

АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 23.11.2018 № 2876-ПА

Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения города Нижний Тагил на период 2018 – 2033 годов

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах городского округа город Нижний Тагил, в соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Приказом Минтранса России от 17 марта 2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», руководствуясь Уставом города Нижний Тагил,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения города Нижний Тагил на период 2018 – 2033 годов (*Приложение*).

2. Управлению городским хозяйством Администрации города Нижний Тагил при планировании и реализации мероприятий по содержанию, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах города Нижний Тагил (за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения), организации транспортного обслуживания населения на автомобильных дорогах в границах городского округа город Нижний Тагил, а также при осуществлении мероприятий по организации дорожного движения руководствоваться Комплексной схемой организации дорожного движения города Нижний Тагил на период 2018 – 2033 годов.

3. Управлению городским хозяйством Администрации города обеспечить размещение Комплексной схемы организации дорожного движения города Нижний Тагил на период 2018 – 2033 годов на официальном сайте города Нижний Тагил.

4. Опубликовать данное постановление в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Главы Администрации города по городскому хозяйству и строительству В. М. Кулика.

В. Ю. ПИНАЕВ,
Глава города.

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Администрации города от 23.11.2018 № 2876-ПА

Комплексная схема организации дорожного движения города Нижний Тагил на период 2018 – 2033 годов

СОДЕРЖАНИЕ

Сокращения и определения	6
Введение	7
1-й этап. Сбор и анализ исходных данных	7
1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта	7
1.1 Общая характеристика города Нижний Тагил	7
1.1.1 Численность населения	9
1.1.2 Социально-экономическое прогнозирование г. Нижний Тагил до 2033 года	10
1.1.2.1 Демография.	10
1.1.2.2 Рабочие места	11
1.1.2.3 Образование	11
1.1.3 Административно-территориальное деление	12
1.1.4 Характеристика транспортной инфраструктуры города Нижний Тагил	13
1.1.5 Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.	14
1.1.6 Характеристика улично-дорожной сети города Нижний Тагил	14
2. Подготовка и проведение транспортных обследований	15
2.1 Обследование интенсивности движения транспортных средств	16
2.2 Обследование пассажирооборота	17
3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	18
4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения	18
5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	21
6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	22
7. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	23
7.1 Организация движения в пространстве	23
7.2 Организация движения во времени	24
7.3 Формирование однородного транспортного потока	28
7.4 Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах	30
8. Анализ параметров дорожного движения	31
9. Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС	32
10. Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории города Нижний Тагил с учетом характера пассажиропотоков	34

11. Оценка уровня транспортной доступности города Нижний Тагил с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями	36
12. Анализ организации парковочного пространства на территории города Нижний Тагил	37
13. Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	37
14. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	38
2-й этап. Разработка транспортной модели	42
1. ПО для разработки транспортной модели города Нижний Тагил.	42
2. Исходные данные для разработки транспортной модели	43
2.1 Структура транспортной модели	43
2.2 Системы транспорта и сегменты спроса	44
2.3 Данные структуры пространственного развития	45
2.4 Данные исследований изменения интенсивности движения	46
3. Модель транспортной сети	47
3.1 Основные объекты модели транспортной сети	47
3.2 Классификатор УДС	49
3.3 Объекты светофорного регулирования	49
3.4 Объекты транспортной сети для описания системы общественного транспорта	49
4. Разработка методики и создание модели расчёта транспортного спроса для транспортных перемещений	50
4.1 Создание модели транспортного спроса	50
4.2 Создание транспортного движения	52
4.3 Распределение транспортного движения	52
4.4 Выбор между общественным и индивидуальным транспортом	53
4.5 Выбор пути следования	53
4.6 Калибровка матриц корреспонденций, коэффициентов подвижности и функций предпочтения	54
4.7 Калибровка матриц корреспонденций	55
4.8 Калибровка модели транспортной сети	55
4.9 Параметры оценки точности модели	55
5. Разработка вариантов транспортной модели	56
5.1 Анализ территориального развития	56
5.2 Развитие транспортной инфраструктуры	58
6. Картограммы интенсивностей движения автомобильного транспорта	62
7. Выводы	66
3-й этап. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории города Нижний Тагил на прогнозные периоды	67
1. Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет)	67
1.1 Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта	68
1.1.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия	68
1.1.2 Организационные мероприятия	70
1.1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта	74
1.2 Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования	75
1.3 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения	75
1.4 Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения	77
1.5 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения	80
1.6 Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности)	82
1.7 Мероприятия по развитию и регулированию парковочного пространства	84
2. Разработка Программы взаимосвязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории города Нижний Тагил с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий	84
Список использованных источников	89

