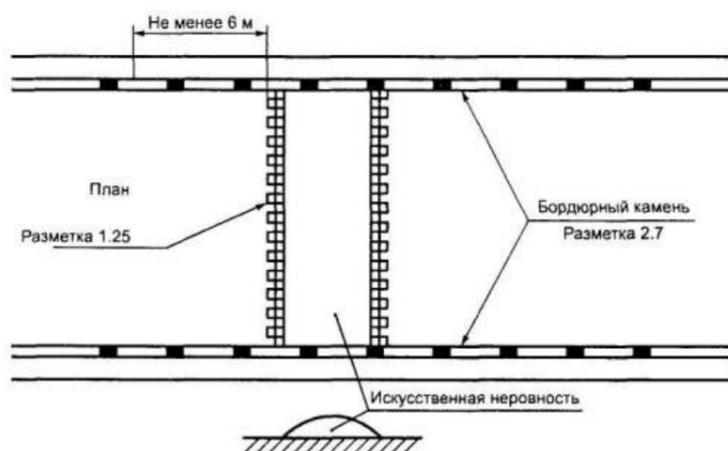
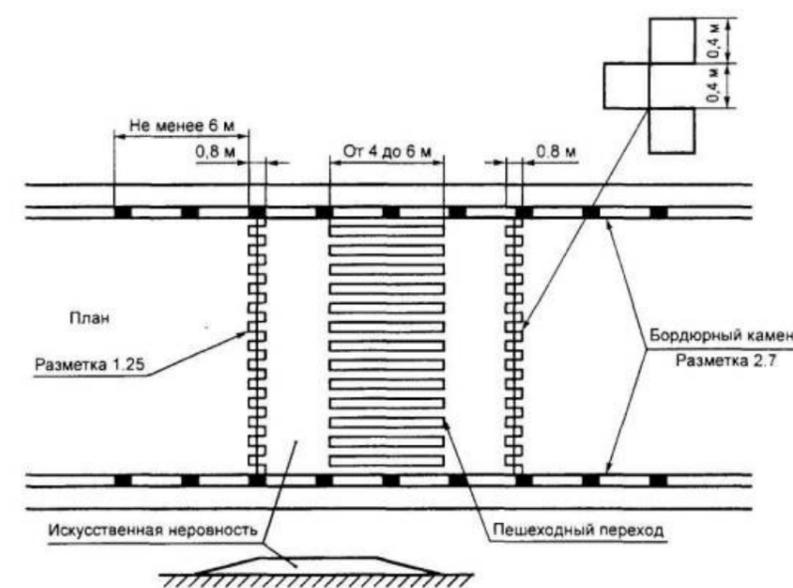
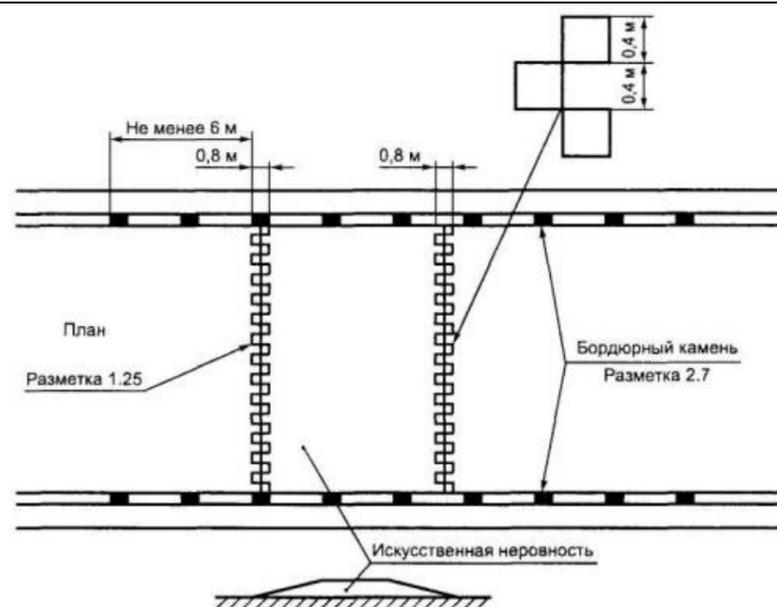
4.1.5. Для информирования водителей участки дорог с ИН должны быть оборудованы техническими средствами организации дорожного движения: дорожными знаками и разметкой.

Типы искусственных неровностей (по ГОСТ 52605-2006):

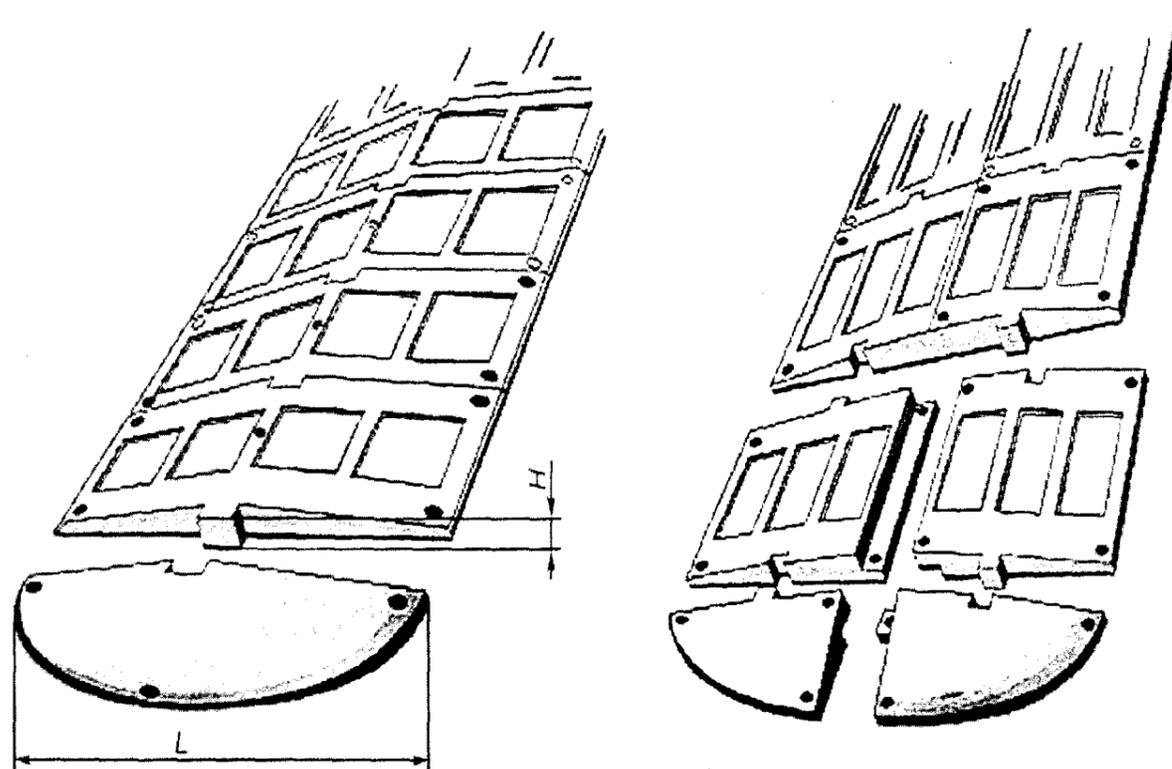


Схемы установки :

Максимально допустимая скорость движения, указываемая на знаке, км/ч	Волнообразный профиль			Трапецевидный профиль		
	Длина L	Максимальная высота гребня H	Радиус криволинейной поверхности R	Длина		Максимальная высота гребня H
				горизонтальной площадки $L_{г}$	наклонного участка $L_{н}$	
20	От 3,0 до 3,5 включ.	0,07	От 11 до 15 включ.	От 2,0 до 2,5 включ.	От 1,0 до 1,15 включ.	0,07
30	От 4,0 до 4,5 включ.	0,07	От 20 до 25 включ.	От 3,0 до 5,0 включ.	От 1,0 до 1,40 включ.	0,07
40	От 6,25 до 6,75 включ.	0,07	От 48 до 57 включ.	От 3,0 до 5,0 включ.	От 1,75 до 2,25 включ.	0,07



Размеры L , H , R принимаются по таблице 2, ГОСТ 52605-2006.



а – ИН из одной части основного и краевого элементов

б – ИН из двух частей основного и краевого элементов

Таблица 2.

Требования к сборно-разборным конструкциям:

4.3.1. Сборно-разборная конструкция ИН может состоять из ряда однотипных геометрически совместимых основных и краевых элементов.

4.3.2. Основной и краевой элементы могут состоять из одной или двух частей, которые геометрически совместимы друг с другом и имеют отверстия для крепления к покрытию дороги.

4.3.3. В конструкции должна быть предусмотрена возможность монтажа и демонтажа на покрытии дороги, а также замены отдельных ее элементов и частей с использованием специального инструмента.

4.3.4. Размеры элементов ИН следует принимать в зависимости от требуемого ограничения максимально допустимой скорости движения в соответствии с таблицей 3 (ГОСТ Р 52605-206).

4.3.5. Каждый элемент ИН может быть выполнен в виде однослойной или двухслойной конструкции.

4.3.6. ИН должна иметь поверхность, обеспечивающую коэффициент сцепления в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50597.

4.3.7. Твердость ИН, изготовленной из эластичного материала, по Шору А, измеренная на рабочей поверхности не менее чем в пяти точках, не менее 50 мм от края, должна быть от 55 до 80 условных единиц.

4.4. Для обеспечения видимости в темное время суток на поверхность ИН должны быть нанесены световозвращающие элементы, ориентированные по направлению движения транспортных средств. Площадь световозвращающих элементов должна быть не менее 15% общей площади ИН.

4.5. Световозвращающие элементы выполняют из полимерных лент или иных материалов в соответствии с ГОСТ Р 51256. Значения коэффициента яркости и коэффициента световозвращения таких элементов должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 51256 для дорог I категории и магистральных улиц непрерывного движения. При разрушении или отслаивании световозвращающих элементов, а также снижении в процессе эксплуатации их светотехнических характеристик до значений ниже нормативных, световозвращающие элементы должны быть заменены на новые.

4.6. Не допускается эксплуатация ИН с отсутствующими отдельными элементами и выступающими или открытыми элементами крепежа.

В случае нарушения целостности ИН из-за потери одного или нескольких элементов оставшийся в дорожном покрытии крепеж не должен служить причиной повреждения шин.

4.7. При демонтаже ИН одновременно должны быть удалены крепежные элементы, оставшиеся отверстия на покрытии автомобильной дороги заделаны, а предупреждающие дорожные знаки и разметка ликвидированы.

4.8. В комплект искусственной неровности должны входить:

- основные и краевые элементы;
- крепежные элементы;
- паспорт изделия;
- инструкция по монтажу.

СТАЦИОНАРНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

Общие требования по ГОСТ Р 52766-2007:

– 4.6.1.1. Стационарное электрическое освещение на автомобильных дорогах устраивают на участках, проходящих по населенным пунктам и за их пределами на расстоянии от них не менее 100 м;

- на дорогах I категории с расчетной интенсивностью движения 20 тыс. авт./сут и более;
- на средних и больших мостах (путепроводах, эстакадах) в соответствии с таблицей 7, а также на всех мостах, путепроводах и эстакадах улиц;
- на пересечениях дорог I и II категорий между собой в одном и разных уровнях, а также на всех соединительных ответвлениях пересечений в разных уровнях и на подходах к ним на расстоянии не менее 250 м от начала переходноскоростных полос;
- на подходах к железнодорожным переездам на расстоянии не менее 250 м;
- под путепроводами, на дорогах III категорий, если длина проезда под ними превышает 30 м;
- на пешеходных переходах в разных уровнях с проезжей частью;
- на участках дорог в зоне размещения переходноскоростных полос на съездах к сооружениям обслуживания движения, действующим в темное время суток;
- на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств по 5.3.2.1 и 5.3.3.1, на пешеходных переходах на проезжей части по 4.5.2.4, велосипедных и велопешеходных дорожках по 4.5.3.9 и ГОСТ 33150;
- на кольцевых пересечениях в одном уровне и участках въездов на кольцо;
- на подъездах к объектам дорожного и придорожного сервиса;
- на пунктах взимания платы за проезд на платных дорогах, где предусмотрена остановка транспортных средств, и на подъездах к ним;
- на пунктах транспортного, весового и габаритного контроля и на подъездах к ним, на постах санитарноэпидемиологической, ветеринарной, пограничной, таможенной и дорожнопатрульной служб.

4.6.1.2. При расстоянии между соседними последовательно расположенными населенными пунктами менее 500 м или расстоянии между отдельными освещенными объектами менее 250 м на автомобильных дорогах следует предусматривать непрерывное освещение.

4.6.1.3. Освещение железнодорожных переездов следует устраивать с учетом норм искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта.

ТРОТУАРЫ И ПЕШЕХОДНЫЕ ДОРОЖКИ

Общие требования по ГОСТ Р 52766-2007:

4.5.1.1. Тротуары следует устраивать в пределах населенных пунктов на автомобильных дорогах I-III категорий, IV и V категорий с твердым покрытием.

Пешеходные дорожки следует устраивать на участках подходов автомобильных дорог I-III категорий к населенным пунктам при интенсивности движения пешеходов более 200 чел./сут.

Тротуары или пешеходные дорожки устраивают:

- на подходах к пешеходному переходу на расстоянии не менее 50 м, а также к остановочным пунктам маршрутных транспортных средств;
- от пешеходного перехода до посадочной площадки остановочного пункта маршрутных транспортных средств на участках дорог вне населенных пунктов.

Пешеходные дорожки должны соответствовать требованиям настоящего стандарта и ГОСТ 33150.

4.5.1.2. В населенных пунктах тротуары устраивают в соответствии с требованиями нормативных документов на планировку и застройку городских и сельских поселений.

4.5.1.3. Тротуары располагают с обеих сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной стороны.

4.5.1.4. Пешеходные дорожки располагают за пределами земляного полотна.

4.5.1.5. В условиях сильно пересеченной местности при высоких насыпях или глубоких выемках, а также при прохождении дороги через заболоченные участки пешеходные дорожки могут быть размещены на откосах на присыпных бермах на расстоянии от кромки проезжей части не менее 2,5 м. При устройстве пешеходных дорожек в одном уровне с обочиной на расстоянии менее 3 м от проезжей части их отделяют от обочин при помощи дорожных ограждений.

4.5.1.6. Число полос движения пешеходов на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения.

При суммарной (в двух направлениях) интенсивности пешеходного движения в часы пик до 50 чел./ч тротуар может иметь одну полосу движения, до 1000 чел./ч включительно - не менее двух полос движения.

При интенсивности пешеходного движения более 1000 чел./ч число полос движения следует увеличивать на одну полосу движения на каждую тысячу человек. 4.5.1.7 Ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с двумя полосами движения и более должна быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки или тротуара должна быть не менее 1,0 м.

4.5.1.9. На дорогах и улицах в населенных пунктах вдоль тротуара устраивают пешеходные ограждения по ГОСТ Р 52289 и ГОСТ 33128 или сплошную посадку кустарника, отделяющего пешеходов от проезжей части. Высота кустарника должна быть не более 0,8 м.

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ

Березовский сельсовет Маслянинского района Новосибирской области (далее – муниципальное образование) наделено статусом сельского поселения Законом Новосибирской области от 02 июня 2004 года № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

Муниципальное образование находится на юго-востоке Маслянинского района. Общая площадь составляет 15537 га. Протяжённость границ муниципального образования 153,0535 км². На сегодняшний день численность населения муниципального образования составляет 479 человек.

В состав муниципального образования входит 2 населённых пунктов это: с. Березово и д. Кинтереп. Административным центром является село Березово.

Населенные пункты муниципального образования сформированы застройкой усадебного типа с нечетко выраженной прямоугольной структурой улично-дорожной сети, обусловленной природным и историческим факторами.

По степени освоённости и характеру использования территории поселение является малоосвоенным. Плотность населения в поселении – 0,031 чел/км². Вместе с тем, всё население сосредоточено в крупных населённых пунктах, это указывает на то, что в населённом пункте достаточно высока плотность застройки, а сложившаяся граница земель поселений (по существующей застройке) образована так, что отсутствуют возможности для его развития и не созданы достаточные условия для нормальной жизнедеятельности.

Транспортно-экономические связи Березовского сельсовета Маслянинского района Новосибирской области осуществляются автобусным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории муниципального образования отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта является автобусное сообщение. На территории муниципального образования 1 пассажирский автотранспортный маршрут, межпоселковое автобусное сообщение отсутствует.

Одной из основных проблем автодорожной сети муниципального образования является то, что большая часть автомобильных дорог общего пользования местного значения не соответствует техническим нормативам.

Сооружения и сообщения речного, железнодорожного и воздушного транспорта в муниципальном образовании - отсутствуют.

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ

Организация движения транспортных средств различного назначения, пешеходов и велосипедистов это сложный, многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. К основным способам организации дорожного движения относят: распределение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения; ориентирование водителей; разделение потоков на группы автомобилей, следующих с разными скоростями; разделение траекторий движения на сложных участках; обеспечение возможности перехода с одной полосы на другую и т.п. К организации движения относится также информация о наиболее целесообразных маршрутах и условиях движения. Выполнение этих мероприятий возлагается на владельцев дорог или органы исполнительной власти, в чьем ведении находятся эти дороги. Любые мероприятия по изменению организации движения не могут снижать уровень безопасности дорожного движения.

1. Оценка организации светофорного регулирования.

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В зависимости от назначения светофоры подразделяют на две группы: Т -

транспортные; П – пешеходные (Т.1 - Т.10, П.1 и П.2). Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрёстки и пешеходные переходы, выполняют функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7).

Светофоры Т.7 рекомендуется применять, если интенсивность движения транспортных средств и пешеходов составляет не менее половины от норм для введения светофорного регулирования или не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на предыдущем участке дороги перед пересечением автомобильных дорог или пешеходным переходом.

2. Оценка системы регулирования скоростного режима.

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории осуществляется установкой знаков ограничения скорости 3.24, со значением «40» и «20» км/ч. Помимо знаков ограничения скорости применяется установка искусственных неровностей (порогов). Пороги представляют собой искусственно созданное возвышение на проезжей части дороги, при переезде которых на скорости более 20 км/ч или 40 км/ч (в зависимости от конструкции ИДН) водитель испытывает определенный дискомфорт.

Проведенный анализ данных натурного обследования выявил что большинство технических средств по регулированию скоростного режима расположены вблизи социально-значимых объектов, либо в местах с высокой вероятностью возникновения ДТП. В тоже время, не на всех участках установка знаков и искусственных неровностей произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

3. Оценка организации пешеходного и велосипедного движения.

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения уровня автомобилепользования и связанных с ним негативных последствий.

Основными средствами организации движения пешеходов являются: устройство подземных, наземных и надземных переходов, пешеходных дорожек и тротуаров.

Правильно организованная сеть тротуаров и пешеходных дорожек обеспечивает безопасное передвижение пешеходов, предотвращает необходимость нахождения пешеходов на проезжей части и, как следствие, сокращает риск возникновения ДТП.

Анализ проведенных натурных обследований позволяет сделать вывод о том, что на текущий момент схема расположения тротуаров на территории сельсовета, не в полном объеме удовлетворяет

потребности жителей и гостей, а существующая схема пешеходных переходов не позволяет в достаточной мере обеспечить пешеходную связанность. Следует отметить, что дальнейшее социально-экономическое развитие данной территории приведет к необходимости совершенствования пешеходной инфраструктуры.

Движение велосипедистов в городе осуществляется по тротуарам, пешеходным переходам, а также, по проезжей части, что зачастую создает аварийные ситуации, ведет к затруднению движения участников дорожного движения. Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективным и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья и отсутствия вредного влияния на окружающую среду велотранспортная инфраструктура на территории Березовского сельсовета практически отсутствует и нуждается в интенсивном развитии.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство:

- велополос или велодорожек;
- велопарковок;
- технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Развитие велотранспорта должно являться неотъемлемой частью транспортной, экономической и территориально-планировочной политики, а также политики в области здравоохранения и туризма. При этом, с точки зрения транспортной политики, велосипед должен рассматриваться как полноценное транспортное средство.

4. Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования.

Транспорт общего пользования призван удовлетворять потребности всех видов деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения.

На территории Березовского сельсовета Маслянинского района Новосибирской области пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами средней и малой вместимости, движущимися по установленным маршрутам с обозначенными местами остановок. Оснащённость мест остановок внутрирайонного транспорта является приоритетным направлением при обеспечении безопасности и комфорта пешеходов (пассажиров), т.к. в силу специфики являются местами притяжения и скопления людей.

На основании данных, полученных в ходе проведения полевого этапа работ, было выявлено, что значительная часть остановок внутрирайонного пассажирского транспорта не соответствует требованиям п. 3 ОСТ 218.1.002- 2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» от 01.06.2003 (с изменениями от 01.10.2008 г.). Большая часть автобусных

остановок не оборудована заездными карманами, дорожными знаками (либо знаки установлены не по ГОСТ). Малая часть не имеет автобусных павильонов, остановочных и посадочных площадок.

5. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок.

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов играет значительную роль в системе организации дорожного движения и обеспечении требуемого уровня безопасности. Недостаток мест временного хранения оказывает существенное влияние на условия движения и в ряде случаев приводит к их значительному ухудшению. Особенно остро эта проблема стоит для центральных районов города, где спрос на временное хранение автотранспорта связан с реализацией спроса на трудовые, деловые и культурно-бытовые передвижения. Для периферийных районов, характеризующихся в среднем более низким уровнем деловой активности и более низкой концентрацией мест приложения труда, пиковые значения спроса на места временного хранения автотранспорта определяются спросом на культурно-бытовые передвижения. В свою очередь, отсутствие организованного парковочного пространства приводит к бесконтрольной хаотичной парковке транспортных средств, снижая эффективность использования территории и общий уровень безопасности движения. При этом, очень часто страдают интересы маломобильных групп населения. Таким образом, говоря об оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест, соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаи паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

Проводя оценку обустроенности парковочных мест, следует отметить недостаточную обеспеченность знаками, разметкой, ограждениями. Все выявленные парковочные места классифицируются, как: парковки открытого типа, наземные, предназначенные для кратковременного или временного хранения, непосредственно прилегающие к проезжей части. Таким образом, сложившаяся ситуация, не соответствует требованиям действующего законодательства. Из-за недостатка выделенных мест для временного хранения автомобилей, зачастую, водители регулярно пользуются улично-дорожной сетью, при этом наблюдаются случаи временных стоянок автотранспорта с нарушением правил дорожного движения.

АНАЛИЗ РАЗМЕЩЕНИЯ И СОСТОЯНИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТСОДД

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД. Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности

дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать разработанные схемы ОДД и управлять дорожным движением.

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму (дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУД)).

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

В ходе проведения обследования эксплуатационного состояния дорожных знаков определялось состояние поверхности и читаемость символов на знаке. Предварительную оценку состояния дорожных знаков производят путем визуального осмотра при проезде на автомобиле в темное (с включенным ближним светом фар) и светлое время суток. В процессе визуального контроля фиксируют дорожные знаки, на которых визуально наблюдаются нарушения видимости и различимости изображения. Согласно нормам ГОСТ Р 50597–2017, замену поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения повреждений и недостатков, а знаков приоритета, в целях обеспечения безопасности движения, в течение суток.