Сокращения и определения

а/д	– автомобильная дорога
АИП	– адресная инвестиционная программа
АСУДД	– автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	– безопасность дорожного движения
м.о.	– муниципальный округ
г.п.	– городское поселение
с.п.	– сельское поселение
п.г.т.	– поселок городского типа
ГП	– государственная программа
НГПТ	– наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	– дорожно-транспортное происшествие
ж/д	– железная дорога
КСОДД	– Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	– Научно-исследовательская работа
ОДД	– организация дорожного движения
п.г.т.	– поселок городского типа
ПДД	– правила дорожного движения
ПКРТИ	– Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	– региональные транспортные коридоры
СО	– светофорный объект
СТП	– схема территориального планирования
ТОП	– транспорт общего пользования
ТП	– транспортный поток

(Окончание на 2-18-й стр.)

ТПУ	– транспортно-пересадочный узел
ТРК	– торгово-развлекательный комплекс
ТС	– транспортное средство
ТСОДД	– технические средства организации дорожного движения
ТЦ	– торговый центр
УДС	– улично-дорожная сеть
УДС	– улично-дорожная сеть

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры города на кратко-, средне- и долгосрочный периоды, включая разработку перспективных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение качества транспортного обслуживания населения, организацию пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, организацию транспортного обслуживания новых и реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Документ разрабатывается на базе решений, предусмотренных Генеральным планом города Нижний Тагил 2010 года, Правил землепользования и застройки города Нижний Тагил, Региональной комплексной программы «Комплексное развитие города Нижний Тагил» 2013 года.

Научно-исследовательская работа состоит из трех этапов:

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.
 2. Разработка транспортной модели муниципального образования.
 3. Разработка программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды и разработка геоинформационной системы с результатами работ.
- Каждый этап сопровождается отчетом в виде текстового материала и графических приложений.

1-й этап. СБОР И АНАЛИЗ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта

1.1 Общая характеристика города Нижний Тагил

Город Нижний Тагил расположен на восточном склоне Уральских гор, в 20-25 км от условной границы Европы и Азии на высоте 200 м над уровнем моря. Западная граница города проходит по горному хребту Урала Весёлые горы.

Датой основания считается 8 октября 1722 года – в этот день на Выйском заводе был получен первый чугун. В статусе города утверждён 20 августа 1919 года.

Площадь города Нижний Тагил 298,47 км². Площадь городского округа (с 1 апреля 2008 года, после вхождения в его состав 23 посёлков, сёл и деревень, проголосовавших на референдуме за присоединение) составляет 4108 км².

Город Нижний Тагил является центром Горнозаводского управленческого округа. Город разделен на три административных района – Ленинский, Дзержинский и Тагилстроевский. Также в состав городского округа входит Пригородный район, охватывающий прилегающую с юга территорию.

Нижний Тагил – второй по величине город Свердловской области, крупнейший промышленный центр Урала.

Благоприятное положение Нижнего Тагила – на пересечении важных транспортных магистралей, позволяет городу быть одним из крупнейших центров внутриуральских транспортно-логистических связей.

Связь городского округа с другими муниципальными образованиями Свердловской области, а также региональным центром – городом Екатеринбург и другими регионами обеспечивается посредством автодороги Р-352 «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов», проходящей с западной стороны от города. На данную магистраль имеется 5 выходов с городской УДС. Кроме того, транспортные связи обеспечиваются региональными автодорогами Нижний Тагил – Верхняя Овсянка, Нижний Тагил – Висимо-Уткинск – Усть-Утка, Нижний Тагил – Нижняя Салда.

Также значимым для города является железнодорожное сообщение. Расположенный в городе вокзал обслуживает сообщение «Пермь II – Чусовая – Гороблагодатская – Екатеринбург-Пассажирский» и «Нижний Тагил – Алапаевск». Через Нижний Тагил курсируют поезда в направлении Екатеринбурга, Новороссийска, Соликамска, Приобья, Березняков и прочих населенных пунктов.

К востоку от Нижнего Тагила в селе Покровском находится бывший военный аэропорт «Салка». По причине недостатка финансирования строительство гражданского аэропорта в этом месте временно отложено. Авиа сообщение осуществляется посредством аэропорта Кольцово в городе Екатеринбург. Дальность расположения аэропорта – 150 км, сообщение автомобильным транспортом и по железной дороге через вокзал города Екатеринбург.

На долю автомобильного транспорта в городе Нижний Тагил приходится более половины объёма пассажирских перевозок и три четверти грузовых перевозок.

Расположение городского округа Нижний Тагил на карте Свердловской области представлено на рисунке 1.



Рисунок 1. Расположение городского округа Нижний Тагил

Нижний Тагил находится в зоне умеренно-континентального климата с характерной резкой изменчивостью погодных условий, хорошо выраженными сезонами года. Среднегодовая температура воздуха в Нижнем Тагиле +1,7°С, абсолютный максимум +37°С, абсолютный минимум –52°С.

По природным условиям Пригородный район можно разделить на две зоны: западную – горно-лесную и лесно-луговую – восточную. На западе от города проходит главный водораздельный Уральский хребет с отдельными возвышенностями и горными кряжами, протянувшимися с севера на юг. Прямо в черте города расположены горы Долгая, Голый камень.

К востоку от города рельеф постепенно выравнивается и переходит в Западно-Сибирскую низменность. В районе нет мощных водных артерий. Главная река – Тагил с многочисленными притоками впадает в реку Туру Обь-Иртышского бассейна. Тагильский пруд протянулся на 16 км, наибольшая ширина 1,5 км, глубина до 12 метров.

1.1.1 Численность населения

Численность населения городского округа Нижний Тагил на начало 2018 года составляла 353 950 человек. В период с 2010 года наблюдается устойчивое снижение численности населения.

Основным фактором снижения численности населения города Нижний Тагил является миграционная убыль населения на фоне незначительного превышения смертности над рождаемостью.

Демографическая ситуация на территории городского округа Нижний Тагил имеет отрицательную динамику и при неблагоприятном прогнозе сохранится на расчетный период (до 2033 года). При благоприятном прогнозе при изменении экологической ситуации в лучшую сторону, а также продолжении развития промышленных предприятий на территории города динамика может стабилизироваться и даже смениться на положительную.

Коэффициент естественного прироста населения в 2017 году составил 3,2 человека на 1000 жителей. Коэффициент миграционного прироста населения в то же время составил 2,1 человека на 1000 человек населения.

На динамику численности населения в прогнозном периоде будут влиять демографические процессы, происходящие в предыдущем и текущем годах.

На начало 2019 года численность населения города Нижний Тагил прогнозируется в количестве 353 268 человек со снижением к 2020 году до 352 541 человек. В дальнейшем прогнозируется сохранение темпов убыли населения, в среднем до 600-750 человек в год.

Плотность населения города в настоящее время составляет 1185,9 чел/км². Анализ динамики изменения численности населения города Нижний Тагил графическим методом представлен в диаграмме на рисунке 2.



Рисунок 2. Динамика изменения и прогноз численности населения города Нижний Тагил

Распределение численности населения с привязкой к транспортным районам представлено в отчете по 2-му этапу КСОДД.