По полученным данным, дорожные знаки, расположенные на данной автомобильной дороге, находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям. Поверхность знаков чистая, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки, затрудняющих восприятие символа.

Проверка эксплуатационного состояния вертикальной и горизонтальной дорожной разметки производилась в соответствии с требованиями ГОСТ 32952–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». В процессе визуального контроля фиксировались участки разметки, на которых визуально наблюдались нарушение видимости и сохранности по площади. По результатам натурного обследования установлены факты полного либо частичного отсутствия дорожной разметки на определенных участках дорог, а также плохая её читаемость вследствие высокой степени износа.

На дорогах установлены искусственные неровности для снижения скорости проезда транспортных средств. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289–2019. Технические средства

организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Проверка эксплуатационного состояния искусственных неровностей проводилась в разрезе соответствия требованиям «ГОСТ Р 52605–2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 N 295-ст) (ред. от 09.12.2013). Техническое состояние ИН контролировалось визуально. Контроль световозвращающих элементов осуществлялся по ГОСТ Р 51256–2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования (ред.01.06.2018).

При осмотре монолитной конструкции ИН проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений, соответствие геометрических параметров нормативным. По результатам обследования монолитных конструкций ИН установлено отсутствие, либо плохая читаемость нанесенной разметки на 70% обследуемых объектов. Просадок, выбоин не наблюдались в редких случаях. В части соответствия геометрическим параметрам, практически не одно сооружение не соответствовало предельно нормативным значениям.

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. Установленные на территории сборно-разборные конструкции ИН полностью соответствовали требованиям ГОСТ.

Проверка состояния искусственного освещения проводилась в соответствии с требованиями ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».

При осмотре линий искусственного освещения проверялось необходимость равномерного распределения светильников вдоль дорожного полотна, что делает работу комплексной, минимизирует вероятность появления темных участков. Формируемый поток света должен быть достаточным, но не избыточным, ведь это чревато ослеплением водителей, пешеходов, что неминуемо приводит к дорожно-транспортным происшествиям на дороге. Установленные линии искусственного освещения на данной автомобильной дороге полностью соответствуют требованиям ГОСТ.

ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДТП

В общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (85,9 процента общего числа погибших и 91 процент общего числа раненых).

Детальный анализ мест совершения ДТП показывает, что основными причинами ДТП являются:

- несоблюдение очередности проезда перекрестков;
- нарушение правил проезда пешеходного перехода;
- неправильный выбор режима движения;
- выезд на полосу встречного движения;
- нарушение правил перестроения;
- превышение установленной скорости движения;
- разворот в местах, где разворот запрещён;
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части.

В число основных групп дорожных факторов, способствующих возникновению участков концентрации ДТП, входят:

- наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, ТСОДД и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;
- неудовлетворительный уровень содержания дорог;
- разделение, слияние и пересечение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях дорог, на которых планировка и схемы организации движения не отвечают установленным требованиям;
- несоответствие параметров геометрических элементов трассы дороги состоянию покрытия и придорожной обстановке, способствующее значительному превышению безопасной скорости движения;
- отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах;
- недостаточное обеспечение УДС техническими средствами ОДД (в частности, дорожными знаками).
- отсутствие или дефекты инженерного оборудования на эксплуатируемых железнодорожных переездах, а также несоблюдение нормативных требований к расстоянию видимости приближающихся поездов.

В частности, сопутствующей причиной каждого второго дорожно-транспортного происшествия являлись недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (дефекты покрытия, отсутствие либо плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, неудовлетворительное состояние обочин, недостаточная освещённость).

При этом наезд на пешеходов, чаще происходит на нерегулируемых пешеходных переходах и в местах неорганизованного движения пешеходных потоков, а также в тёмное время суток на не освещенных участках дороги или выключенном уличном освещении.

Таким образом, становится очевидным, что достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и обнулению уровню смертности необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на совершенствование сложившейся системы организации дорожного движения.

ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПОДД

В целях устранения отклонений от нормативных требований, выявленных в ходе анализа дорожно-транспортной ситуации на автомобильных дорогах Березовского сельсовета Маслянинского района Новосибирской области выработаны следующие проектные решения:

1. Мероприятия по разделению транспортных средств на однородные группы.

Разделение потоков по категориям (типам) транспортных средств создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами, и является эффективным путем уменьшения количества транспортных задержек и рисков возникновения ДТП.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из ключевых методов организации движения, оказывающий наибольшее воздействие на безопасность движения. Самым распространённым способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является введение дополнительного приоритета движения путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из наиболее распространённых методов организации движения. Основополагающим способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является определение приоритета движения на пересечениях. Помимо стандартного набора правил, устанавливающих очередность проезда, метод предусматривает:

- введение дополнительного приоритета движения на перекрёстках путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5. В зависимости от стоящих задач, данное мероприятия позволяет обеспечить более высокую эффективность работы транспортного узла за счёт предоставления первоочередного права на движение по главной дороге.

Другим способом, менее распространённым, но не менее эффективным, является внедрение таких организационных мероприятий, как запрет движения отдельных видов транспортных средств в определенные периоды. В частности, была применена такая мера, как запрещение на некоторых улицах перевозок тяжеловесных грузов и движение тяжелых грузовых автомобилей.

2. Обеспечения движения пешеходов.

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура

предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на повышение уровня безопасности, так и улучшение условий движения пешеходов.

В связи с этим при разработке проекта организации дорожного движения были проведены следующие виды проектных решений:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на автомобильных дорогах с твердым покрытием (параметры проектируемых тротуаров выбираются исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара).

- обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

- создание новых пешеходных переходов;

- обустройство и приведение существующих пешеходных переходов в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков).

- выделение территорий для организации жилых зон;

- установка дополнительных опор и линий освещения на участках автомобильных дорог.

4. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

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

- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

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

- устройство ограждений перильного типа;

- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (искусственные неровности)

- установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости»;

- установка знаков 1.23 «Осторожно дети»;

- нанесение горизонтальной разметки 1.21.1, 1.24.2;

- установка светофоров типа Т7.

5. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, при разработке ПОДД были приняты мероприятия, направленные на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом. А именно:

- на всем протяжении автомобильных дорог имеющих твердое покрытие была нанесена горизонтальная дорожная разметка (согласно ГОСТ Р52289-2019, ГОСТ32952, ГОСТ 95253), которая проинформирует участников дорожного движения о предстоящих изменениях в дорожной ситуации и позволит регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повысит безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения;

- установка дополнительных линий и опор освещения;

- устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть.

6. Мероприятия по развитию парковочного пространства.

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

В ходе проведенного натурного обследования было выявлено значительное количество парковок, оборудованных не в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Данный факт является одной из причин хаотичной парковки по УДС.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

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

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

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

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения и создания удобных условий проектом ПОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест.

7. Мероприятия, повышающие безопасность дорожного движения.

Безопасность дорожного движения, это безусловно, одна из важнейших задач, которая ставится при разработке проектов организации дорожного движения.

При реализации проектных решений учитывались такие факторы, влияющие на безопасность дорожного движения, как наличие опасных участков дороги, участков с ограниченной видимостью, кривые в плане и продольные уклоны и т.д.

На основе анализа существующей дорожной ситуации, для повышения безопасности всех участников движения были применены и реализованы следующие проектные решения:

- на участках дороги с ограниченной видимостью (кривые в плане, продольные уклоны) были введены режимы ограничения скорости и запрета обгона, а также установлены предупреждающие знаки в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019.

- предусмотрена установка дополнительных опор и линий освещения для лучшего восприятия текущей ситуации.

- для повышения безопасности и информирования водителей в местах пересечения участков автомобильных дорог с железнодорожными путями дополнительно были предусмотрены установка направляющих устройств, дорожных знаков.

- на участках автомобильной дороги с повышенной вероятностью съезда с дорожного полотна и последующего опрокидывания транспортного средства, а также участках, проложенных вдоль болот, водотоков и водоемов глубиной более 1м., находящихся в непосредственной близости от кромки проезжей были дополнительно установлены удерживающие дорожные ограждения в соответствии с требованиями и рекомендациями нормативно-технической документации

- в целях безопасного проезда участков с кривыми в плане малого радиуса была предусмотрена установка направляющих устройств и соответствующих предупреждающих знаков по ГОСТ Р 52289-2019.

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕШЕНИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время задача проработки схем организации дорожного движения является актуальным направлением разрешения проблемы дорожно-транспортной ситуации на перспективу для любого муниципального образования.

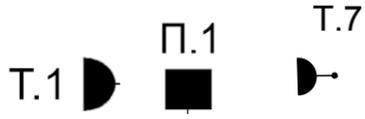
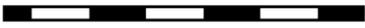
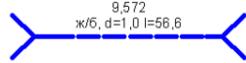
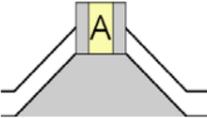
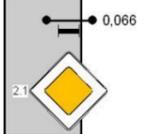
Ключевыми показателями эффективности предлагаемых мероприятий по организации дорожного движения являются:

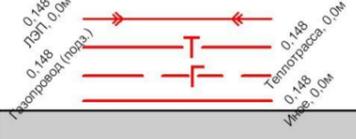
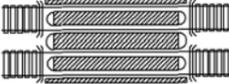
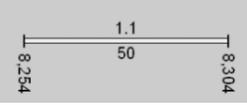
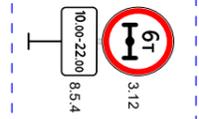
- количественные данные по снижению аварийности;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- снижения уровня загрузки дорог движением, а также повышение пропускной способности и эффективности их использования;
- уменьшение затрат и времени на передвижение транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Все проектные решения были приняты и направлены на оптимизацию методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах, для повышения её пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов.

Разработанный проект организации оценивается как соответствующий нормативной документации РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также являющийся, наиболее исчерпывающим ввиду анализа и учета сопутствующих технических документов и результатов обследования улично-дорожной сети.

Условные обозначения элементов обустройства дороги

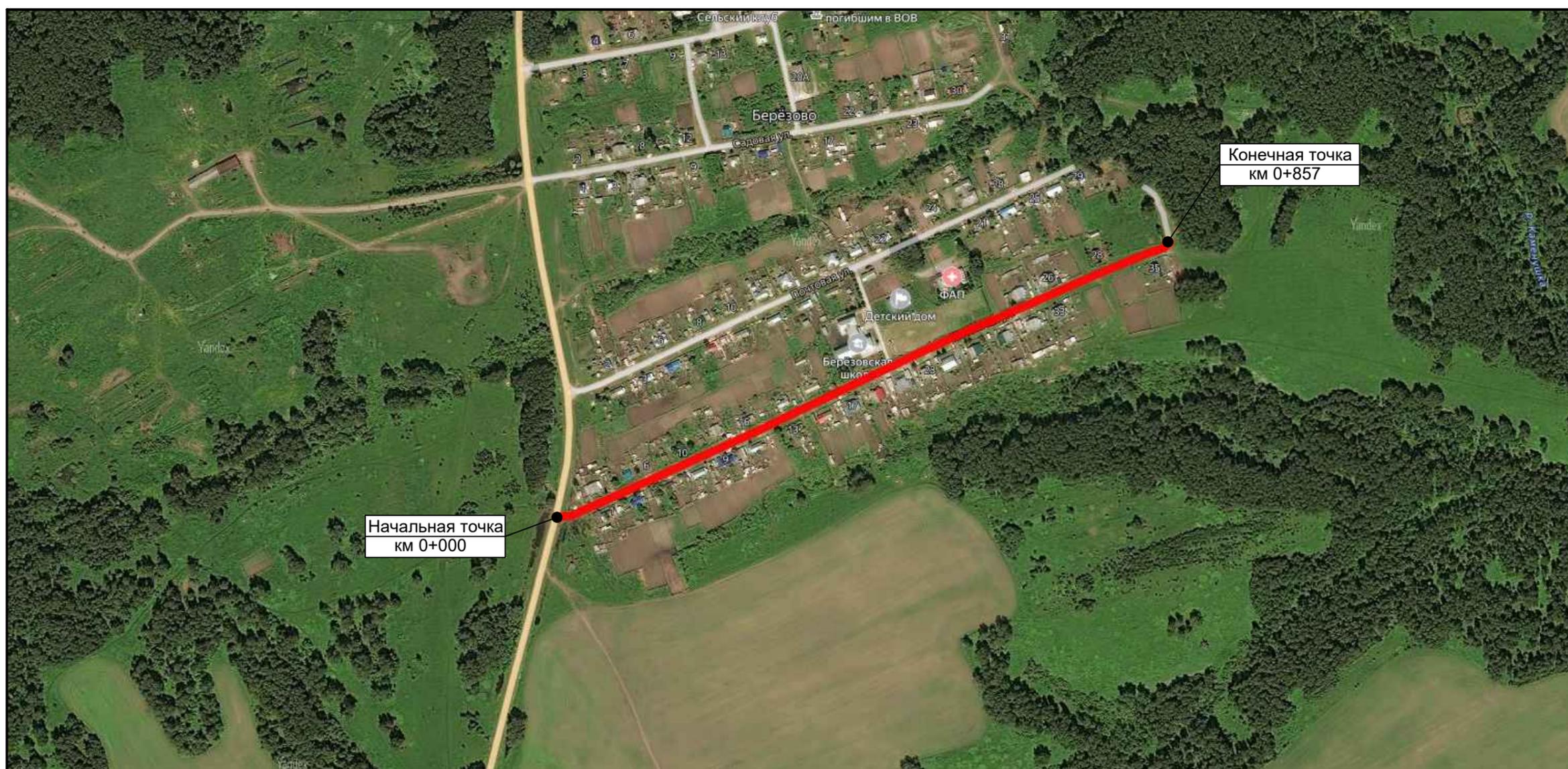
Обозначения	Наименование
	- Светофоры: Транспортный / Пешеходный/ Т7
	- Камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД
	- Ограждения дорожные, металлические
	- Ограждения пешеходные, перильного типа
	- Бордюрный камень
	- Стационарное электрическое освещение с указанием начального и конечного участка освещения
	- Сигнальные столбики
	- Путепроводы/Мост/Эстакада
	- Водопропускная труба
	- Сборно-разборная искусственная дорожная неровность
	- Остановка общественного транспорта с павильоном, посадочной площадкой и карманом
	- Знаки, устанавливаемые сбоку от проезжей части
	- Знаки, устанавливаемые над проезжей частью

Обозначения	Наименование
	- Коммуникации: ВЛЭП/Теплотрасса/Газопровод/Подземный газопровод
	- Железнодорожный переезд
	- Линии разметки
	- Тротуар (пешеходная дорожка)
ЗЕЛЕНый ЦВЕТ ЭЛЕМЕНТОВ ТСОДД	- Обозначение элементов ТСОДД, которые необходимо установить дополнительно
ЧЕРНЫЙ/СЕРЫЙ ЦВЕТ ЭЛЕМЕНТОВ ТСОДД	- Обозначение элементов ТСОДД, которые фактически установлены
КРАСНЫЙ ЦВЕТ ЭЛЕМЕНТОВ ТСОДД	- Обозначение элементов ТСОДД, которые необходимо демонтировать
	- Тип покрытия: Асфальтобетон/ Цементобетон / Тротуарная плитка
	- Тип покрытия: Гравий/Щебень
	- Тип покрытия: Песчано-гравийная смесь
	- Тип покрытия: Иное
	- Тип покрытия: Грунт
	- Сезонные знаки

с. Берёзово, ул. Школьная

(км 0+000 - км 0+857)

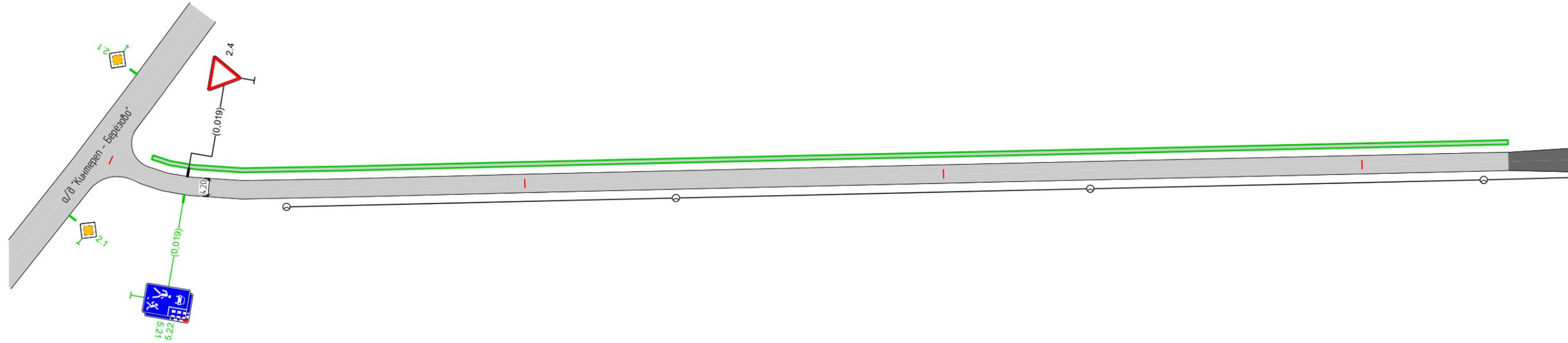
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		0,009 - 0,335, а/б, ш. 1,0 м	21
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине		
	На разделительной		
Дорожная разметка слева			
Элементы в плане			
Продольный профиль		R=13741, L=160	R=125186, L=325



с. Берёзово, ул. Школьная
0,000-0,349
1:1000

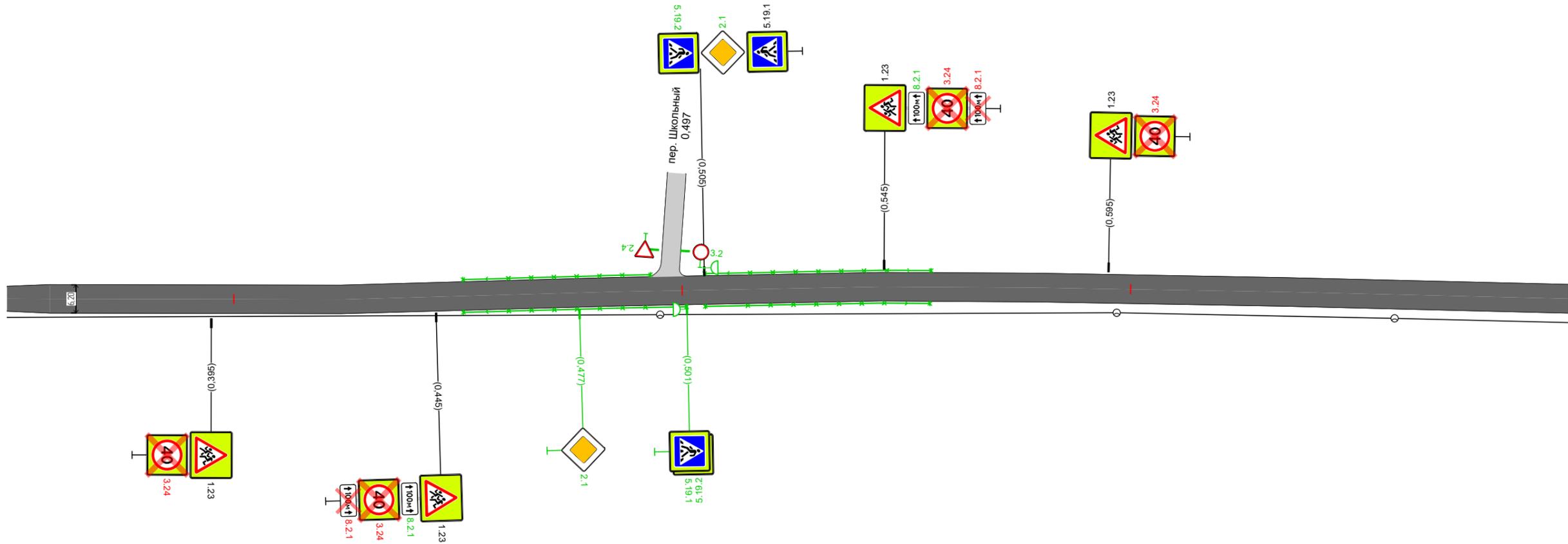


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева					22
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	ОПО-Д 0,451 - 0,493		ОПО-Д 0,505 - 0,556	
	На разделительной				
Дорожная разметка слева					
Элементы в плане					
Продольный профиль		R=125186, L=325		R=8568, L=149	R=23314, L=145



с. Берёзово, ул. Школьная
0,349-0,698
1:1000

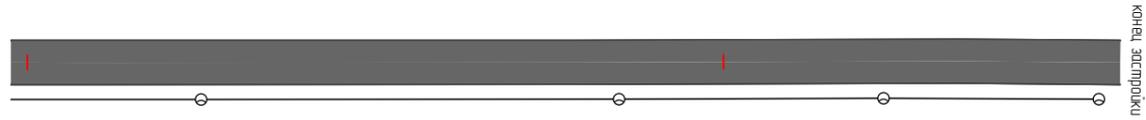


Дорожная разметка справа				
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной			
	На обочине	ОПО-Д 0,451 - 0,501		ОПО-Д 0,505 - 0,556
Тротуары справа				

Тротуары слева		23
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Берёзово, ул. Школьная
0,698-0,857
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)				
--	--	--	--------------------	--	--	--	--

1.23		II		0,395		1	
		:	1				
		:	0				
		:	0				
		:	1				

2.4		II		0,019		1	
2.1		II		0,477		1	
2.1		II		0,505		1	
		:	1				
		:	2				
		:	0				
		:	3				

3.24		II		0,395		1	
		:	0				
		:	0				
		:	1				
		:	1				

5.21		II		0,019		1	
5.22		II		0,019		1	
5.19.1		II		0,501		1	
5.19.2		II		0,501		1	
5.19.1		II		0,505		1	
5.19.2		II		0,505		1	
		:	1				
		:	5				
		:	0				
		:	6				
		:	3				
		:	7				
		:	1				
		:	11				

1	0,451	0,501	50,0		50,0				1,10	
2	0,451	0,493	42,0		42,0				1,10	

3	0,505	0,555	50,0		50,0				1,10		25
4	0,505	0,556	51,0		51,0				1,10		
			193,0		193,0						