1.1.2 Социально-экономическое прогнозирование г. Нижний Тагил до 2033 года

1.1.2.1 Демография

В настоящее время в городе Нижний Тагил складывается неблагоприятная демографическая обстановка, определяемая превышением смертности над рождаемостью и значительным миграционным оттоком населения. Уровень смертности в городе превышает показатели в среднем по Свердловской области, что обусловлено в первую очередь неблагоприятной экологической обстановкой. Миграция обусловлена выездом молодежи к местам обучения с последующим трудоустройством вне города. Также отток населения вызван неблагоприятными экологическими и экономическими условиями.

На 1 января 2018 года численность населения города составила 353 950 человек. За период с 2010 по 2017 год численность населения уменьшилась на 7 861 человека. В процентном соотношении численность населения города за период с 2010 года по 2017 год уменьшилась на 2,2 %.

Динамика демографических процессов городского округа на протяжении последних лет сохраняет устойчивую отрицательную направленность.

В ближайшие годы прогнозируется сохранение отрицательных демографических показателей, несмотря на принимаемые меры. Эта ситуация осложняется оттоком населения наиболее перспективных с точки зрения демографии возрастов – 20-45 лет.

В дальнейшем прогнозируется сохранение баланса миграционных потоков.

В рассматриваемом периоде разработки КСОДД прогнозируется снижение численности населения при неблагоприятном прогнозе до 342 328 человек к 2033 году, и до 350 123 человек – при благоприятном.

Несмотря на снижение численности населения с учетом общего подъема уровня автомобилизации прогнозируется прирост количества транспортных средств. С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается незначительное увеличение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

1.1.2.2 Рабочие места

В городе Нижний Тагил в настоящее время действуют два градообразующих предприятия – АО «ЕВРАЗ Нижнетагильский металлургический комбинат» (около 15 000 сотрудников на начало 2018 года) и АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» (около 29 000 сотрудников на начало 2018 года).

Кроме того, в городе действуют ОАО «Высокогорский горно-обогатительный комбинат», ПАО «Уралхимпласт», АО «Химический завод «Планта», ФКП «Нижнетагильский институт испытаний металлов», ООО «Нижнетагильский завод металлургических конструкций». В сфере промышленного производства также трудятся 875 предприятий малого и 13 предприятий среднего бизнеса. В рейтинге крупнейших промышленных центров страны, в который вошел 250 городов России, Нижний Тагил занимает 22-е место.

По данным Управления федеральной службы государственной статистики по Свердловской и Курганской областям на 1 января 2018 года среднесписочная численность работников организаций по отраслям составила:

- обрабатывающие производства 45599 человек;
- образование 12734 человека;
- деятельность в области здравоохранения и социальных услуг 10007 человек;
- транспортировка и хранение 8638 человек;
- обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха 4917 человек;
- торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов 4548 человек;
- деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений 3033 человека.

Всего по обследуемым отраслям – 111 217 человек. Уровень регистрируемой безработицы на 1 июля 2018 года составил 0,43% (на 1 июля 2017 года – 0,67 %).

1.1.2.3 Образование

В муниципальную систему образования входят 64 общеобразовательных учреждения, в числе которых 1 начальная школа-детский сад; 2 начальные школы; 1 основная школа; 60 средних школ, из них 4 школы с углубленным изучением отдельных предметов, 3 гимназии, 2 лицея. В сельской местности расположено 4 школы. Численность обучающихся в общеобразовательных учреждениях города составляет 37 333 человека.

В Нижнем Тагиле действуют 10 объединений дошкольных образовательных учреждений, в которые входят 143 структурных подразделения. Дошкольные образовательные учреждения города посещают 21 148 детей в возрасте от 1 года до 7 лет.

В городе работают 16 муниципальных учреждений дополнительного образования, подведомственных управлению образования (с 20 структурными подразделениями) с количеством воспитанников 23 097 человек в возрасте от 5 до 18 лет.

В муниципальной системе образования 10 715 работников, из них – 6 350 педагогических и руководящих работников.

Также в Нижнем Тагиле действуют 8 высших образовательных учреждений, в основном филиалы уральских ВУЗов.

1.1.3 Административно-территориальное деление

Город Нижний Тагил делится на три внутригородских района - Ленинский, Тагилстроевский и Дзержинский. Также, вместе с городом, в состав городского поселения входят 23 сельских населённых пункта административно-территориального Пригородного района области, входящих вместе с городом и соответствующими прилегающими территориями в состав муниципального образования город Нижний Тагил со статусом городского округа. Два из этих сельских населённых пунктов подчинены непосредственно администрациям районов города (посёлок Евстиевского административного Ленинского района, а посёлок Запрудный администрации Тагилстроевского района). Остальные сельские населённые пункты городского округа распределены между семью территориальными администрациями.

Схемы городского округа и деления города на районы представлены на рисунках 3, 4.



Рисунок 3. Городской округ Нижний Тагил



Рисунок 4. Районы города Нижний Тагил

1.1.4 Характеристика транспортной инфраструктуры города Нижний Тагил

Поскольку основной отраслью города является тяжелая промышленность в структуре грузоперевозок большую роль играет железнодорожный транспорт, на долю которого приходится около 29,4% от общего объема отправления грузов. Нижнетагильский железнодорожный узел является одним из крупнейших в регионе. При этом железнодорожный транспортный коридор,

проходящий через центр города, является острой проблемой развития планировочной структуры города, фактором негативного экологического воздействия на городскую среду и безопасность автомобильного и пешеходного движения.

Наиболее значимым с точки зрения пассажиро- и грузоперевозок является автомобильный транспорт.

Согласно прогнозам протяженность УДС города на 2030 год составит 850 км, в том числе магистральной сети 205 км. Средняя плотность УДС по застроенной части города составит 2,68 км/км², в том числе магистральной УДС 0,82 км/км². Плотность магистральной УДС Центрального района составит 2,64 км/км².

Автомобильный транспорт также является наиболее динамично развивающимся.

1.1.5 Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

В настоящее время значительная часть существующих тротуаров находится в неудовлетворительном состоянии. Также часть улиц в микрорайонах малоэтажной застройки и ИЖС не оборудована тротуарами. Кроме того, на тротуарах отсутствует тактильная плитка для обеспечения безопасного передвижения пешеходов с дефектами зрения.

К недостаткам организации пешеходного движения можно отнести наличие значительного количества нерегулируемых пешеходных переходов на улицах, имеющих 2 и более полос для движения в одном направлении. В настоящее время на участках приближения к таким переходам установлены ограничения скорости, что отрицательно влияет на пропускную способность улиц.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. При этом имеется значительный спрос со стороны населения на создание велодорожек на улично-дорожной сети. Согласно данным инициативных групп, поддерживающих велодвижение в городе, первоочередными направлениями развития можно считать обеспечение веломаршрутами улицы Индустриальная (между проходными НТМК) и Восточное шоссе (маршрут «УВЗ – Коксохим»).

1.1.6 Характеристика улично-дорожной сети города Нижний Тагил

Улично-дорожная сеть города формируется магистральными улицами общегородского значения, магистральными районного значения и улицами местного значения. Всего наименований улиц 605. Общая протяженность дорог общего пользования, улиц и проездов составляет 780,21 км. Плотность сети автодорог составляет 2,614 км/км².

Структура улично-дорожной сети города Нижний Тагил имеет выраженное разделение по районам с развитыми локальными сетями. В городе четко выделены три района – Ленинский, Дзержинский и Тагилстроевский. Районы разделены железнодорожной магистралью, а также естественной водной преградой – рекой Тагил и Нижнетагильским прудом.

Связи между районами осуществляются посредством нескольких магистралей, при этом в часы пик параметры магистральных улиц и прилегающих перекрестков не соответствуют нагрузке, что приводит к значительным затруднениям. Кроме того, развитие города ограничено санитарно-защитными зонами градообразующих предприятий, что приводит к усилению разобщения территорий проживания и приложения труда основной части населения.

Усовершенствованное покрытие (асфальтобетон, цементобетон, щебень, гравий, обработанные вяжущими) имеет более 85% муниципальных дорог и улиц.

В соответствии с установленными межремонтными сроками для поддержания автодорог в городе в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения необходимо ежегодно проводить капитальный ремонт не менее 50 км улично-дорожной сети и выполнять ремонт не менее 75 км дорог.