/	,	,		/	,						
1	0,043	0,854		11/11		811					

		/		,	
		11/11			811

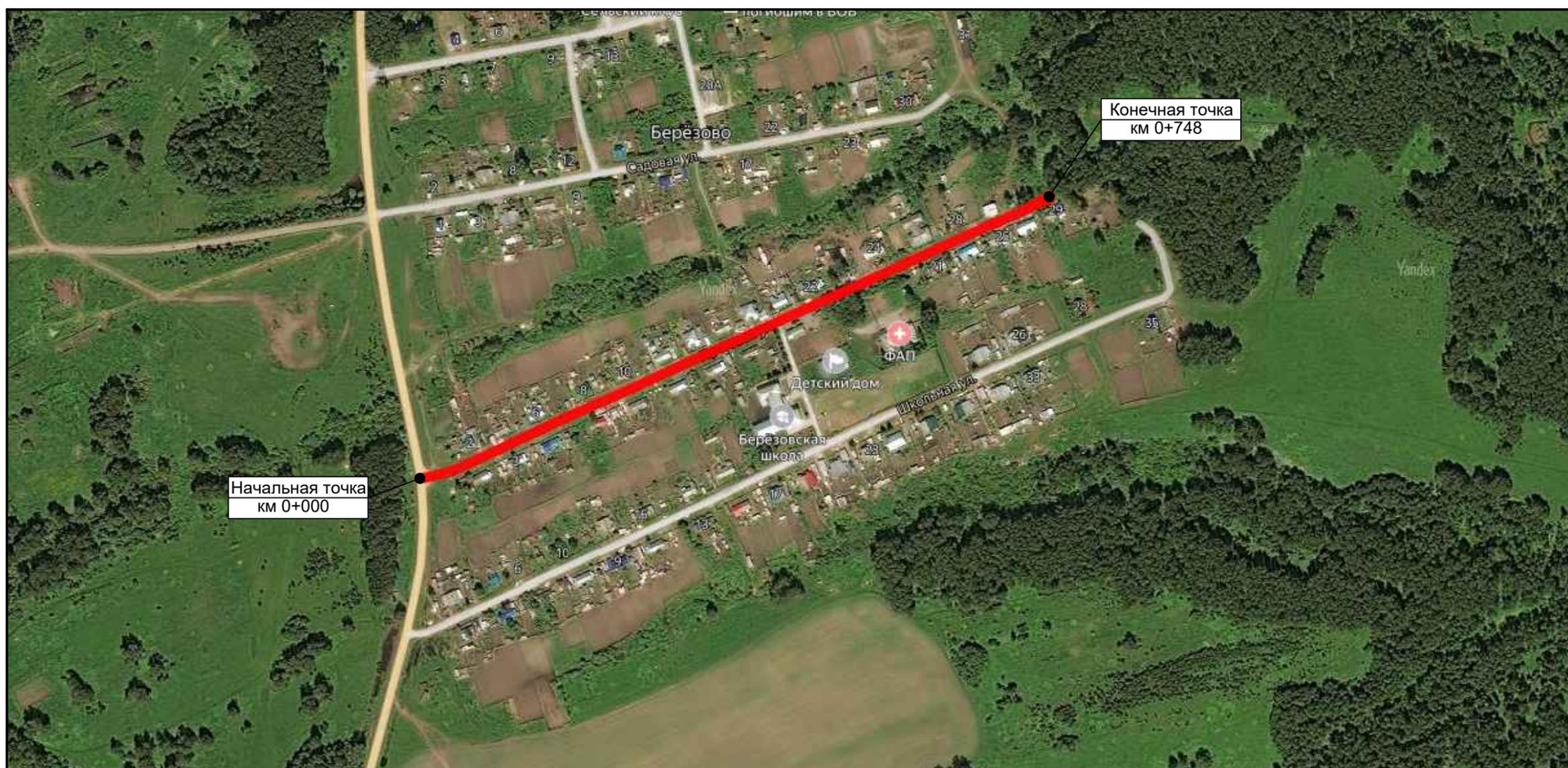
/	,	,									
1	0,501	.7;		0	1	0	0	0	0		
2	0,505	.7;		0	1	0	0	0	0		
			0	2	0	0	0	0	0		

/	,	,			,		,	,	2	
1	0,009	0,335		1,0			326		319	
							0		0	
							326		319	
							0		0	
							326		319	

с. Берёзово, ул. Почтовая

(км 0+000 - км 0+748)

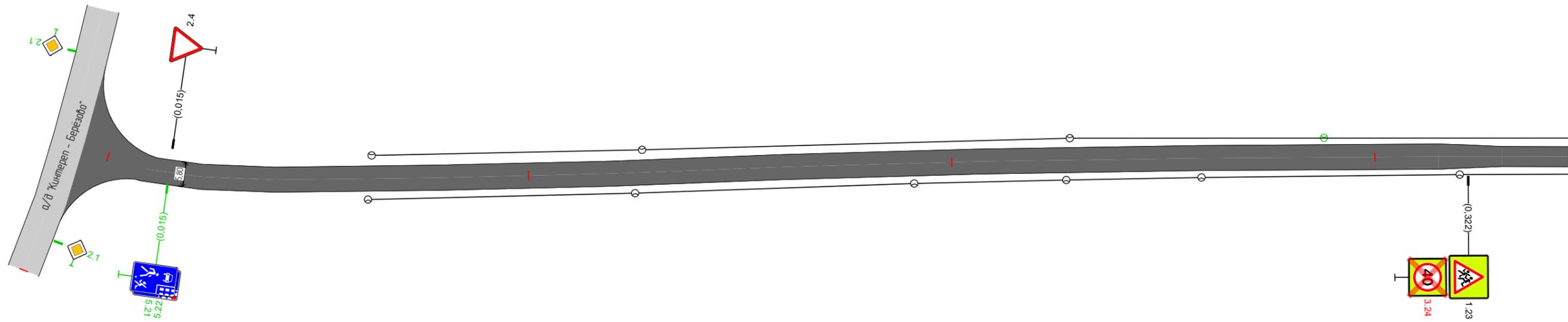
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		27
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=14052, L=206 R=6668, L=261



с. Берёзово, ул. Почтовая
0,000-0,346
1:1000

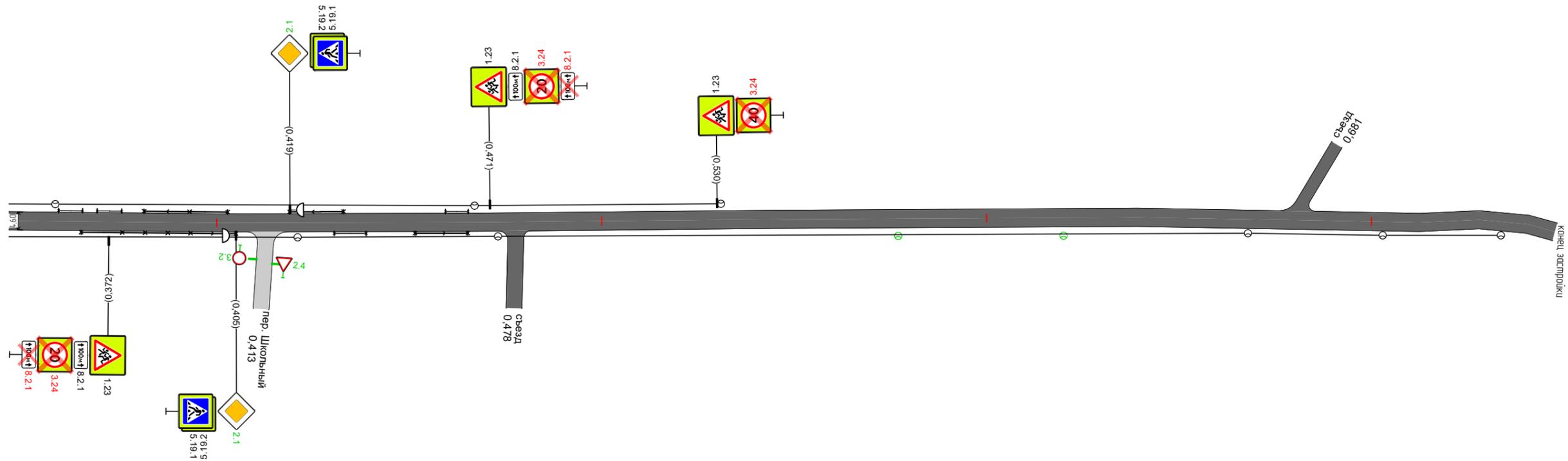


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева								28
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	опо-д 0,359 - 0,369	опо-д 0,369 - 0,375	опо-д 0,381 - 0,403	опо-д 0,419 - 0,433	опо-д 0,459 - 0,465		
	На разделительной							
Дорожная разметка слева								
Элементы в плане								
Продольный профиль		R=6668, L=261		0,467	R=3380, L=172		0,639	
					R=2883, L=116		0,704	
							R=136, L=44, α=30°	
							0,748	



с. Берёзово, ул. Почтовая
0,346-0,748
1:1000



Дорожная разметка справа							
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной						
	На обочине	опо-д 0,365 - 0,405	опо-д 0,431 - 0,439	опо-д 0,452 - 0,465			
Тротуары справа							

			(, ²)				
--	--	--	--------------------	--	--	--	--

1.23		II		0,322		1	
1.23		II		0,372		1	
1.23		II		0,471		1	
1.23		II		0,530		1	
		: 4					
		: 0					
		: 0					
		: 4					

2.4		II		0,015		1	
2.1		II		0,405		1	
2.1		II		0,419		1	
		: 1					
		: 2					
		: 0					
		: 3					

3.24		II		0,322		1	
3.24		II		0,372		1	
3.24		II		0,471		1	
3.24		II		0,530		1	
		: 0					
		: 0					
		: 4					
		: 4					

5.21		II		0,015		1	
5.22		II		0,015		1	
5.19.1		II		0,405		1	
5.19.2		II		0,405		1	
5.19.1		II		0,419		1	
5.19.2		II		0,419		1	
		: 4					
		: 2					
		: 0					
		: 6					

			()				
8.2.1		II		0,372		1	
8.2.1		II		0,372		1	
8.2.1		II		0,471		1	
8.2.1		II		0,471		1	
		: 2					
		: 0					
		: 2					
		: 4					

	:	11	30
	:	4	
	:	6	
	:	21	

/	,	,	,		,	,	,	,	,	,
			,	,						
1	0,359	0,365	6,0	6,0					1,10	
2	0,365	0,405	40,0	40,0					1,10	
3	0,369	0,375	6,0	6,0					1,10	
4	0,381	0,403	22,0	22,0					1,10	
5	0,419	0,433	14,0	14,0					1,10	
6	0,431	0,439	8,0	8,0					1,10	
7	0,452	0,465	13,0	13,0					1,10	
8	0,459	0,465	6,0	6,0					1,10	
			115,0	115,0						

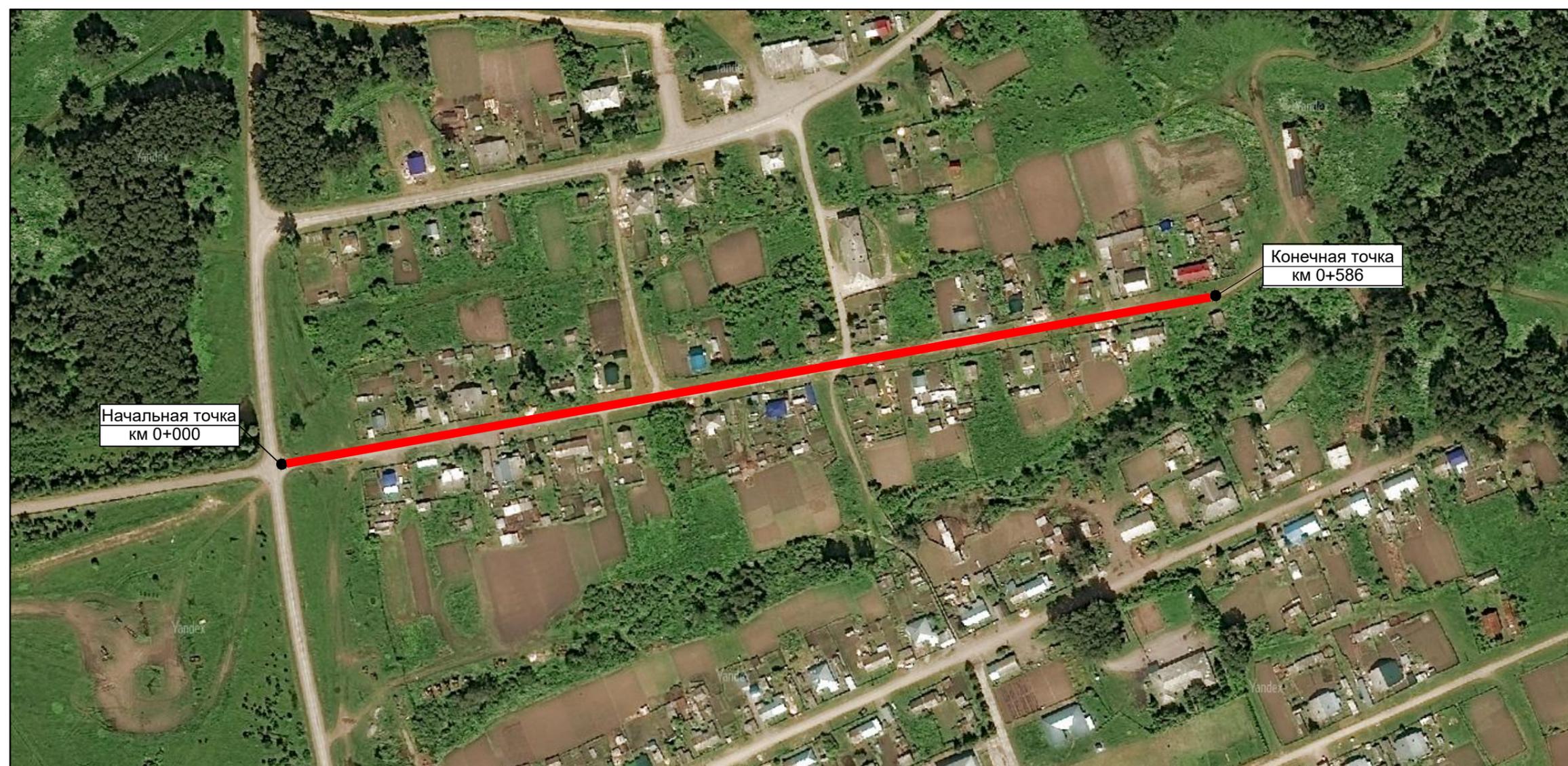
/	,	,	,	/	,	,	,	,	,
1	0,062	0,734		11/11		672			
2	0,063	0,531		6/6		468			
3	0,288	0,288		1/1		0			
4	0,577	0,577		1/1		0			
5	0,620	0,620		1/1		0			

		/	,
		17/17	1140
		3/3	0

/	,	,	,						
				,	,	,	,	,	,
1	0,405		.7;	1	0	0	0	0	0
2	0,419		.7;	1	0	0	0	0	0
				2	0	0	0	0	0

с. Березово ул. Садовая
(км 0+000 - км 0+586)

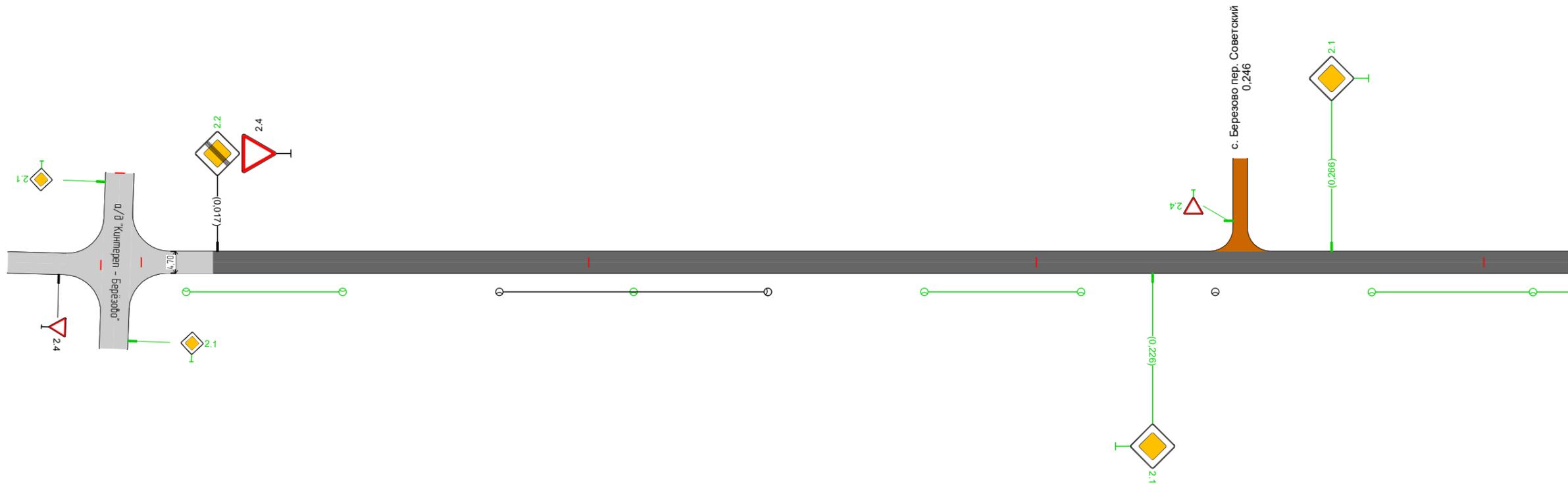
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		32
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=17975, L=435



с. Березово ул. Садовая
0,000-0,319
1:1000

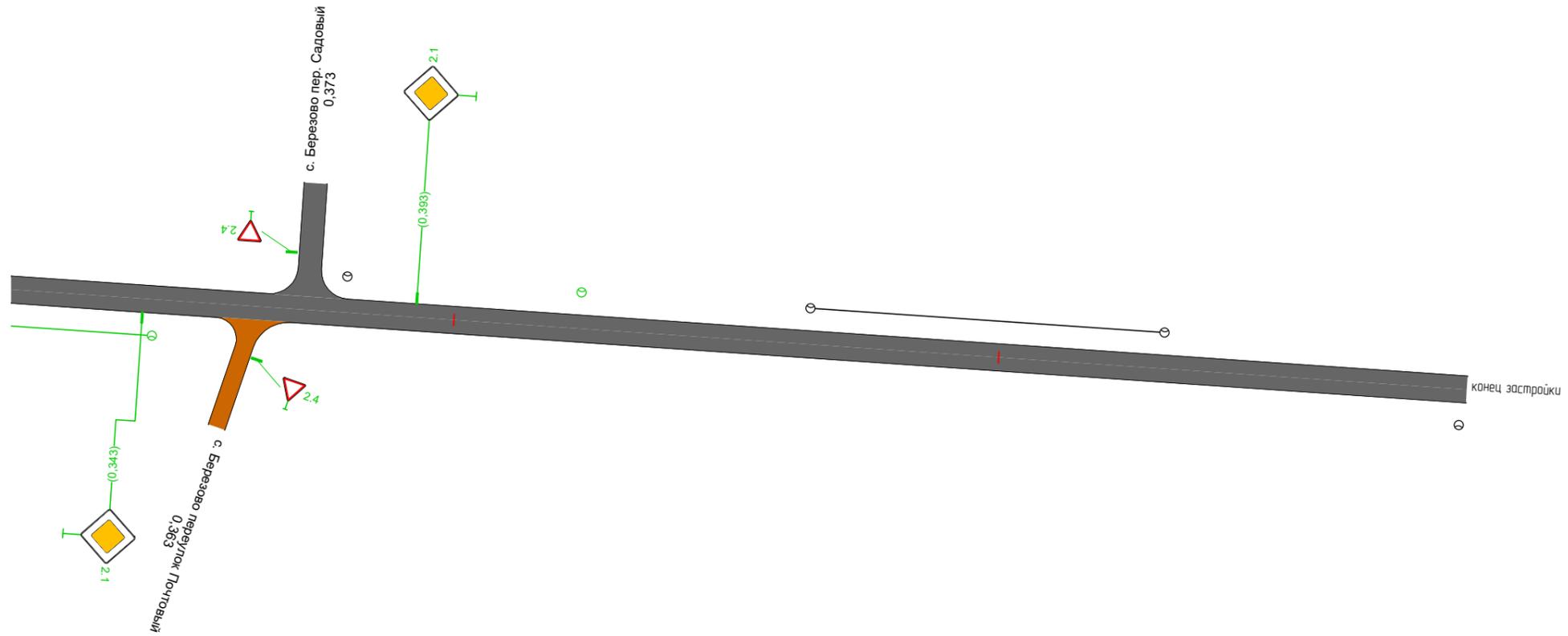


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		33
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=17975, L=435  R=4395, L=151 



с. Березово ул. Садовая
0,319-0,586
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)				
--	--	--	--------------------	--	--	--	--

2.2		II		0,017		1	
2.4		II		0,017		1	
2.1		II		0,226		1	
2.1		II		0,266		1	
2.1		II		0,343		1	
2.1		II		0,393		1	
		:	1				
		:	5				
		:	0				
		:	6				
		:	1				
		:	5				
		:	0				
		:	6				

<i>I</i>	,	,		<i>I</i>	,		
1	0,010	0,045		2/2	35		
2	0,080	0,140		3/3	60		
3	0,110	0,110		1/1	0		
4	0,175	0,210		2/2	35		
5	0,240	0,240		1/1	0		
6	0,275	0,345		3/3	70		
7	0,380	0,380		1/1	0		
8	0,423	0,423		1/1	0		
9	0,465	0,530		2/2	65		
10	0,585	0,585		1/1	0		

	<i>I</i>	,
	9/9	140
	8/8	125

с. Березово ул. Советская

(км 0+000 - км 0+481)

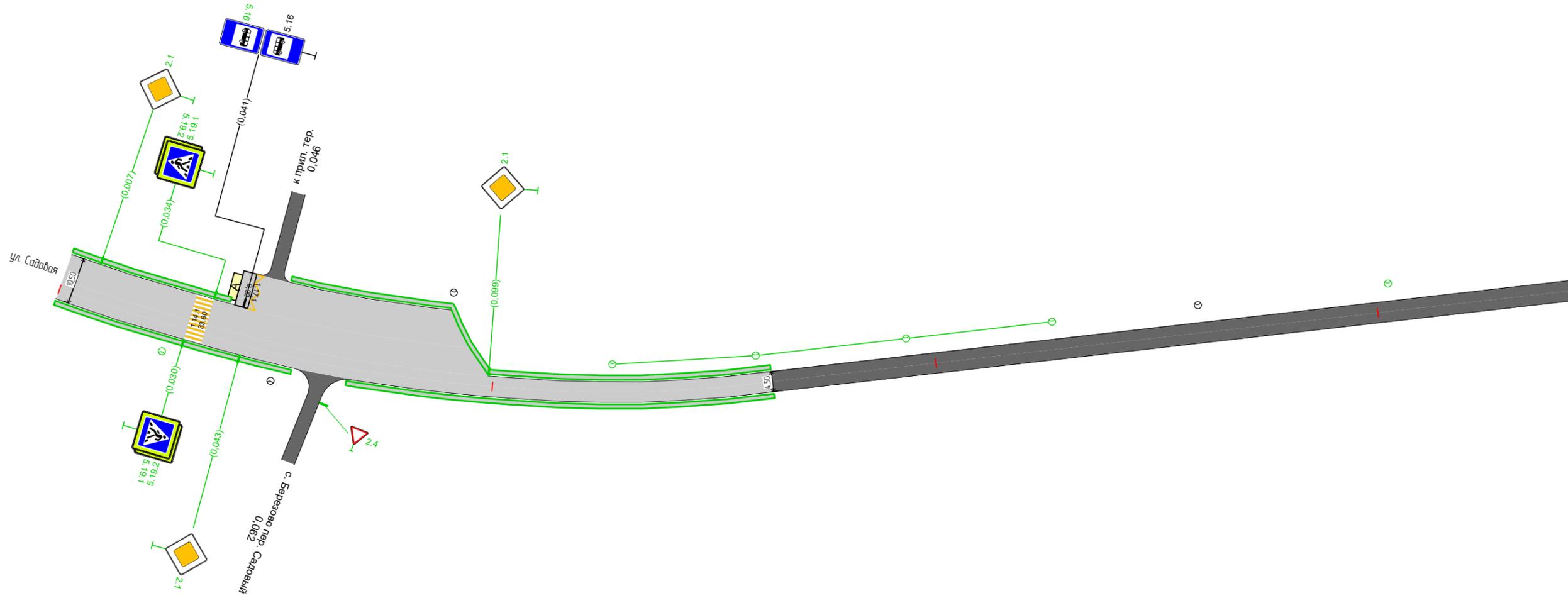
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		0,000 - 0,038, а/б, ш. 1,0 м	0,050 - 0,163, а/б, ш. 1,0 м	36
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине			
	На разделительной			
Дорожная разметка слева				
Элементы в плане		R=1056, L=163, α=-33°		0,163
Продольный профиль		R=4673, L=124		0,124
				R=5914, L=235



с. Березово ул. Советская
0,000-0,343
1:1000

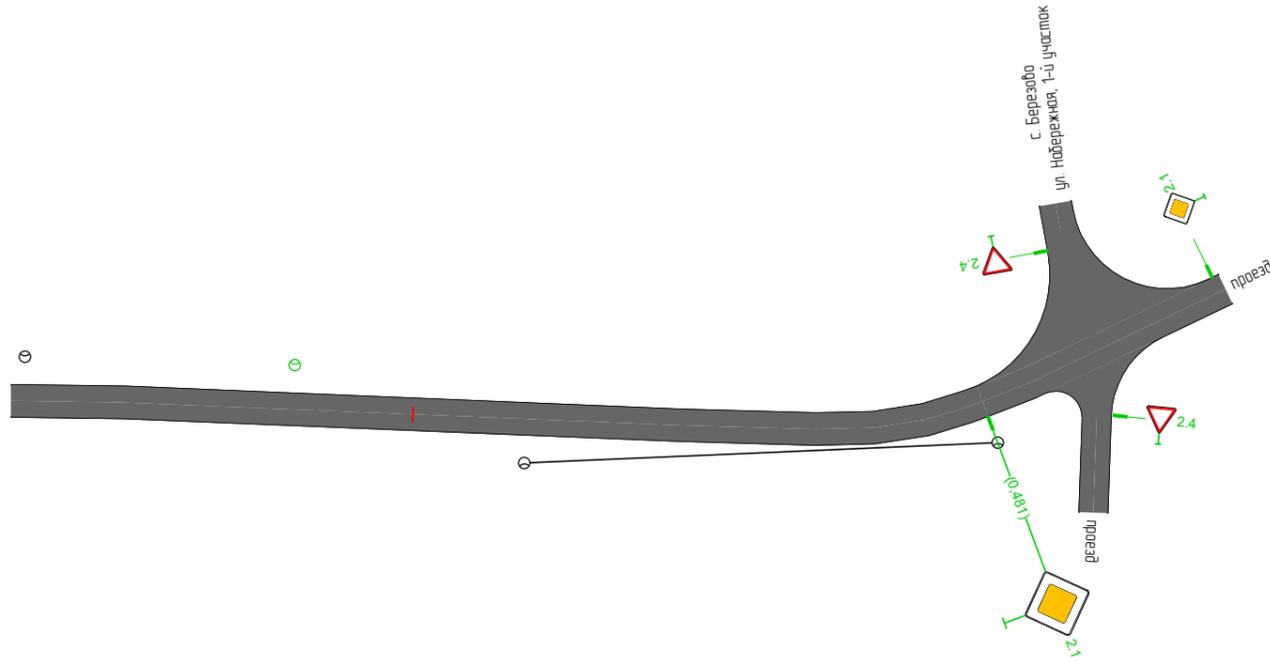


Дорожная разметка справа				
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной			
	На обочине			
Тротуары справа		0,000 - 0,055, а/б, ш. 1,0 м	0,067 - 0,163, а/б, ш. 1,0 м	

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово ул. Советская
0,343-0,481
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

	1.14.1 	1.17.1 		
. . 1.1*	0,40	0,40	1,00	-
,	4,00	4,00	0,10	-
	2	2	2	2
0,000 - 0,481	17,60	16,00	1,47	17,60
, 2	17,60	16,00	1,47	17,60

*

			(, 2)				
--	--	--	---------	--	--	--	--

2.1		II		0,007		1	
2.1		II		0,043		1	
2.1		II		0,099		1	
2.1		II		0,481		1	
							:
							0
							:
							4
							:
							0
							:
							4

5.19.1		II		0,030		1	
5.19.2		II		0,030		1	
5.19.1		II		0,034		1	
5.19.2		II		0,034		1	
5.16	()	I		0,041		1	
5.16	()	I		0,041		1	
							:
							1
							:
							5
							:
							0
							:
							6
							:
							1
							:
							9
							:
							0
							:
							10

<i>l</i>	'	'		<i>l</i>	'		
1	0,026	0,026		1/1	0		
2	0,051	0,051		1/1	0		
3	0,089	0,089		1/1	0		
4	0,127	0,227		4/4	100		
5	0,260	0,260		1/1	0		
6	0,303	0,303		1/1	0		
7	0,345	0,345		1/1	0		
8	0,383	0,383		1/1	0		
9	0,416	0,481		2/2	65		

	<i>l</i>	'
	7/7	100
	6/6	65

<i>l</i>	'	'	'			-	'		'	
1	0,042						150	70	0	43

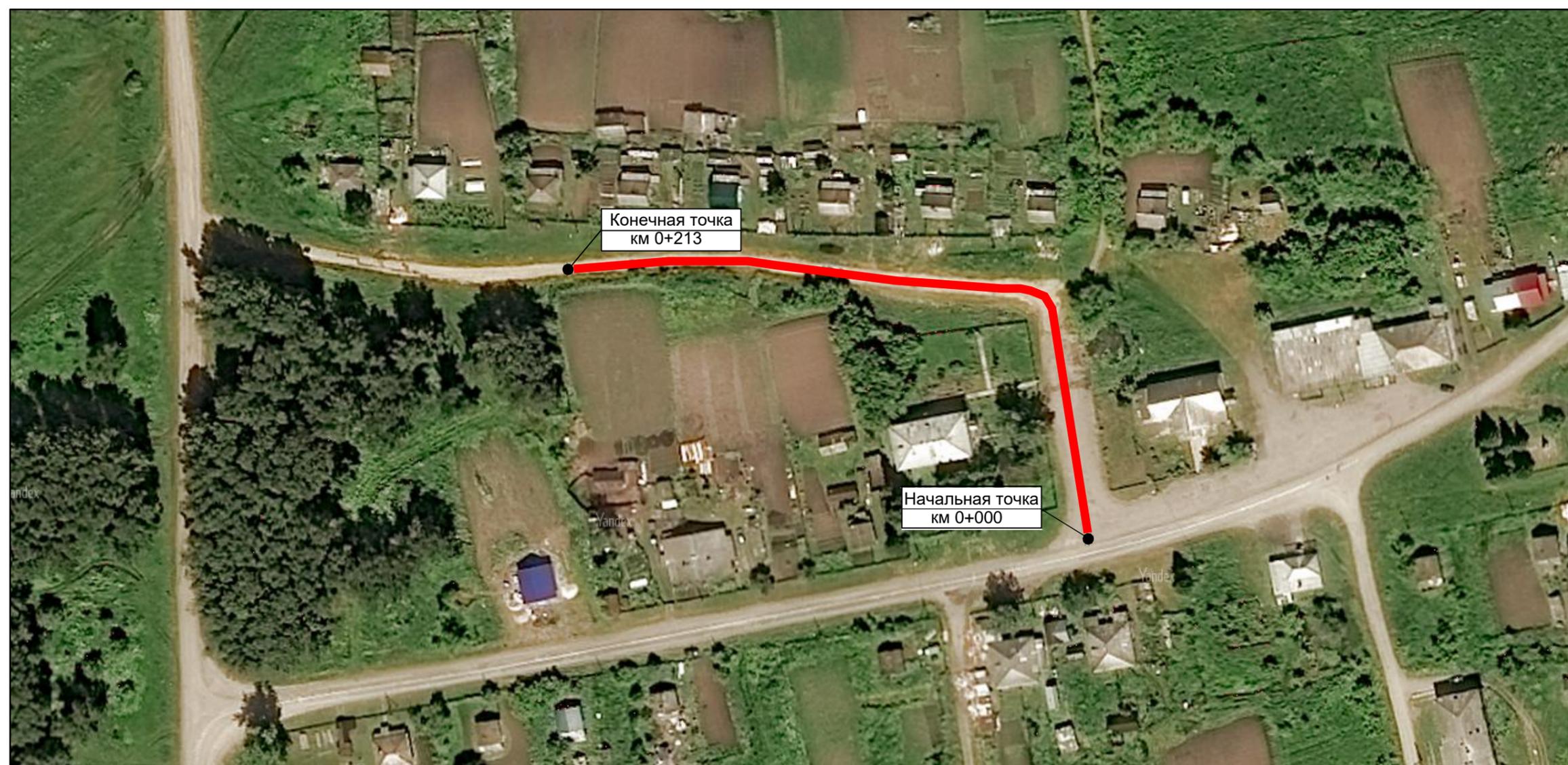
<i>l</i>	'	'			
1	0,032				
			:		
				1	

/	,	,			,			,	,	2				
1	0,000	0,055			1,0			55	55					
2	0,000	0,038			1,0			37	37					
3	0,050	0,163			1,0			117	117					
4	0,067	0,163			1,0			97	97					
	:	0	0			:	307	307			:	0	0	
	:	307	307			:	0	0			:	307	307	

с. Березово ул. Новая

(км 0+000 - км 0+213)

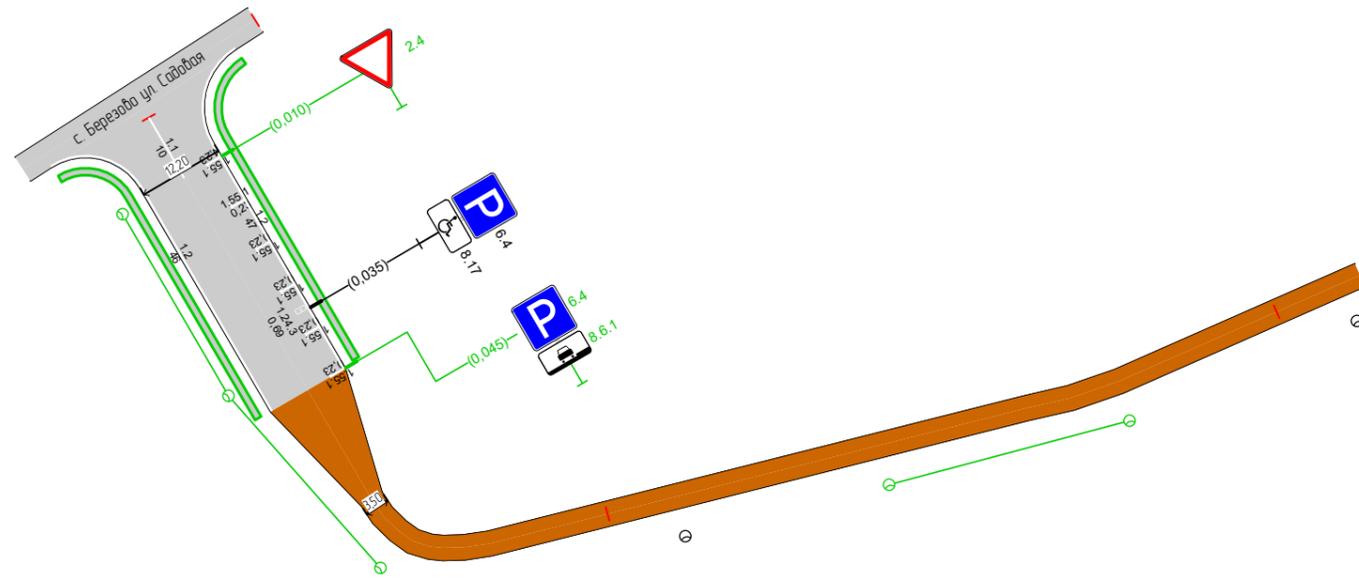
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		0,000 - 0,045, а/б, ш. 1,0 м	42
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине		
	На разделительной		
Дорожная разметка слева		1,2 0,008 - 0,045, (37 м)	
Элементы в плане		R=113, L=46, α=-112°	R=1237, L=77, α=-10°
Продольный профиль		L=279	α=0



с. Березово ул. Новая
0,000-0,213
1:1000



Дорожная разметка справа	Осевая линия	1,1 0,000 0,010 (10 м)	
	1-я от осевой	1,2 0,008 - 0,045, (37 м)	
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной		
	На обочине		
Тротуары справа		0,001 - 0,045, а/б, ш. 1,0 м	

	1.1	1.2	1.24.3	1.55.1	
1.1*	1,00	1,00	-	1,00	-
,	0,10	0,10	—	0,10	-
					2
0,000 - 0,213	10,00	96,79	1	13,80	12,75
,	0,010	0,097		0,014	
.	0,010	0,097		0,014	0,121
, 2	1,00	9,68	0,69	1,38	12,75

*

			(, 2)				
--	--	--	---------	--	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
							: 0
							: 1
							: 0
							: 1

6.4	()	II		0,035		1	
6.4	()	II		0,045		1	
							: 1
							: 1
							: 0
							: 2

			()				
8.17		II		0,035		1	
8.6.1		II		0,045		1	
							: 1
							: 1
							: 0
							: 2
							: 2
							: 3
							: 0
							: 5

<i>l</i>	'	'		<i>l</i>	'		
1	0,010	0,070		3/3	60		
2	0,110	0,110		1/1	0		
3	0,140	0,175		2/2	35		
4	0,210	0,210		1/1	0		

	<i>l</i>	'
	5/5	95
	2/2	0

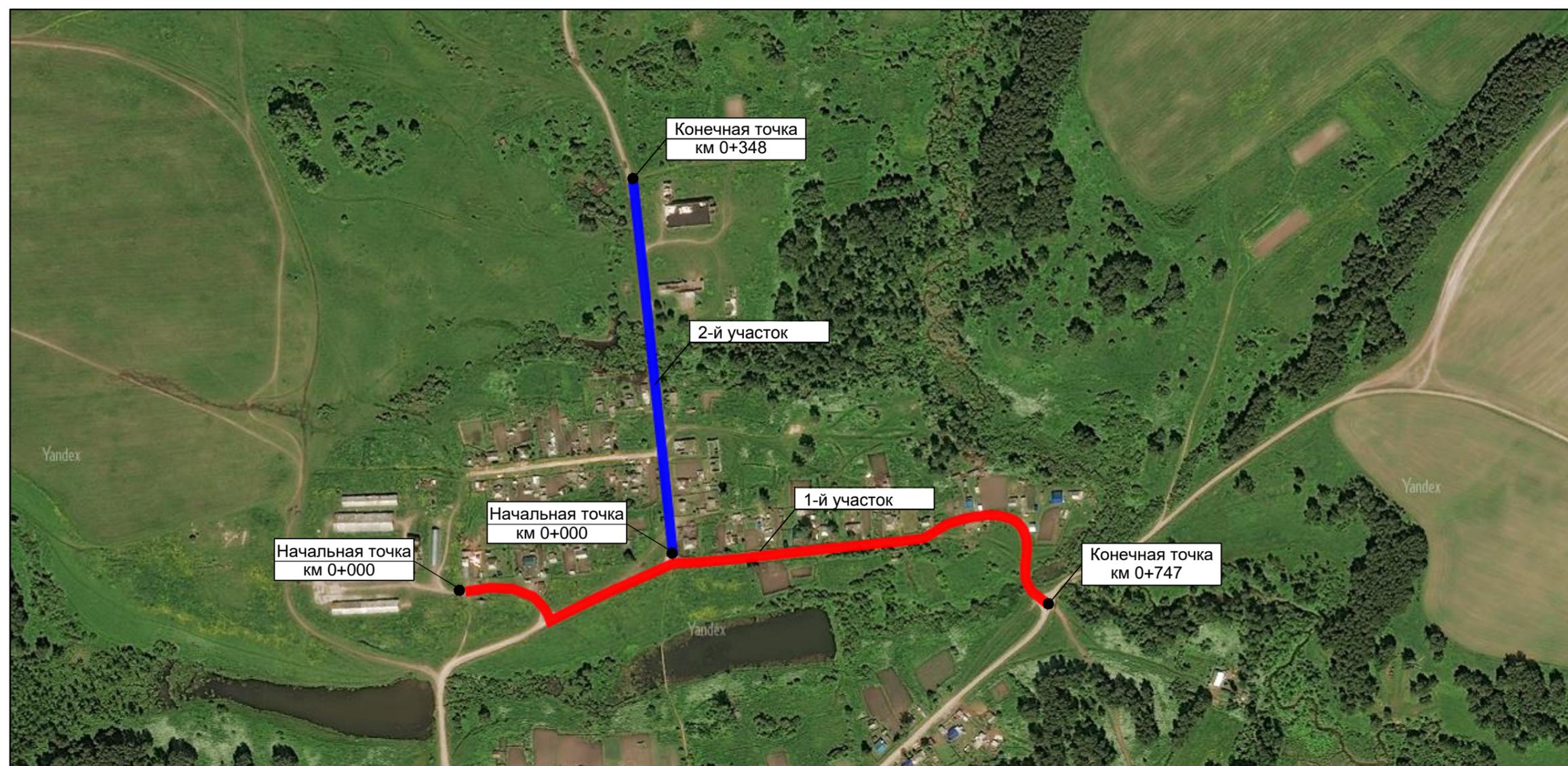
<i>l</i>	'	'			'		'	²	
1	0,000	0,045			1,0		49	49	
2	0,001	0,045			1,0		48	48	
							:	0	0
							:	96	96
							:	0	0
							:	96	96

с. Березово ул. Набережная

1-й участок: (км 0+000 - км 0+747)

2-й участок: (км 0+000 - км 0+348)

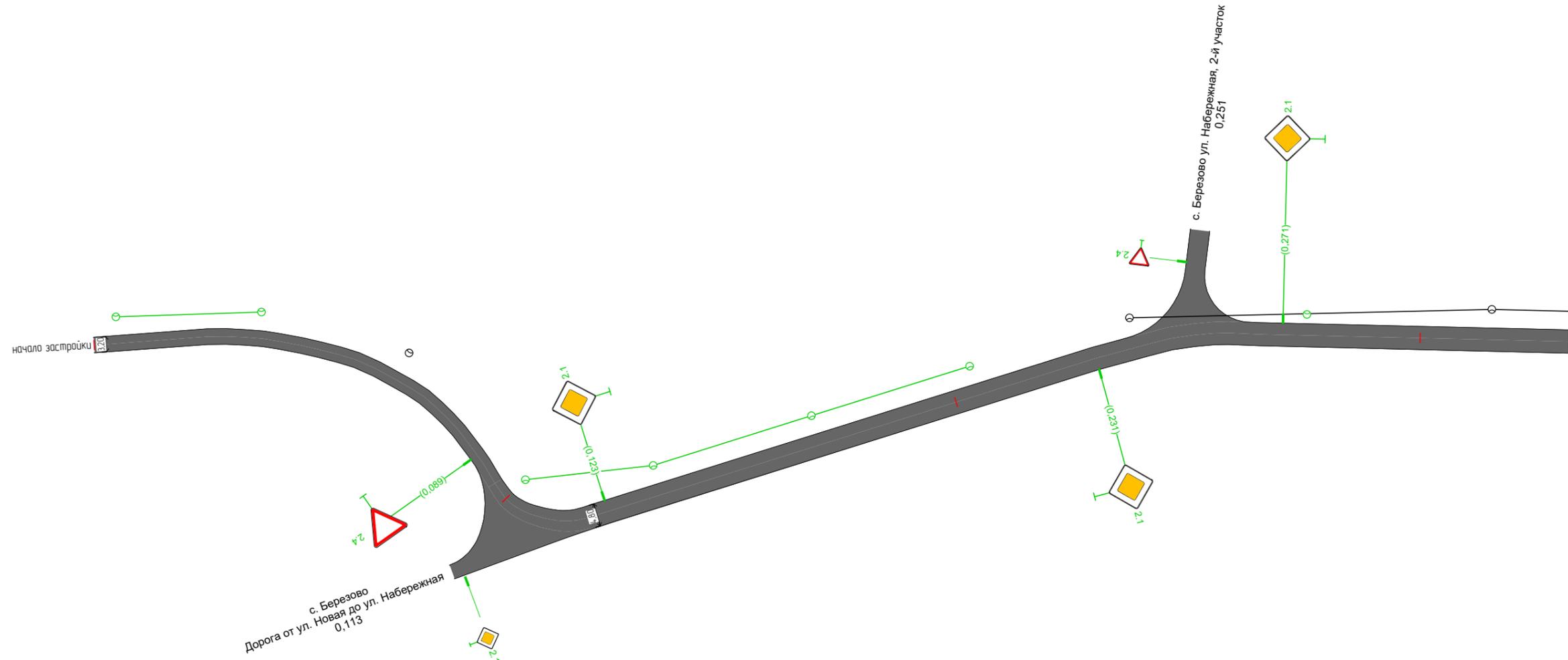
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		46
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		L=355 alpha=0



с. Березово ул. Набережная, 1-й участок
0,000-0,331
1:1000

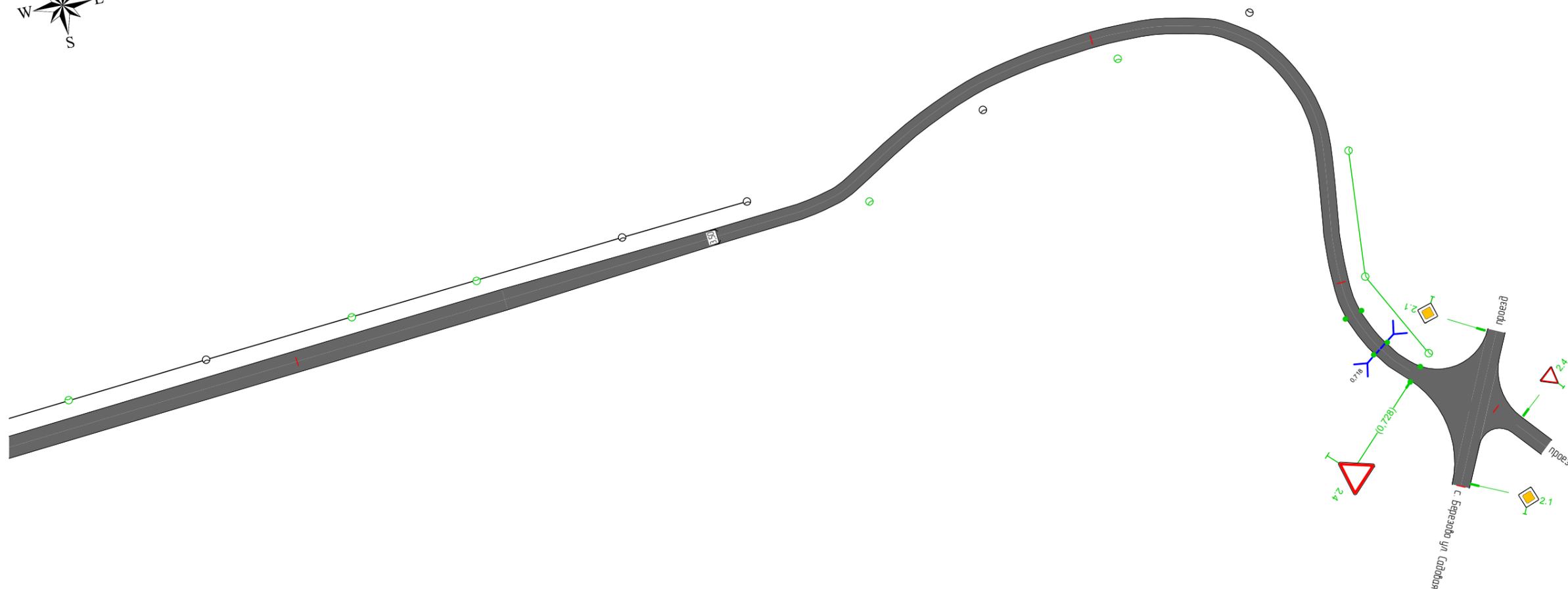


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		L=327 alpha=0



с. Березово ул. Набережная, 1-й участок
 0,331-0,657
 1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. . ,1-