Вследствие недостаточного финансирования дорожной деятельности полностью отсутствует возможность проводить капитальный ремонт дорог и ремонт дорог в полном объеме с учетом предусмотренных межремонтных сроков.

Плохое состояние дорожного покрытия улично-дорожной сети города становится причиной образования транспортных заторов, приводит к росту количества дорожно-транспортных происшествий.

Основные показатели улично-дорожной сети: ширина в красных линиях, расстояние между магистральными улицами, плотность магистральной и местной улично-дорожной сети, характер пешеходных связей в населенных пунктах связаны с типом застройки. В настоящее время категорирование улиц согласно нормативным градостроительным документам отсутствует. Параметры автомобильных дорог общего пользования определены категориями дорог при строительстве, а также особенностями эксплуатации.

Схема магистральных улиц города Нижний Тагил с разделением по количеству полос для движения представлена на рисунке 5.



Рисунок 5. Схема магистральных улиц г. Нижний Тагил

2. Подготовка и проведение транспортных обследований

В рамках разработки КСОДД города Нижний Тагил сотрудниками ООО «СПБ-Энерготехнологии» с привлечением общественной организации «Тагил без ям» осенью 2018 года было проведено комплексное обследование УДС. Ключевыми объектами обследования стали параметры, определяющие характер движения по автомобильным дорогам города:

- интенсивность движения и состав транспортных потоков на пересечениях УДС;
- движение пассажирского транспорта;
- светофорные объекты;
- обустройство УДС в части ТСОДД.

Обследования проводились в периоды максимальной загрузки УДС транспортными средствами. В соответствии с ОДМ 218.2.032-2013 обследование проводилось в течение одного часа утром (08.00-09.00) и вечером (17.00-18.00) по будним дням (вторник, среда, четверг).

2.1 Обследование интенсивности движения транспортных средств

Обследование интенсивности движения ТС включало в себя съемку 34 пересечений улиц в городе Нижний Тагил в течение вышеуказанного времени. Места съемки пересечений были

отобраны на основе анализа плотности населения по районам, предварительного анализа мест концентрации ДТП, а также текущего уровня загрузки дорог транспортными средствами. Карта-схема расположения точек съемки интенсивностей представлена на рисунке 6.



Рисунок 6. Расположение пунктов обследования интенсивности движения ТС в городе Нижний Тагил

Видеофиксация осуществлялась с помощью видеорегистраторов, видеокамер. Широкий угол обзора камер позволил произвести подсчет всех направлений движений участников дорожного движения на перекрестке. Поток ТС подсчитывается и разбивается на категории: легковые а/м, грузовые а/м, транспорт общего пользования (автобусы, маршрутные средства). Результаты обработки замеров интенсивностей движения ТС представлены в виде картограмм.

2.2 Обследование пассажирооборота

В целях разработки мероприятий по оптимизации работы пассажирского транспорта было проведено обследование существующих параметров сети ТОП. Обследование включало в себя учет всех ТС, проходящих через заданное сечение за час измерения. Количество и дислокация сечений равна количеству и расположению точек съемки интенсивностей.

Также было проведено обследование пассажирооборота на наиболее важных остановочных пунктах. Обследование включало в себя подсчет количества сошедших и вошедших пассажиров, а также учет наполняемости пассажирского ПС. Карта-схема расположения обследованных остановок ТОП представлена на рисунке 7.