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,089		1	
2.1		II		0,123		1	
2.1		II		0,231		1	
2.1		II		0,271		1	
2.4		II		0,728		1	
			:	0			
			:	5			
			:	0			
			:	5			
			:	0			
			:	5			
			:	0			
			:	5			

,1-

<i>l</i>	,	,	, <i>l</i>					
1	0,708	0,728	19/3		1			
2	0,708	0,728	21/3		1			

		, <i>l</i>
	1	40/6

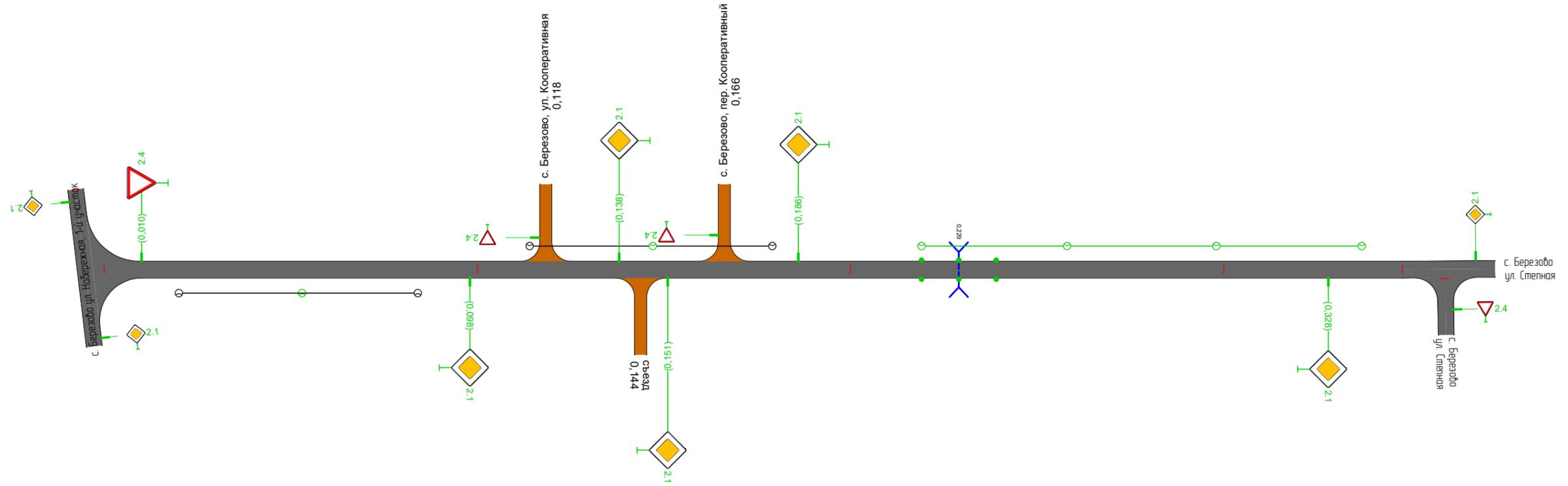
1	0,005	0,035		2/2	30		
2	0,065	0,065		1/1	0		
3	0,100	0,205		4/4	105		
4	0,240	0,510		5/5	270		
5	0,276	0,276		1/1	0		
6	0,347	0,347		1/1	0		
7	0,415	0,415		1/1	0		
8	0,445	0,445		1/1	0		
9	0,535	0,535		1/1	0		
10	0,570	0,570		1/1	0		
11	0,605	0,605		1/1	0		
12	0,635	0,635		1/1	0		
13	0,670	0,728		3/3	58		

	15/15	193
	8/8	270

Тротуары слева		51	
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	Ст.(3) 0,219 - 0,239	
	На разделительной		
Дорожная разметка слева			
Элементы в плане			
Продольный профиль			



с. Березово ул. Набережная, 2-й участок
 0,000-0,348
 1:1000



Дорожная разметка справа			
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной		
	На обочине	Ст.(3) 0,219 - 0,239	
Тротуары справа			

. . ,2-

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
2.1		II		0,098		1	
2.1		II		0,138		1	
2.1		II		0,151		1	
2.1		II		0,186		1	
2.1		II		0,328		1	
		:	0				
		:	6				
		:	0				
		:	6				
		:	0				
		:	6				
		:	0				
		:	6				

, 2-

<i>l</i>	,	,	, <i>l</i>					
1	0,219	0,239	19/3		1			
2	0,219	0,239	19/3		1			

		, <i>l</i>
	1	39/6

, 2-

<i>l</i>	,	,		<i>l</i> ,	,		
1	0,020	0,084		2/2	64		
2	0,053	0,053		1/1	0		
3	0,114	0,179		2/2	65		
4	0,147	0,147		1/1	0		
5	0,219	0,337		4/4	118		

	<i>l</i> ,	,
	4/4	129
	6/6	118

с. Березово ул. Кооперативная

(км 0+000 - км 0+210)

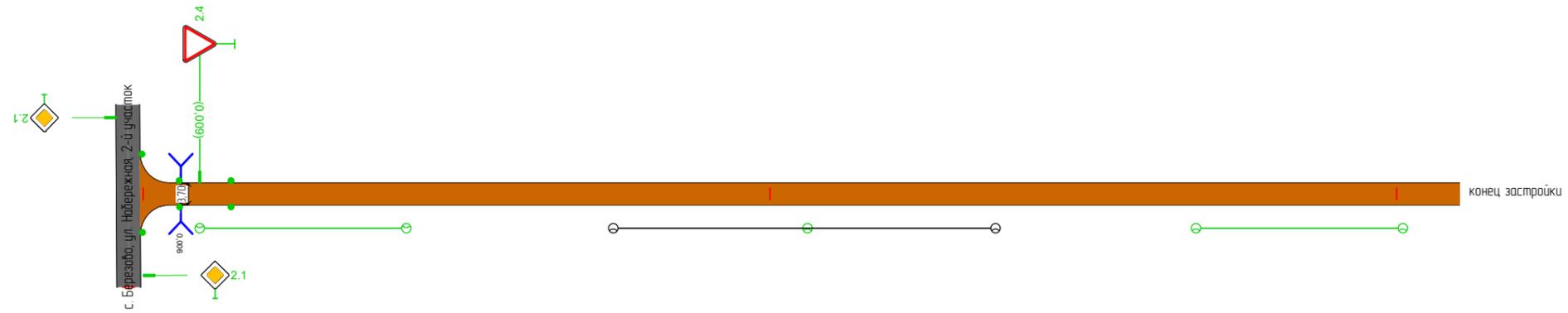
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева				56
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине			
	На разделительной	Ст.(3) 0,002 - 0,014		
Дорожная разметка слева				
Элементы в плане				
Продольный профиль		0,000	R=5572, L=140	0,140 α=11 L=70 0,210



с. Березово ул. Кооперативная
0,000-0,210
1:1000



Дорожная разметка справа			
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	Ст.(3) 0,002 - 0,014	
	На обочине		
Тротуары справа			

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		I		0,009		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

I	, ,	, ,	, I				
1	0,000	0,014	18/3	обочина			
2	0,000	0,014	18/3	обочина			

			, I
			35/6

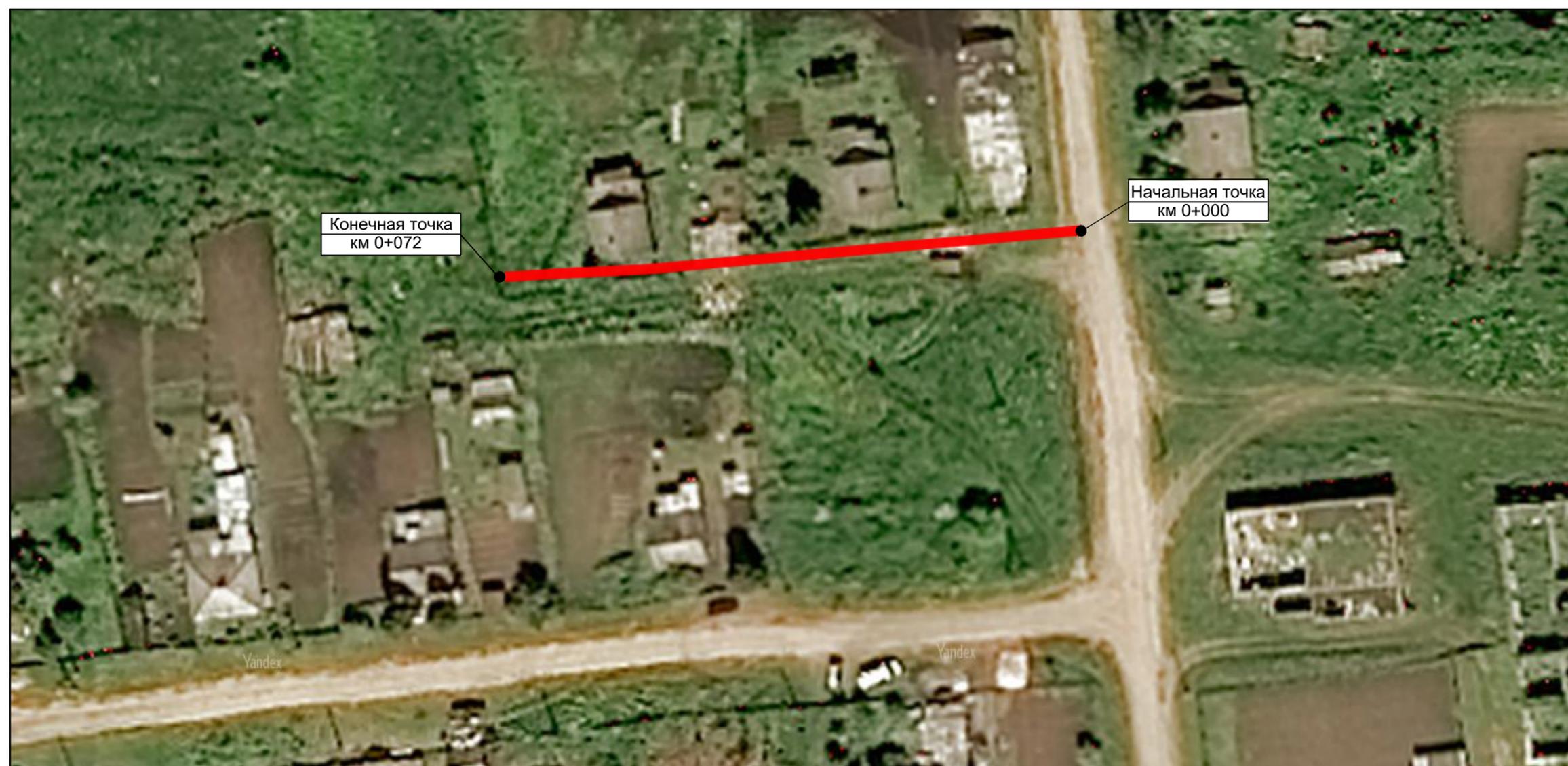
I	, ,	, ,		I ,	, ,		
1	0,009	0,042		2/2	33		
2	0,075	0,136		2/2	61		
3	0,106	0,106		1/1	0		
4	0,168	0,201		2/2	33		

		I ,	, ,
		5/5	66
		2/2	61

с. Березово пер. Кооперативный

(км 0+000 - км 0+072)

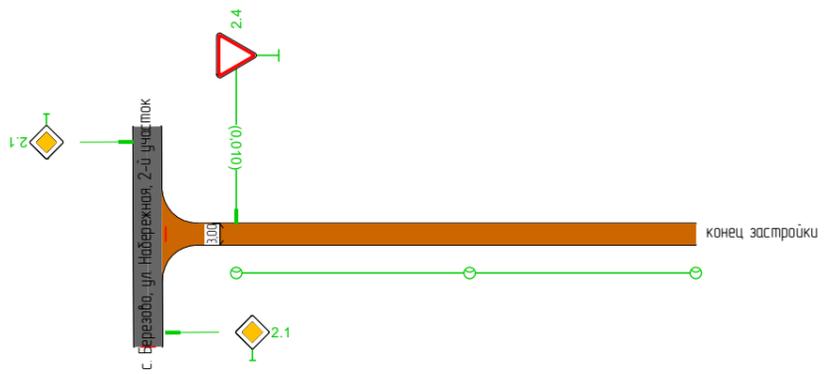
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово ул. Кооперативная
0,000-0,072
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

/	, ,	, ,		/ ,	, ,		
1	0,010	0,072		3/3	62		

	/ ,	, ,
	3/3	62

с. Березово ул. Степная

(км 0+000 - км 0+340)

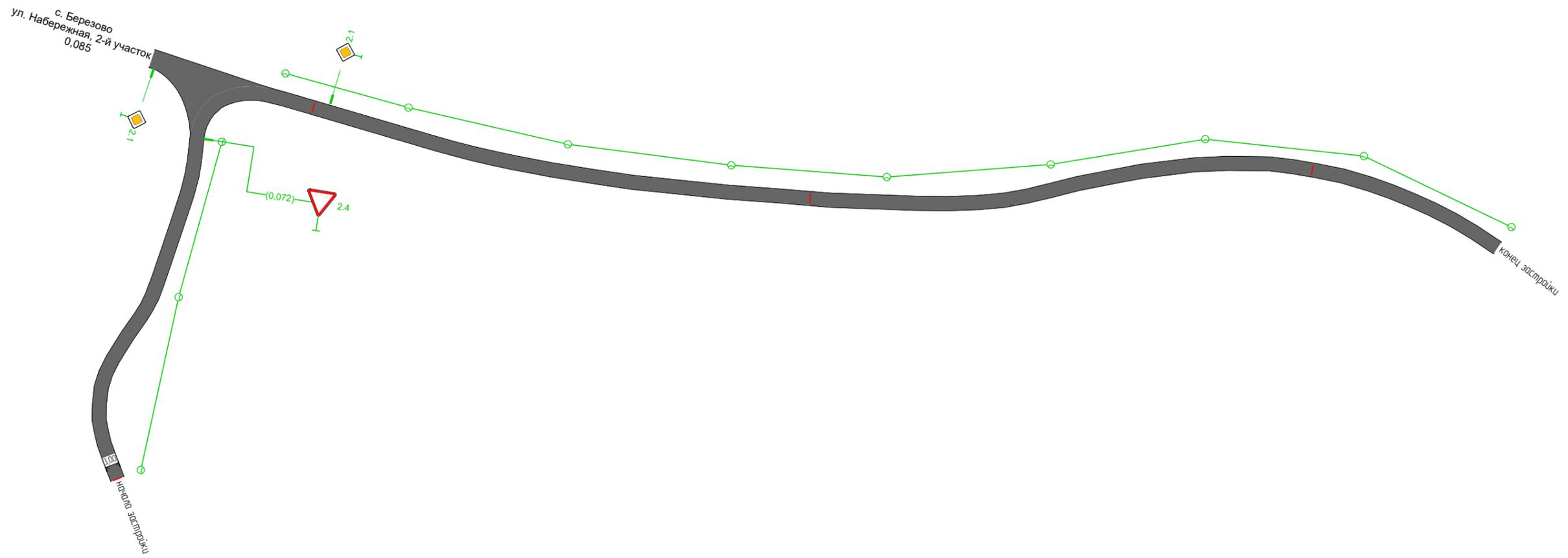
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		62
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 0,000 117 0,099 0,118 R=1326, L=140, α=-36° 0,256 0,280 R=728, L=60, α=60° 0,340 </div>
Продольный профиль		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 0,000 R=9746, L=277 0,277 R=1749, L=63 0,340 </div>



с. Березово ул. Степная
0,000-0,340
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,072		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

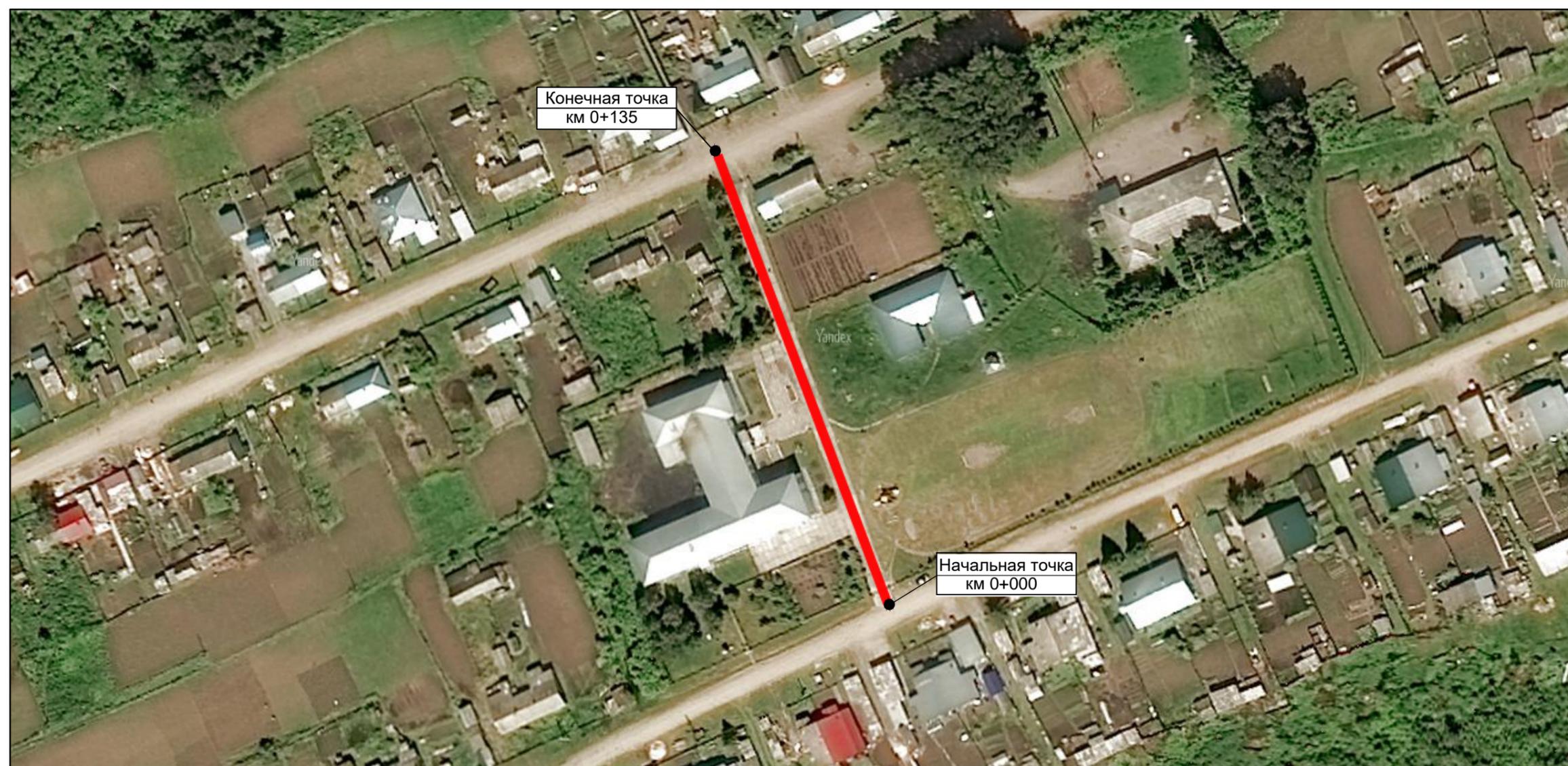
<i>I</i>	, ,	, ,		<i>I</i> ,	, ,		
1	0,000	0,072		3/3	72		
2	0,093	0,340		9/9	247		

	<i>I</i> ,	, ,
	12/12	319

с. Березово пер. Школьный

(км 0+000 - км 0+135)

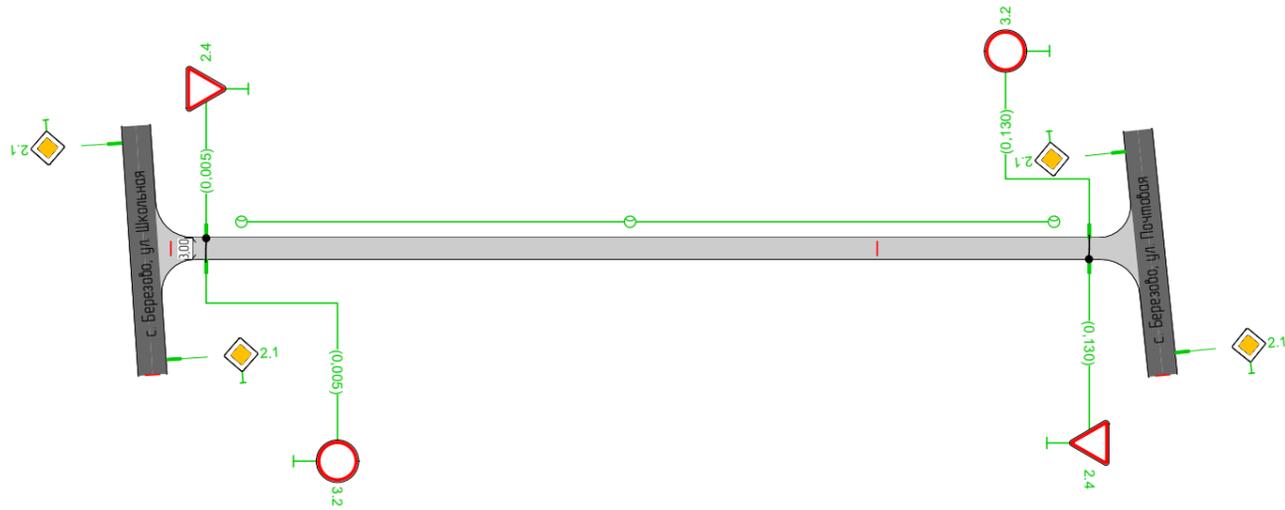
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		65
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово переулок Школьный
0,000-0,135
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,005		1	
2.4		II		0,130		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

3.2		II		0,005		1	
3.2		II		0,130		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	4				
		:	0				
		:	4				

/	, ,	, ,		/ ,	, ,		
1	0,010	0,125		3/3	115		

	/ ,	, ,
	3/3	115

с. Березово пер. Почтовый

(км 0+000 - км 0+193)