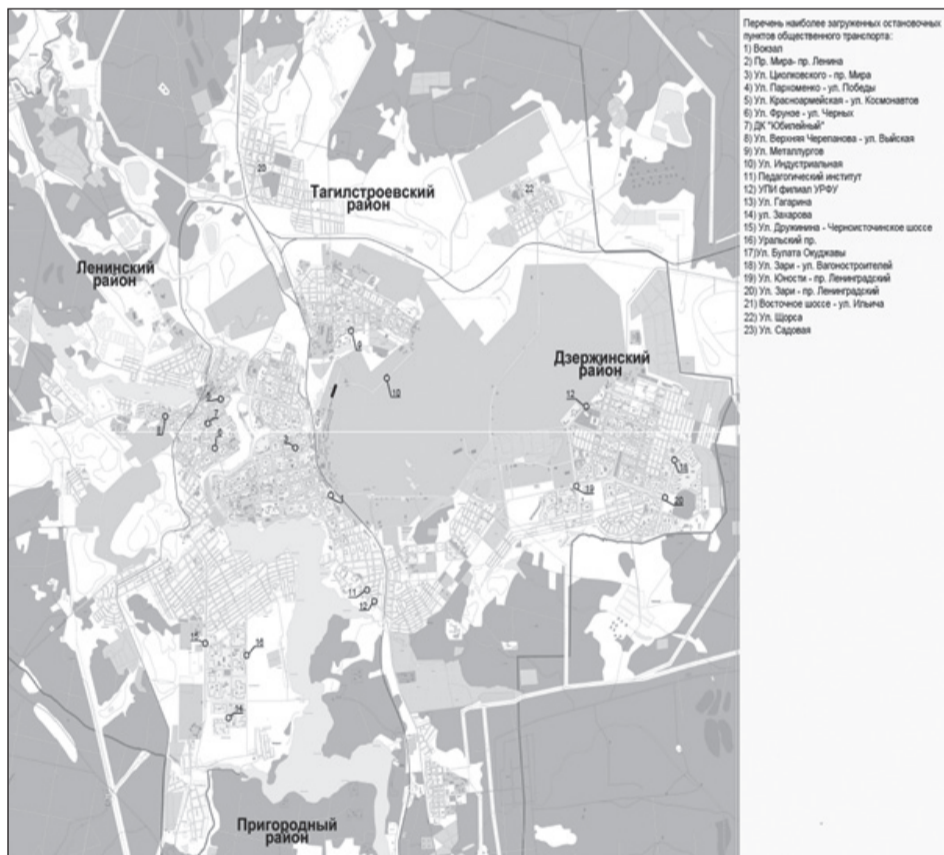


Рисунок 7. Схема расположения обследуемых остановок ТОП города Нижний Тагил

3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения. Пропускная способность существующей улично-дорожной сети (а значит и вероятность бесперебойного движения на ней) при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

Деятельность по организации дорожного движения распределена между различными уровнями власти, ведомствами и организациями, следствием чего является ее низкое качество. Во многих регионах отсутствуют единые центры организации дорожного движения, технические средства и автоматизированные системы управления организацией дорожного движения весьма примитивны и не обеспечивают решения усложняющихся дорожных проблем.

4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения

Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, для эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего четко очерченную специальную компетенцию федеральных органов исполнительной власти, права и обязанности субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, территориально-транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем.

На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной, транспортной и дорожной деятельностью; не установлен порядок разработки и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения, требования к составу и содержанию такой документации; не определены юридические механизмы, позволяющие эффективно реализовывать принимаемые решения в области организации дорожного движения в их увязке с механизмами градостроительного и территориально-транспортного планирования; отсутствуют нормы, детализирующие государственный контроль и надзор, а также формы и порядок осуществления экспертной деятельности в области организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования; не сформулированы правовые принципы, направленные на регулирование транспортного спроса на пропускную способность дорожных сетей в городах и на прилегающих к ним территориях.

Вопросы организации размещения транспортных средств на улично-дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автотранспорта, также не имеют адекватного и рационального регулирования на законодательном уровне. Содержащиеся в многочисленных и разрозненных нормативных правовых актах положения в данной области требуют систематизации и унификации на уровне федерального закона.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