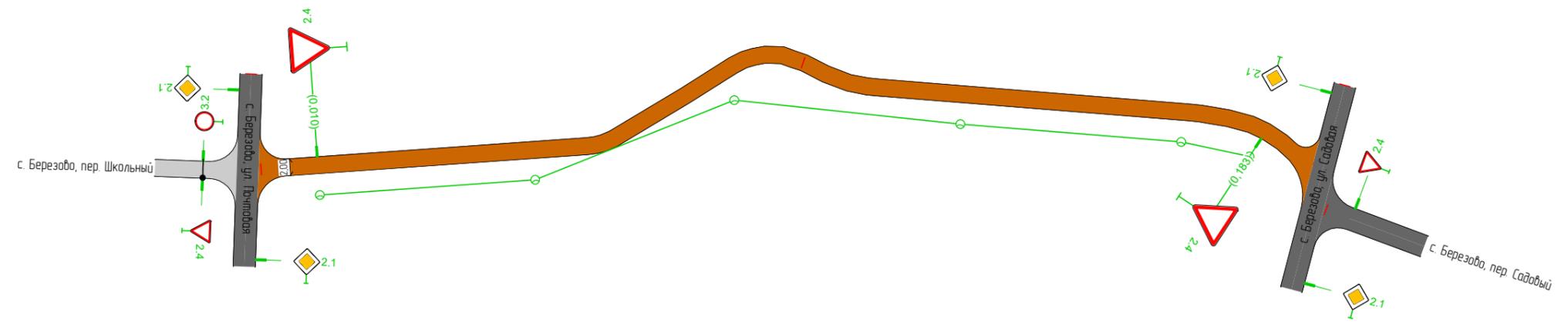
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово переулок Почтовый
0,000-0,193
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
2.4		II		0,183		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

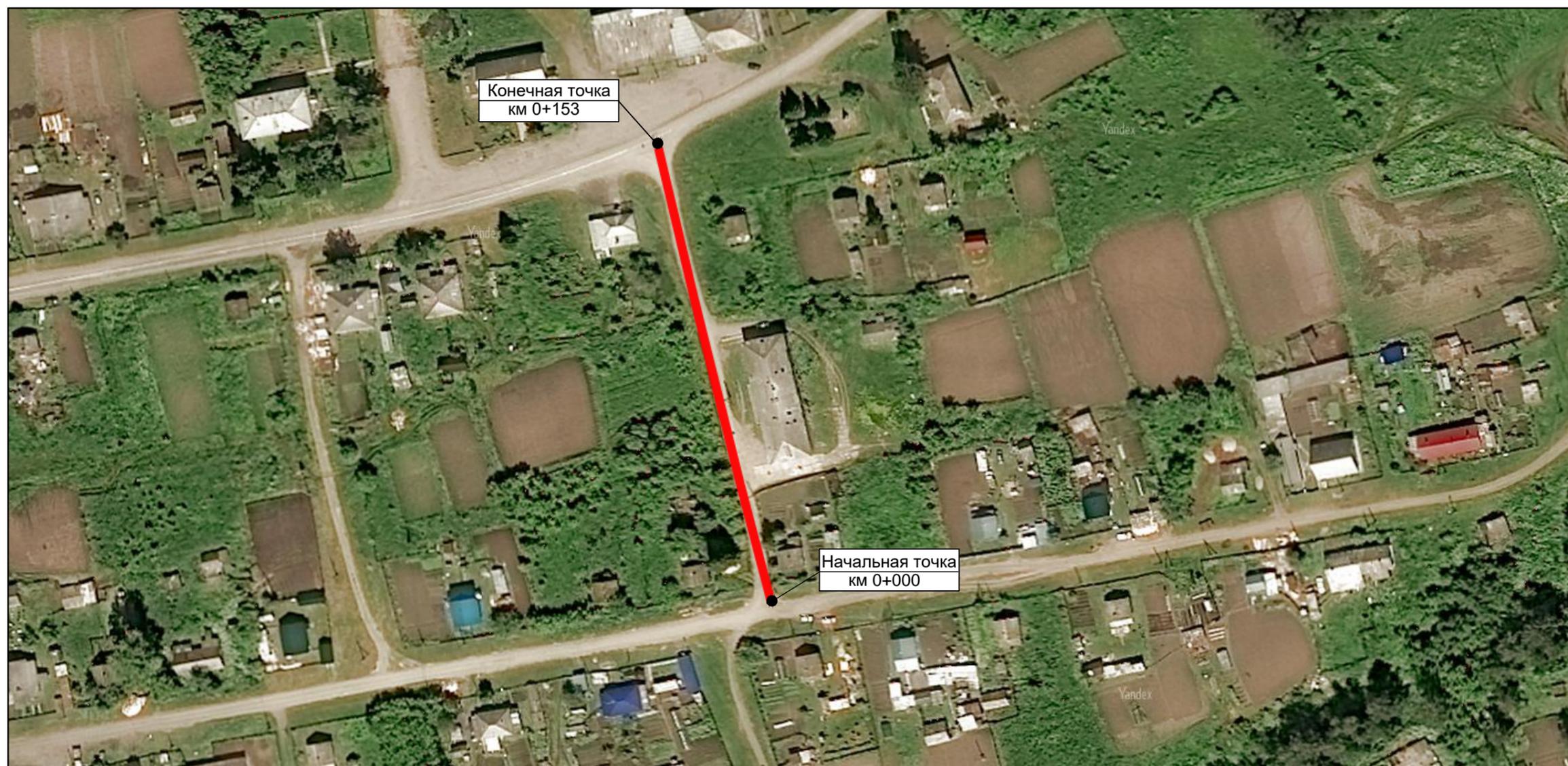
/	, ,	, ,		/ ,	, ,		
1	0,010	0,183		6/6	173		

	/ ,	, ,
	6/6	173

с. Березово пер. Садовый

(км 0+000 - км 0+153)

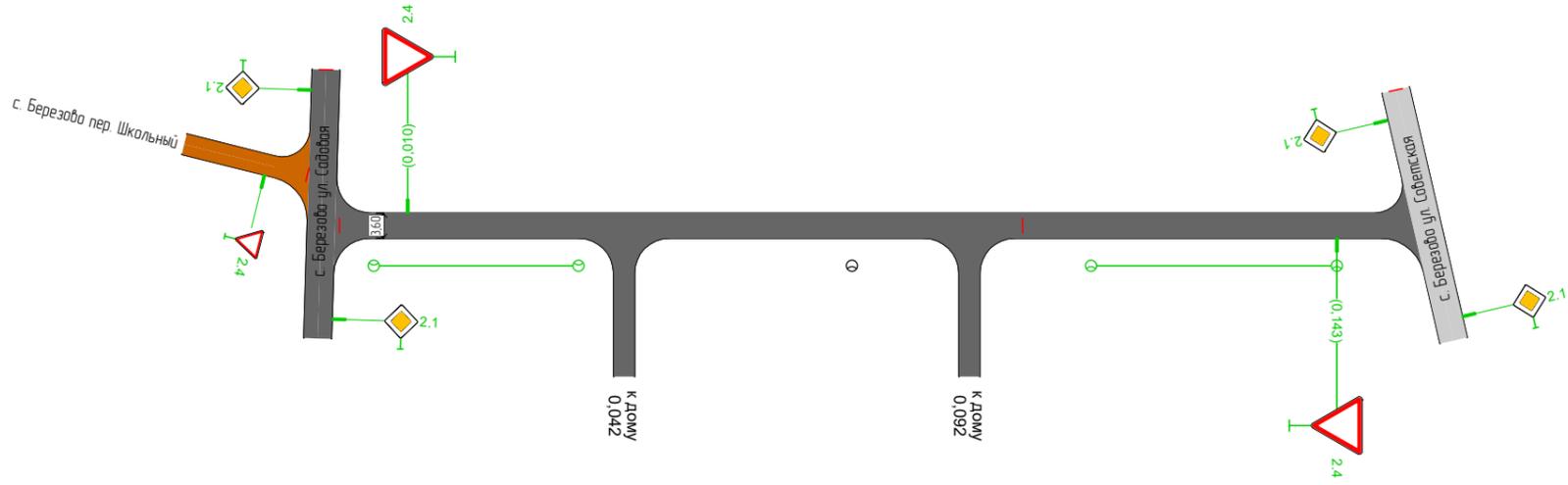
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово переулок Садовый
0,000-0,153
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
2.4		II		0,143		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

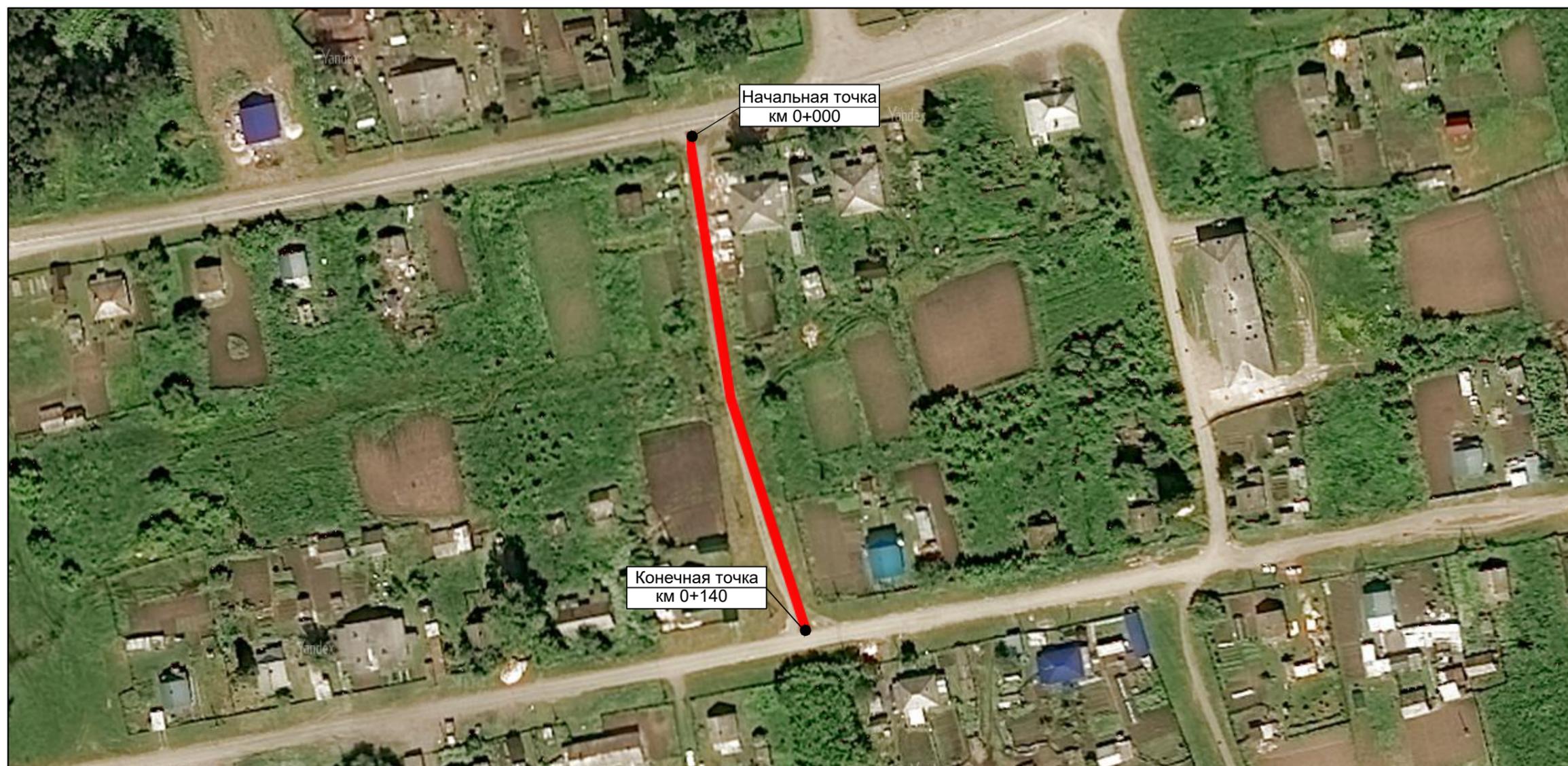
<i>I</i>	, ,	, ,		<i>I</i> ,	, ,		
1	0,005	0,035		2/2	30		
2	0,075	0,075		1/1	0		
3	0,110	0,143		2/2	33		

	<i>I</i> ,	, ,
	4/4	63
	1/1	0

с. Березово пер. Советский

(км 0+000 - км 0+140)

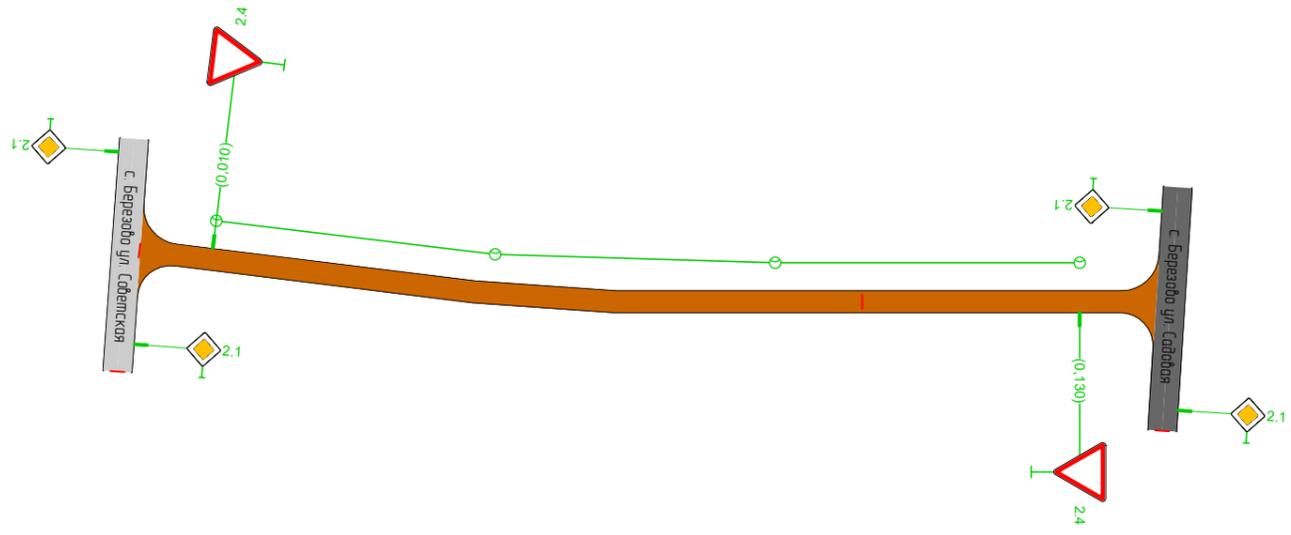
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово переулок Советский
0,000-0,140
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

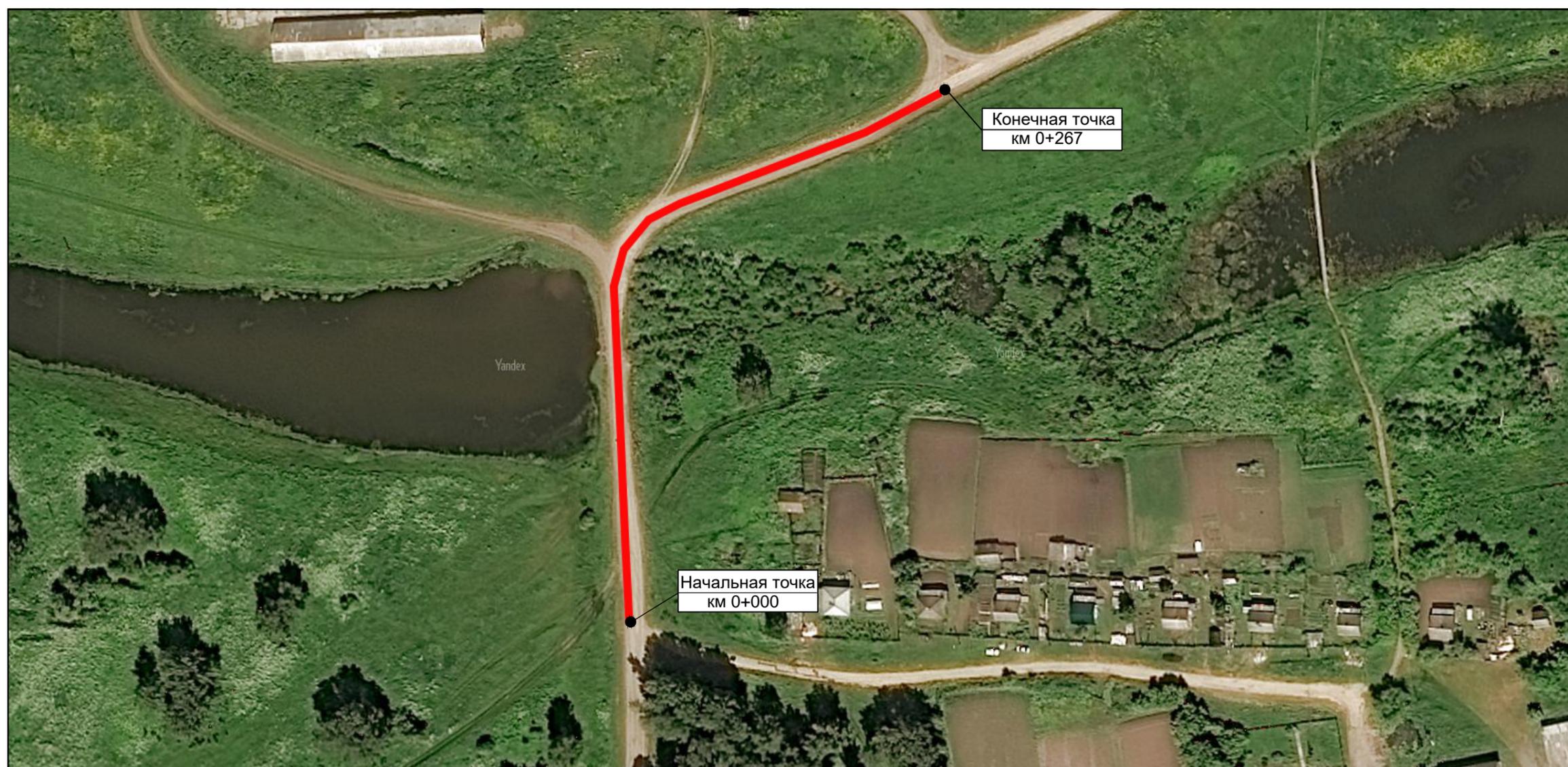
2.4		II		0,010		1	
2.4		II		0,130		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

/	, ,	, ,		/ ,	, ,		
1	0,010	0,130		4/4	120		

	/ ,	, ,
	4/4	120

с. Березово Дорога от ул. Новая до ул. Набережная
(км 0+000 - км 0+267)

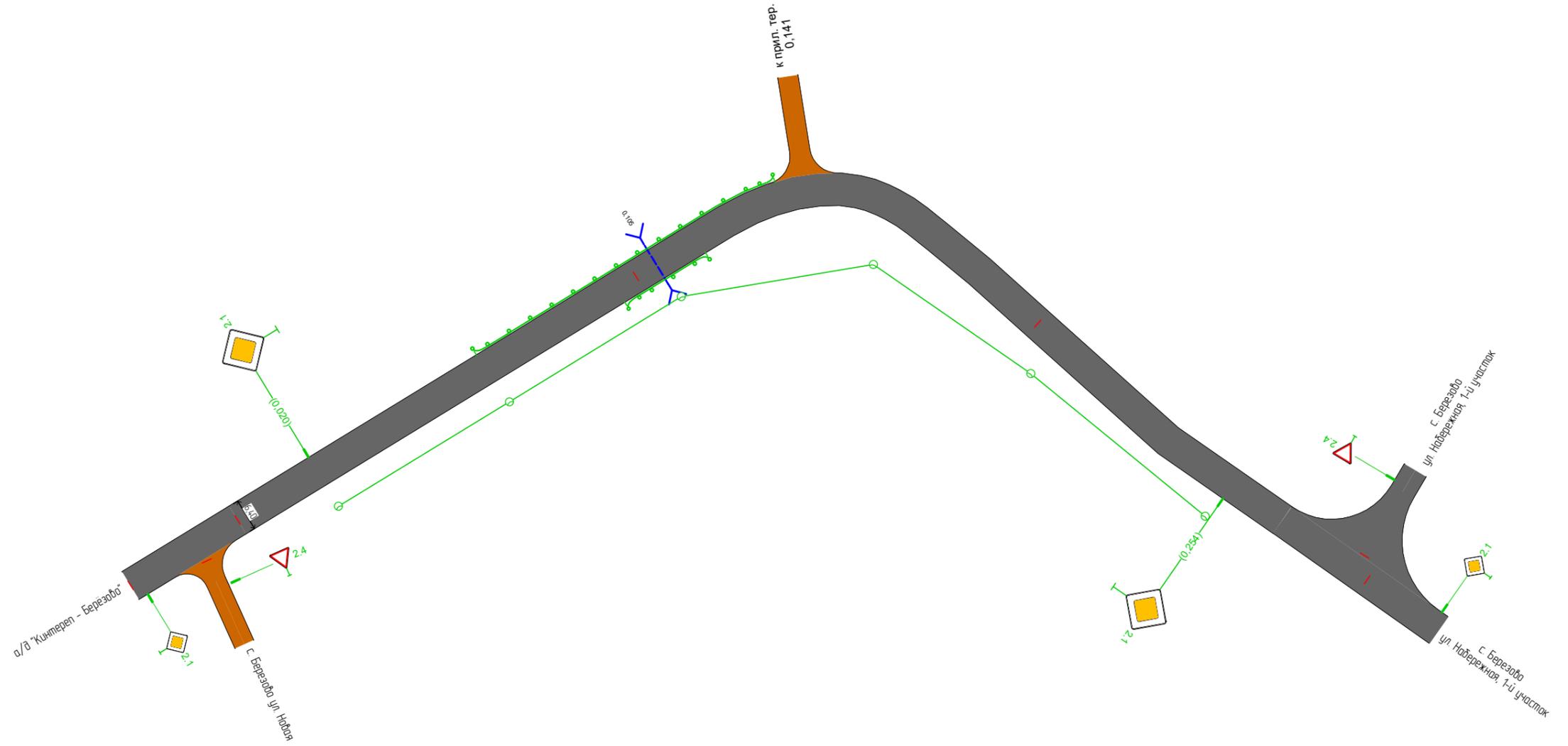
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева				77
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине			
	На разделительной	ДО (УЗ) 0,062 - 0,135		
Дорожная разметка слева				
Элементы в плане		0,115	R=128, L=68, α=81°	0,183
Продольный профиль		0,000	R=438, L=129	0,129
			R=770, L=37	0,168
			L=101	α=0
				0,267



с. Березово Дорога от ул. Новая до ул. Набережная
0,000-0,267
1:1000



Дорожная разметка справа			
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	ДО (УЗ) 0,095 - 0,115	
	На обочине		
Тротуары справа			

			(, ²)				
--	--	--	--------------------	--	--	--	--

2.1		II		0,020		1	
2.1		II		0,254		1	
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

I											
1	0,062	0,135	3 (250)	70				69			0,75
2	0,095	0,115	3 (250)	20				19			0,75
:				90				88			

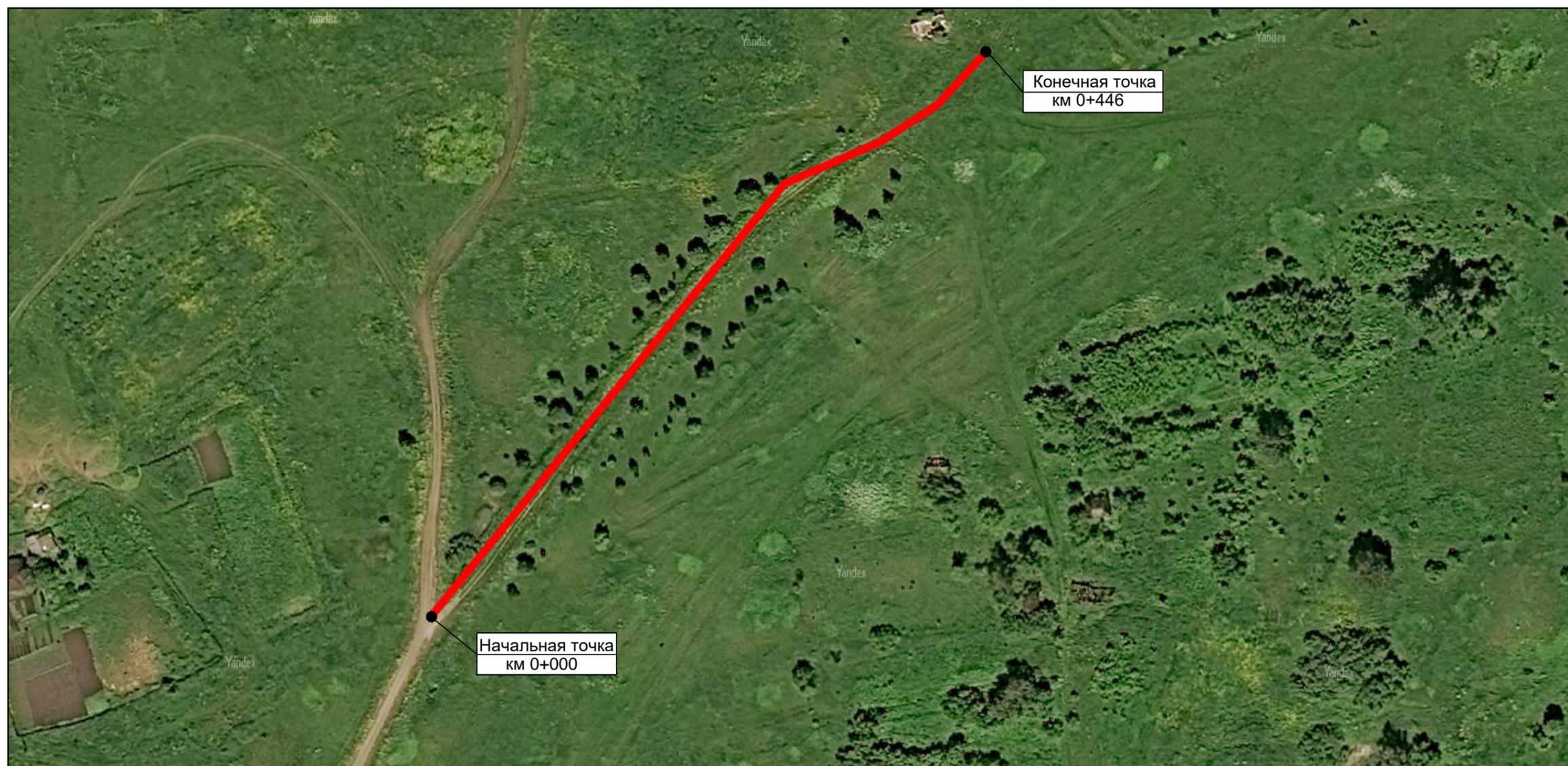
I				I		
1	0,020	0,253		6/6	233	

	I	
	6/6	233

с. Березово Дорога до водонапорной башни "Северная"

(км 0+000 - км 0+446)

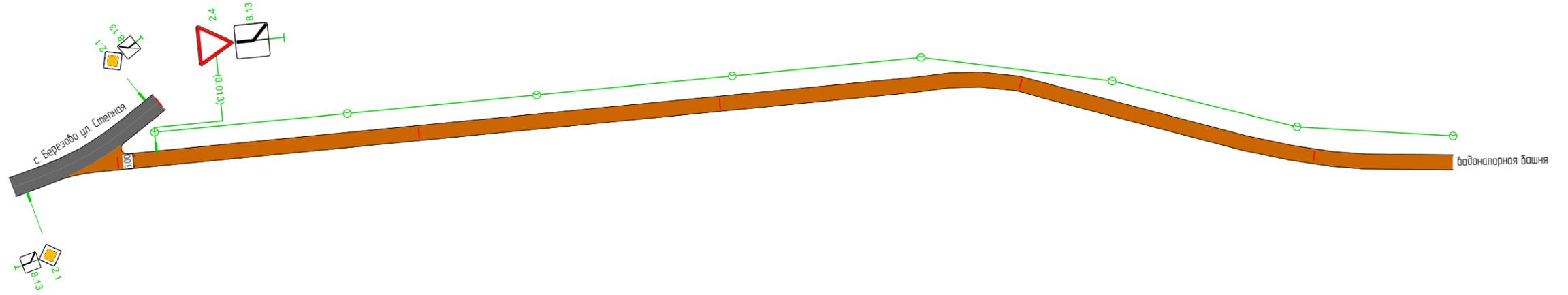
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		80
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово Дорога до водонапорной башни "Северная"
 0,000-0,446
 1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	" "			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,013		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

8.13		II	()	0,013		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	2				
		:	0				
		:	2				

				" "			
/	,	,	/	,	,		
1	0,013	0,446	8/8	433			

	/	,
	8/8	433

с. Березово Дорога до башни «Ферма»

(км 0+000 - км 0+626)

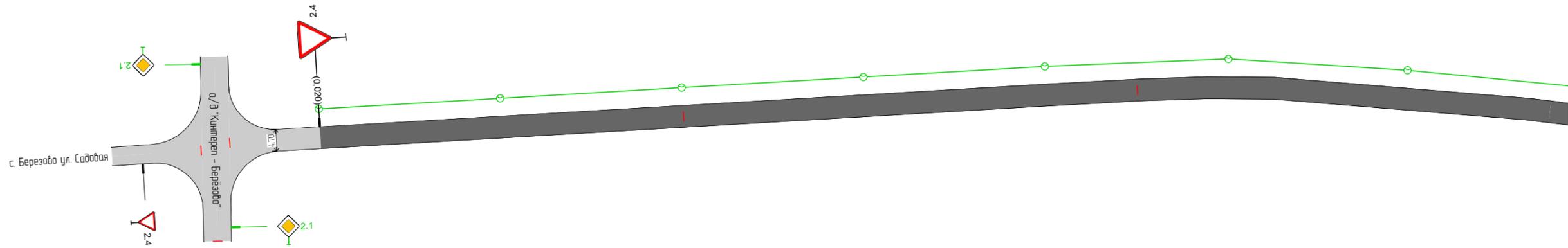
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		83
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово Дорога до башни «Ферма»
0,000-0,295
1:1000

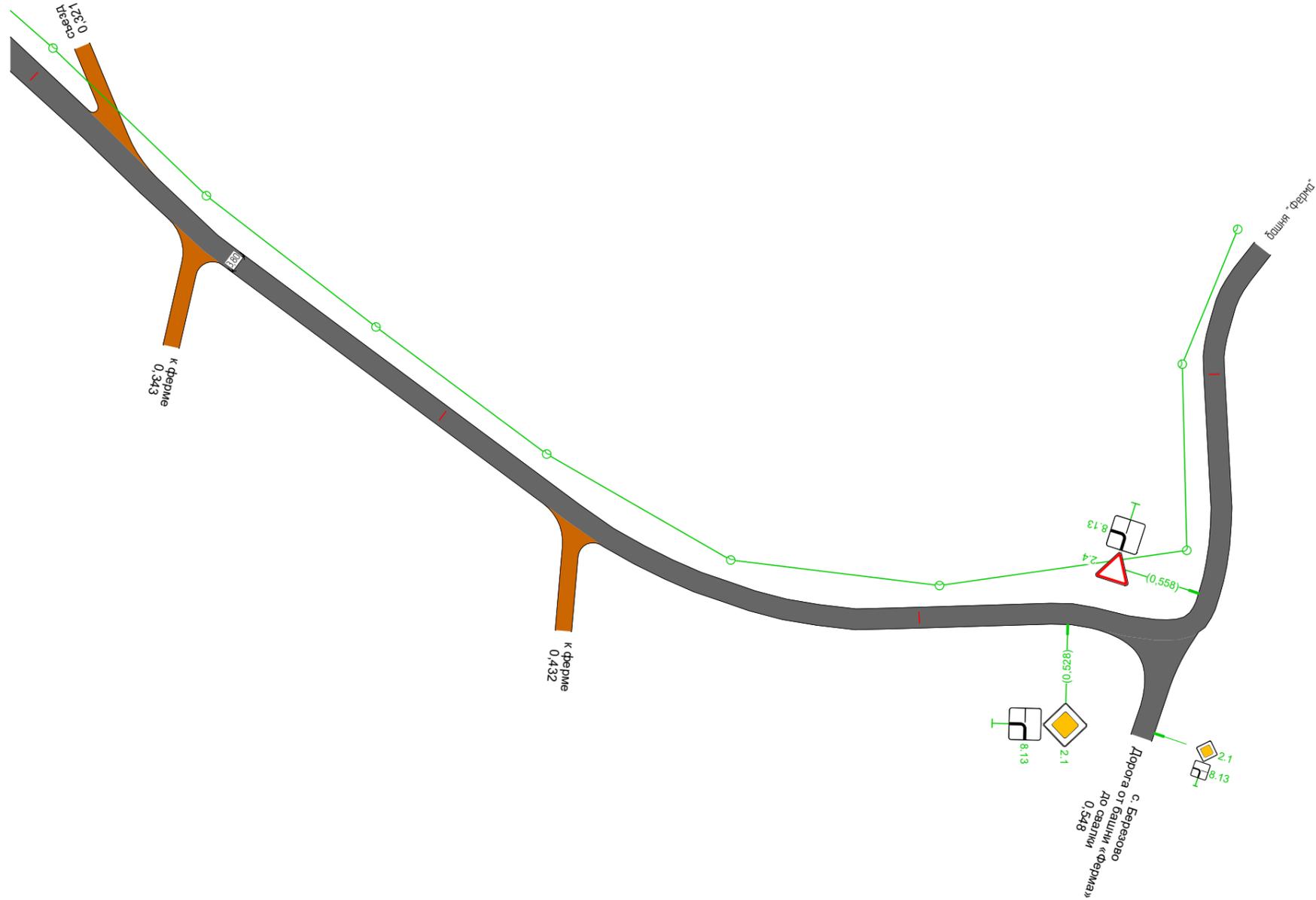


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово Дорога до башни «Ферма»
0,294-0,629
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. « »

			(, ²)			
--	--	--	--------------------	--	--	--

2.4		II		0,020		1
2.1		II		0,528		1
2.4		II		0,558		1
		:	1			
		:	2			
		:	0			
		:	3			

()

8.13		II		0,528		1
8.13		II		0,558		1
		:	0			
		:	2			
		:	0			
		:	2			
		:	1			
		:	4			
		:	0			
		:	5			

. « »

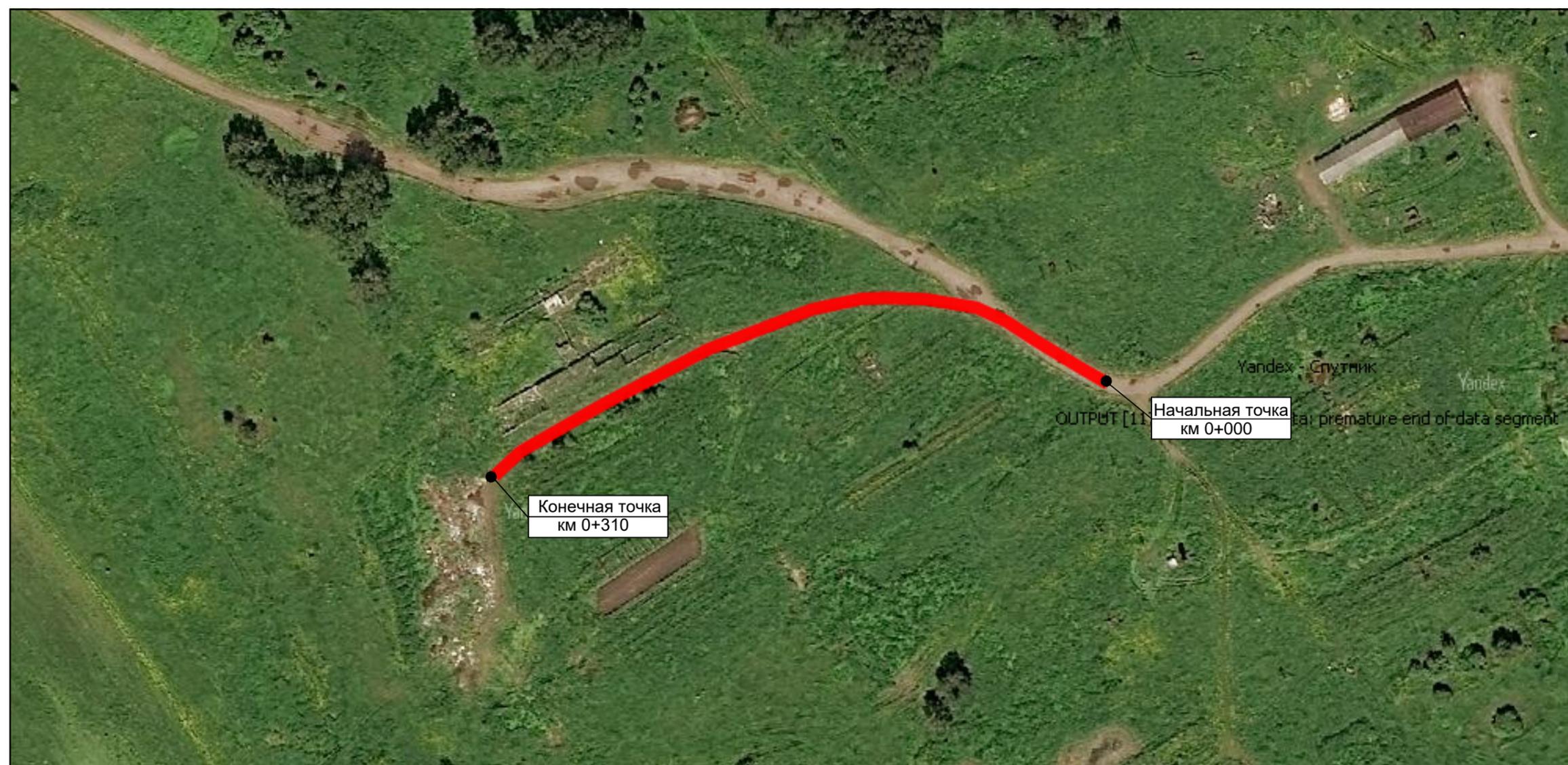
/	,	,		/	,	
1	0,020	0,626		16/16	606	

	/		,	
	16/16		606	

с. Березово Дорога от башни «Ферма» до свалки

(км 0+000 - км 0+310)

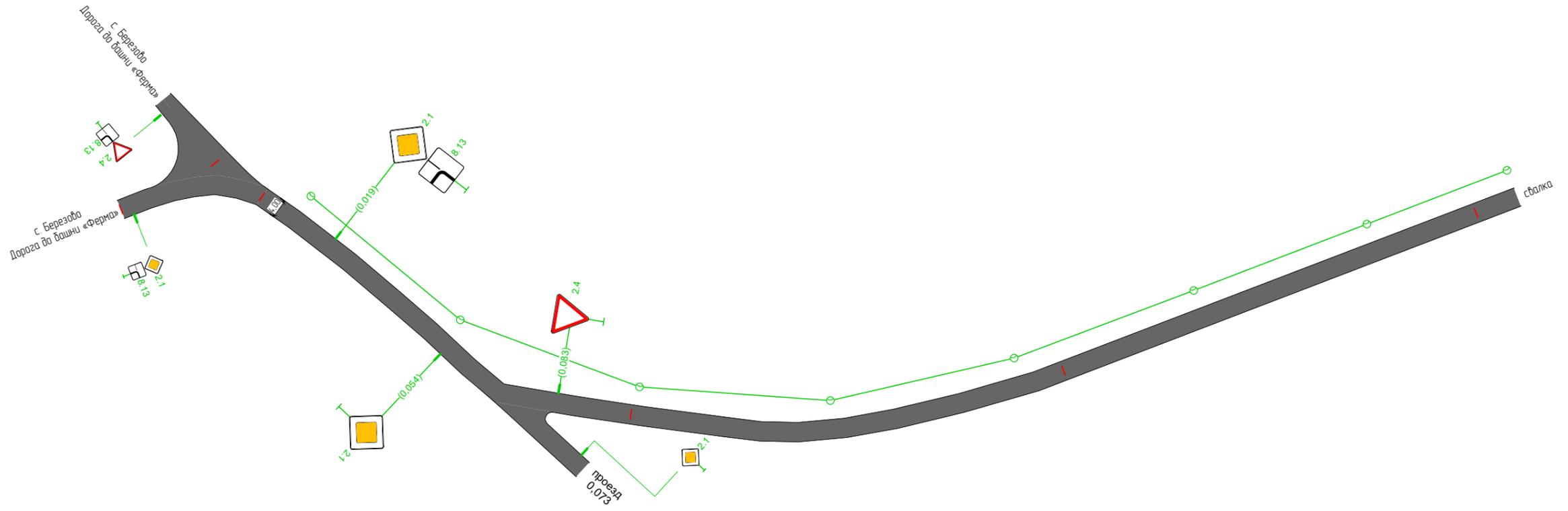
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		87
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



с. Березово Дорога от башни «Ферма» до свалки
0,000-0,310
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. « »

			(, ²)			
--	--	--	--------------------	--	--	--

2.1		II		0,019		1
2.1		II		0,054		1
2.4		II		0,083		1
2.1		II		0,091		1
" " 0,073						
		:	0			
		:	4			
		:	0			
		:	4			

()

8.13		II		0,019		1
		:	0			
		:	1			
		:	0			
		:	1			
		:	0			
		:	5			
		:	0			
		:	5			

. « »

/	,	,		/	,	
1	0,009	0,310		8/8	301	

	/			
	,			
	8/8		301	

д. Кинтереп ул. Сосновая

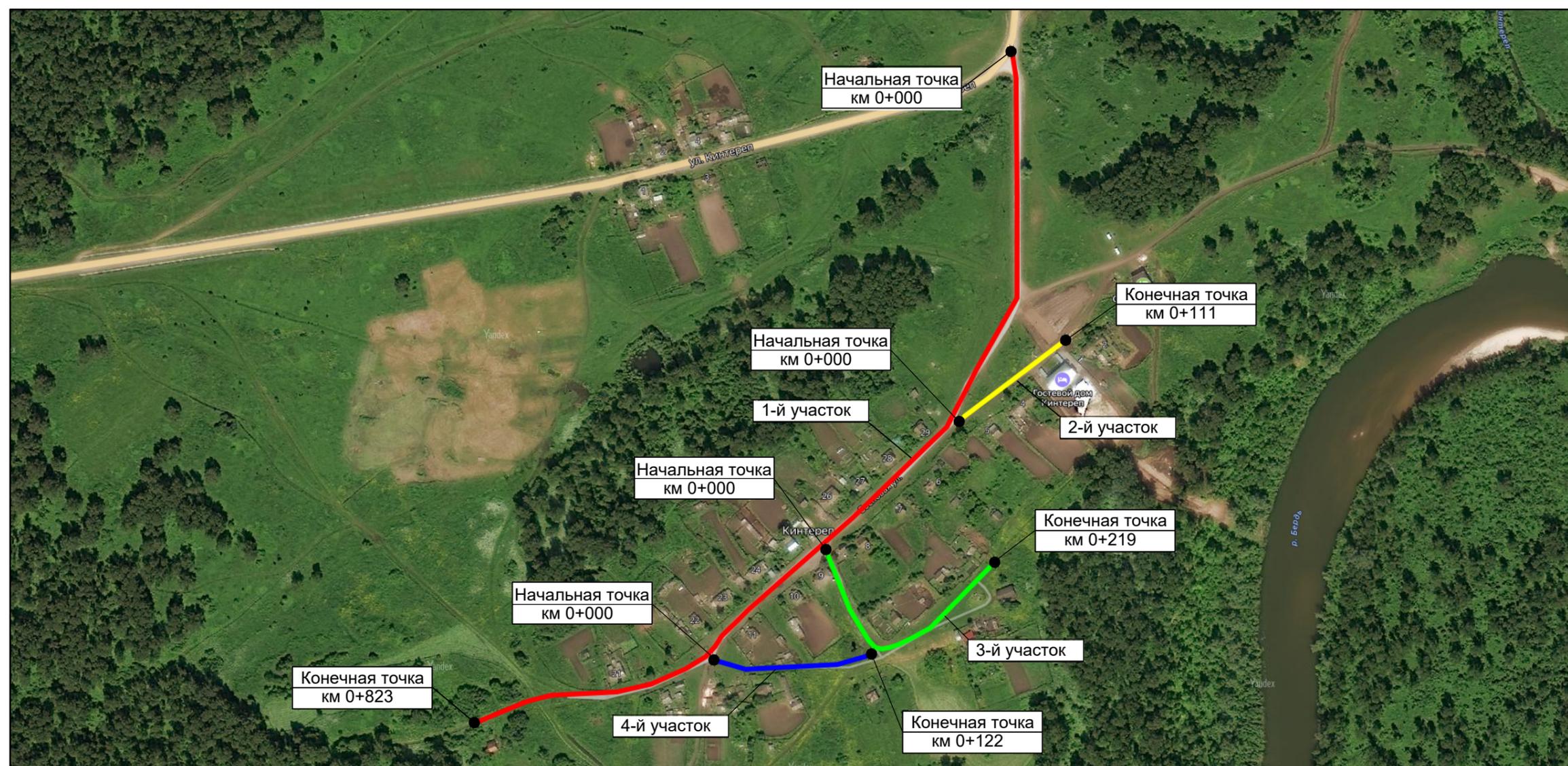
1-й участок: (км 0+000 - км 0+823)

2-й участок: (км 0+000 - км 0+111)

3-й участок: (км 0+000 - км 0+291)

4-й участок: (км 0+000 - км 0+122)

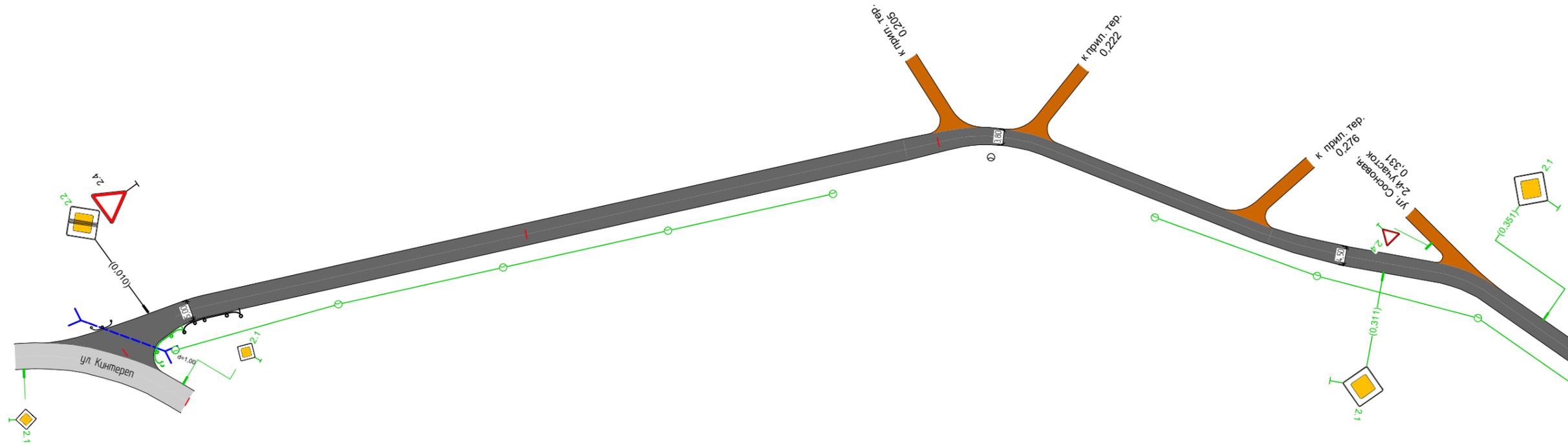
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева				90
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине			
	На разделительной			
Дорожная разметка слева				
Элементы в плане		0,0000,000	R=836, L=50, α=21°	0,050
Продольный профиль		0,112	R=2851, L=112	0,176
			R=627, L=70, α=42°	0,249
			α=47	0,264
			R=1840, L=50, α=-15°	0,314
			R=1002, L=50, α=19°	0,335
			L=109	18964



Д. Кинтереп ул. Сосновая, 1-й участок
0,000-0,360
1:1000

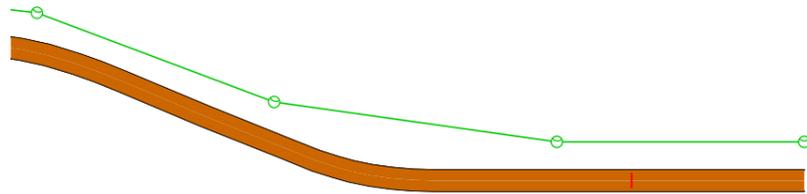


Дорожная разметка справа			
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной		
	На обочине	ДО (УЗ)	0,015 - 0,030
Тротуары справа			

Тротуары слева		92
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп ул. Сосновая, 1-й участок
0,710-0,823
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. , . , 1-

			(, ²)			
--	--	--	--------------------	--	--	--

2.2		II		0,010		1
2.4		II		0,010		1
2.1		II		0,311		1
2.1		II		0,351		1
2.1		II		0,460		1
2.1		II		0,500		1
2.1		II		0,596		1
2.1		II		0,619		1
2.1		II		0,619		1
2.1		II		0,641		1
		:	1			
		:	9			
		:	0			
		:	10			
		:	1			
		:	9			
		:	0			
		:	10			

. , . , 1-

/												
1	0,004	0,015	3 (250)	12				12				0,75
2	0,015	0,030			3 (250)	14						0,75
3	0,022	0,026			3 (250)	5						0,75
:				12		19			12			"1-" 0,019

. , . , 1-

/				/		
1	0,010	0,173		6/6	163	
2	0,213	0,213		1/1	0	
3	0,256	0,378		4/4	122	

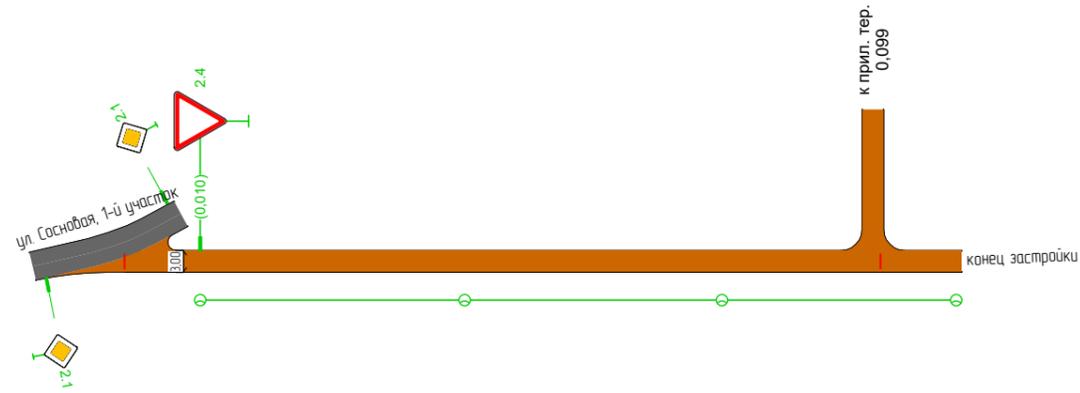
							94
4	0,418	0,561		3/3	143		
5	0,600	0,600		1/1	0		
6	0,640	0,823		6/6	183		

	16/16	468
	5/5	143

Тротуары слева		95
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп ул. Сосновая, 2-й участок
0,000-0,111
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. . , 2-

			(, ²)	, ,			
--	--	--	-----------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

. . , 2-

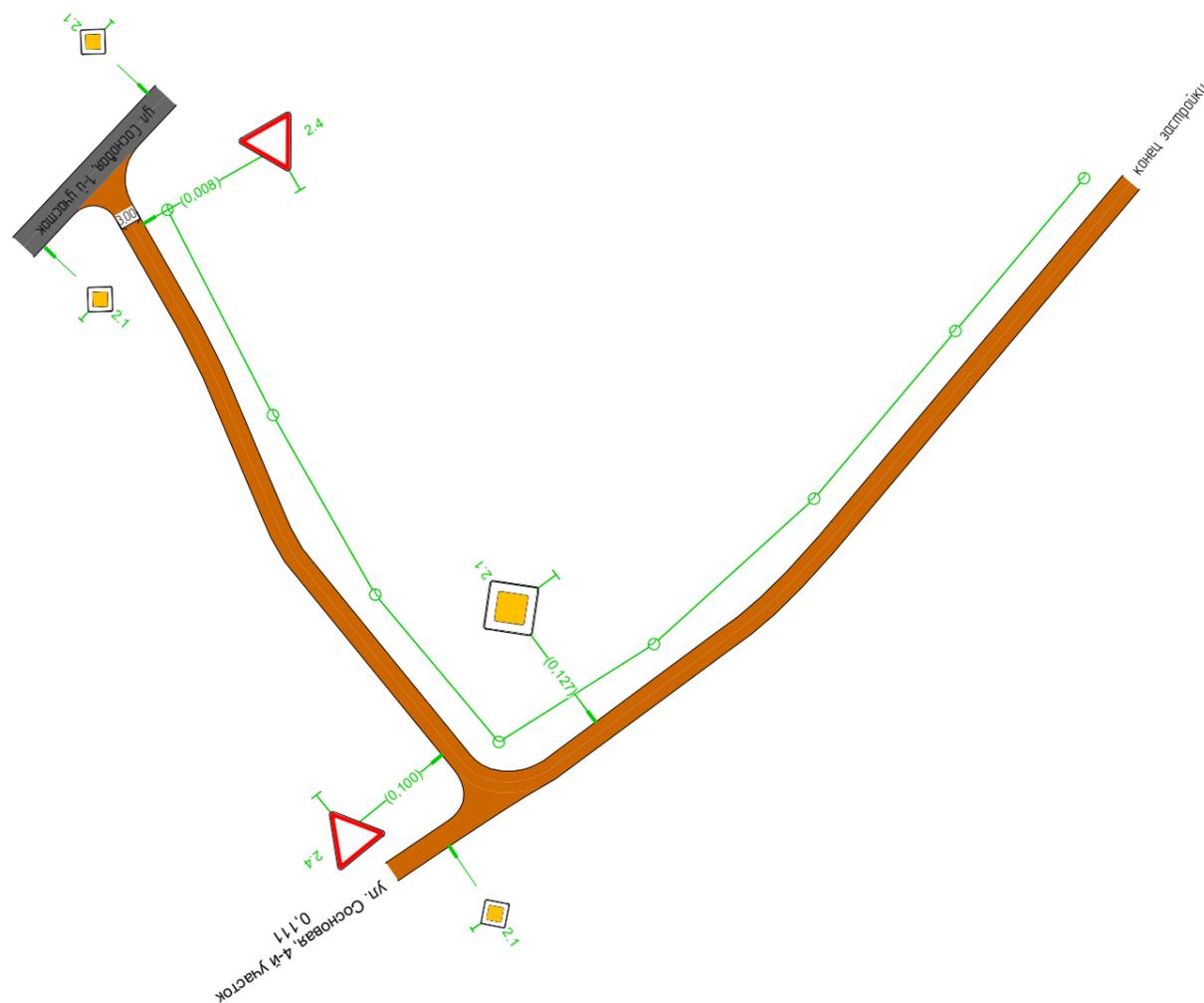
<i>I</i>	, ,	, ,		<i>I</i> , ,	, ,		
1	0,010	0,110		4/4	100		

	<i>I</i> , ,	, ,
	4/4	100

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		0,046 820 0,080 0,094 95 0,128 0,144 908 0,175
Продольный профиль		0,008 R=3531, L=107 0,107 R=4342, L=135 0,242



Д. Кинтереп ул. Сосновая, 3-й участок
0,000-0,242
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. . ,3-

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,008		1	
2.4		II		0,100		1	
2.1		II		0,127		1	
		:	0				
		:	3				
		:	0				
		:	3				
		:	0				
		:	3				
		:	0				
		:	3				

. . ,3-

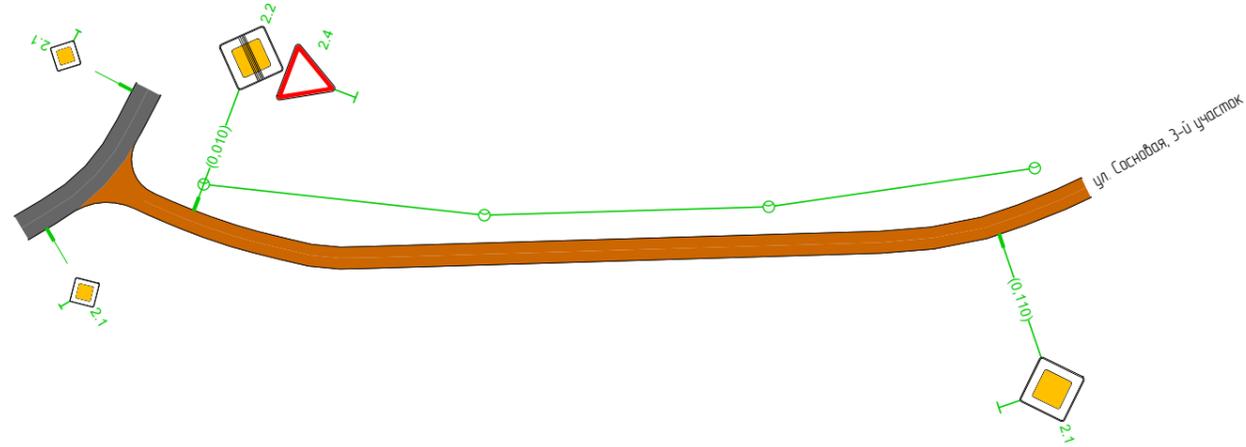
/	, ,	, ,		/ ,	, ,		
1	0,008	0,238		8/8	230		

	/ ,	, ,
	8/8	230

Тротуары слева		99
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп, ул. Сосновая, 4-й участок
0,000-0,122
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

. , . , 4-

			(, ²)			
--	--	--	-----------------------	--	--	--

2.2		II		0,010		1
2.4		II		0,010		1
2.1		II		0,110		1
		:	0			
		:	3			
		:	0			
		:	3			
		:	0			
		:	3			
		:	0			
		:	3			

. , . , 4-

/	,	,		/	,	
1	0,010	0,117		4/4	107	

	/	,	
	4/4	107	

д. Кинтереп ул. Кинтереп

(км 0+000 - км 0+500)

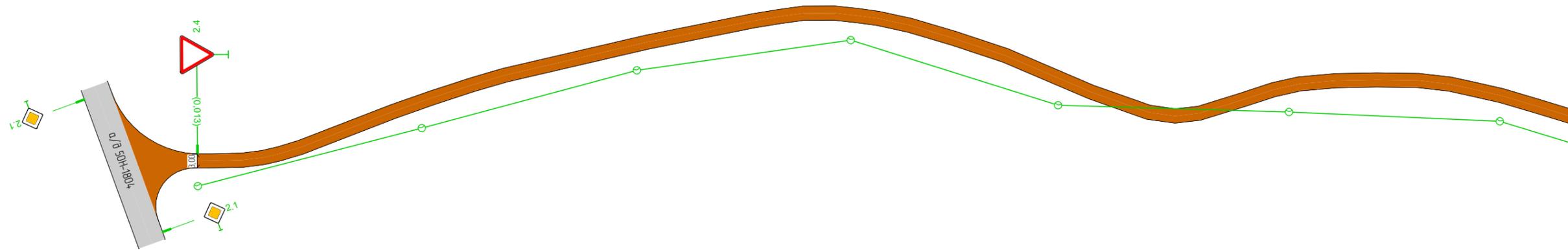
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		102
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп ул. Кинтереп
0,000-0,321
1:1000

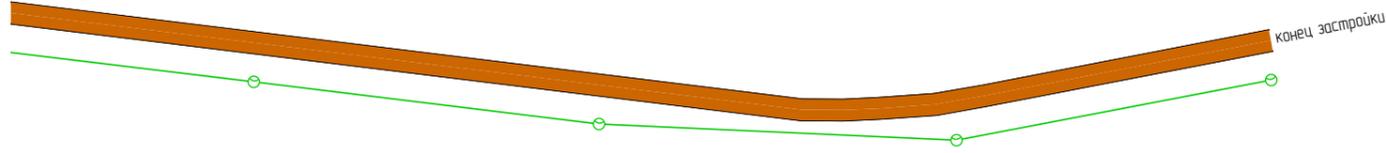


Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		103
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=2798, L=186



Д. Кинтереп ул. Кинтереп
0,321-0,500
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

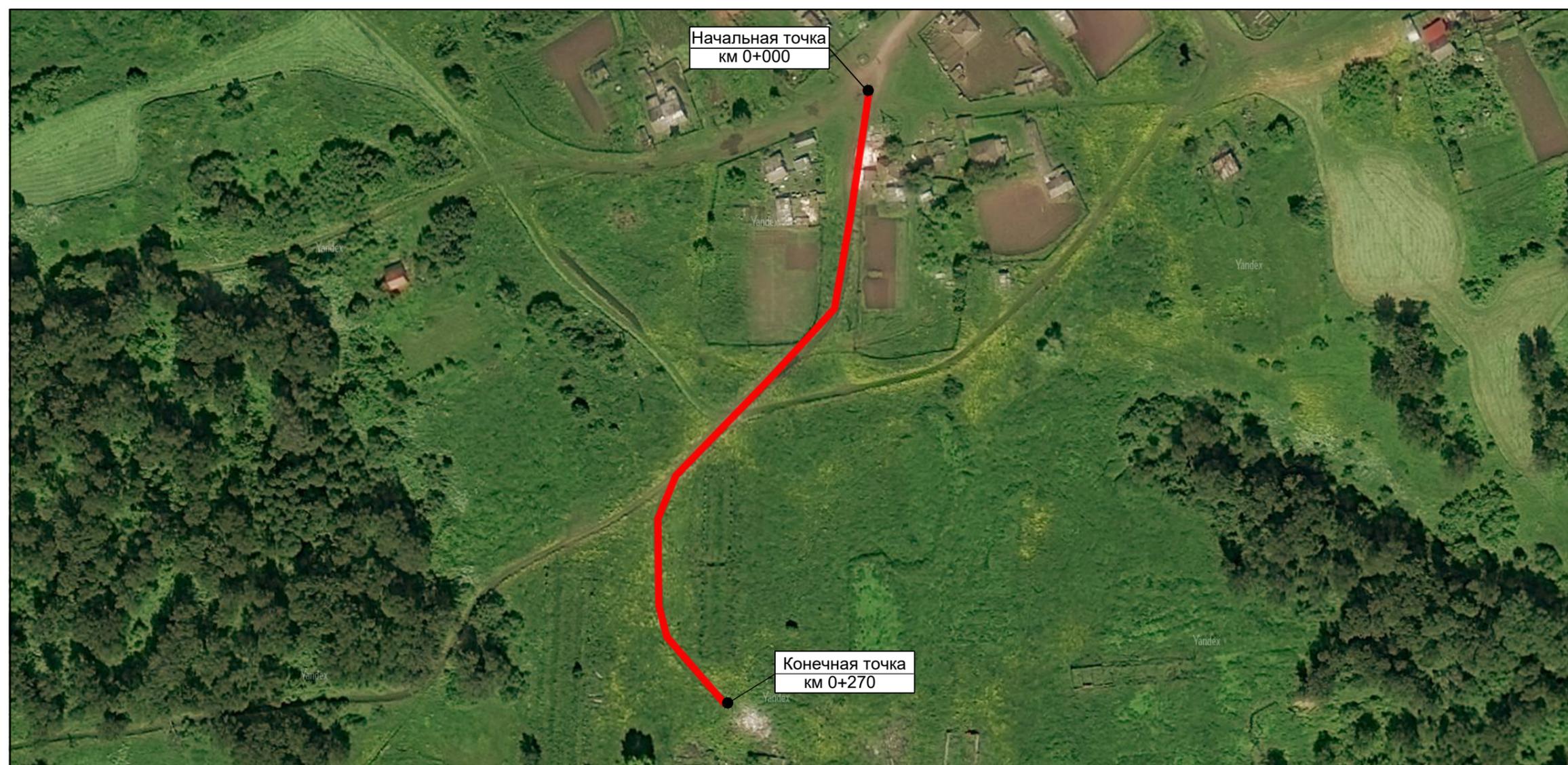
2.4		II		0,013		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

I	, ,	, ,		I ,	, ,		
1	0,013	0,499		11/11	486		

	I ,	, ,
	11/11	486

д. Кинтереп Дорога от ул. Сосновая до свалки
(км 0+000 - км 0+270)

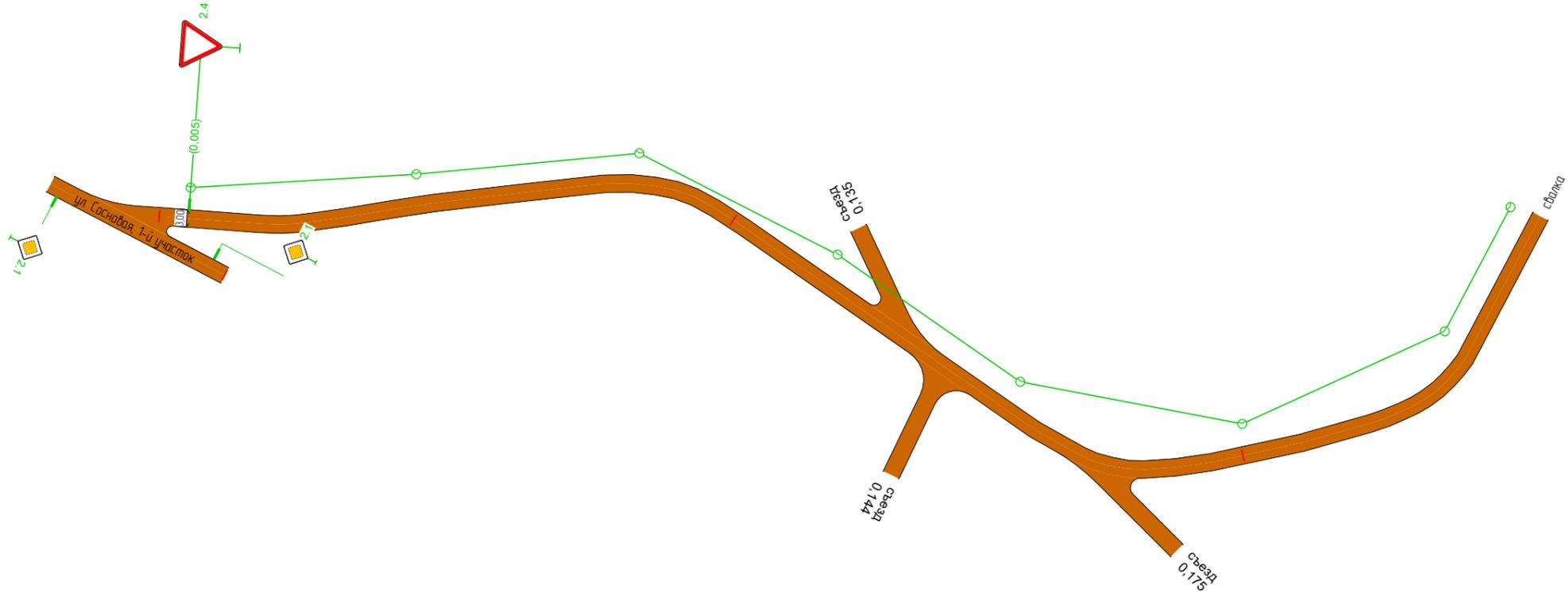
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп Дорога от ул. Сосновая до свалки
0,000-0,270
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

			(, ²)	, ,			
--	--	--	--------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,005		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

<i>I</i>	, ,	, ,		<i>I</i> ,	, ,		
1	0,005	0,269		8/8	264		

	<i>I</i> ,	, ,
	8/8	264

д. Кинтереп Дорога до кладбища

(км 0+000 - км 0+397)

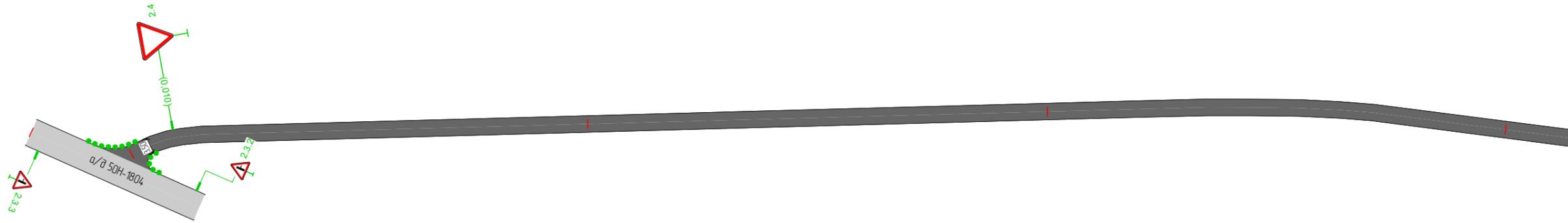
Схема автомобильной дороги



Тротуары слева		109
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		



Д. Кинтереп Дорога до кладбища
0,000-0,314
1:1000



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		110
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=4474, L=162



Д. Кинтереп Дорога до кладбища
 0,314-0,397
 1:1000



кладбище

Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

.

			(, ²)	, ,			
--	--	--	-----------------------	-----	--	--	--

2.4		II		0,010		1	
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				
		:	0				
		:	1				

.

<i>l</i>	, ,	, ,	, <i>l</i>				
1	0,000	0,012	12/8				
2	0,000	0,012	12/5				

		, <i>l</i>
		24/13