Одним из негативных факторов в сфере правового регулирования дорожного движения является несоответствие основам конституционного строя и государственно-правового механизма, заложенного в Конституции Российской Федерации, ряда положений постановления Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения». В нормативном единстве с пунктом 4 статьи 22 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Правила дорожного движения Российской Федерации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в процессе его организации правомерно устанавливают на всей территории Российской Федерации единый порядок дорожного движения и конкретизируют обязанности участников дорожного движения, что корреспондирует положениям Конвенции о дорожном движении, статья 3 которой прямо предоставляет право государствам-участникам устанавливать в правилах дорожного движения нормы, не предусмотренные в самой Конвенции, в том числе дополнительные обязанности водителей (подпункт «ii» подпункта «а» пункта 1). Вместе с тем, некоторые нормы Правил дорожного движения без соответствующей законодательной основы определяют базовые права и обязанности водителей, пешеходов, пассажиров, в том числе затрагивают права граждан на жизнь, личную неприкосновенность, свободу передвижения, частную собственность, свободное использование своего имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, что делает их неконституционными, ввиду несоответствия их статье 55 Конституции РФ, которая допускает возможность ограничения прав граждан и закрепления за участниками дорожного движения соответствующих обязанностей только федеральным законом. В частности, к таким положениям можно отнести отдельные статьи раздела 2 «Общие обязанности водителей», раздела 3 «Применение специальных сигналов», раздела 4 «Обязанности пешеходов», раздела 5 «Обязанности пассажиров». При этом, другие нормативные акты, касающиеся непосредственно дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил дорожного движения и не противоречить им. Однако, предметы регулирования подзаконных нормативных правовых актов не должны пересекаться с предметами регулирования федеральных законов, так как именно федеральный закон является основой для построения системы подзаконных нормативных правовых актов, в которых положения федеральных законов находят свою конкретизацию и детализацию.

Все это предопределило необходимость разработки Концепции проекта Федерального закона как стратегической основы законопроектной деятельности федеральных органов государственной власти в области организации дорожного движения и транспортного планирования. Необходимость и актуальность принятия нового Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект) признают как руководители федеральных и региональных органов власти, так и представители транспортных и дорожных организаций, общественности, справедливо отмечая, что с принятием нового закона будут достаточно полно урегулированы проблемы, возникшие в сфере дорожного движения.

Актуальность разработки законопроекта подтверждается результатами опроса субъектов Российской Федерации (75 регионов) о существующих проблемах и предлагаемых мероприятиях в сфере организации дорожного движения, проведенного в ходе разработки предложения по структуре и содержанию Концепции государственной стратегии в сфере организации дорожного движения, выполненной по заказу Минтранса России в 2010 году. Большинство регионов указали на настоятельную необходимость совершенствования нормативной правовой базы, 10% из них указали конкретно на необходимость разработки федерального закона, содержащего положения по организации дорожного движения.

Основная идея данного законопроекта заключается в установлении единых правовых основ деятельности в сфере организации дорожного движения; формулировании основных прав и обязанностей субъектов, обеспечивающих организацию и оперативное управление дорожным движением, а также участников дорожного движения; определении и разграничении специальной компетенции органов исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в части территориально-транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения; обеспечении согласованных действий федеральных и региональных органов исполнительных власти, органов местного самоуправления в данной сфере.

Основной целью законопроекта является создание правовых условий для организации эффективного и бесперебойного осуществления процесса дорожного движения на территории Российской Федерации как неотъемлемого условия обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы Российской Федерации.

Целями законопроекта также являются: содействие внедрению перспективных технологий и стандартов в транспортное планирование, организацию, оперативное управление и регулирование дорожного движения; развитие современной транспортной инфраструктуры.

В задачи законопроекта входит: создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения и территориальным транспортным планированием, в том числе вытекающих из международных обязательств Российской Федерации; формулирование самостоятельного предмета правового регулирования, общих правовых условий функционирования и организации дорожного движения; создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, увязанного с терминологией, принятой в международных нормах; установление основных прав и обязанностей участников дорожного движения, в том числе норм как ограничивающих права и свободы граждан, так и защищающих права и законные интересы участников дорожного движения; установление ответственности государства перед гражданами и обществом за обеспечение организации безопасного и беспрепятственного дорожного движения; установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования.

Кроме того, данным законопроектом предполагается внесение изменений в такие базовые законы в транспортной сфере как Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях создания полноценной и всеохватывающей законодательной базы в сфере дорожного движения, а также исключения дублирования отдельных положений, связанных с организацией дорожного движения.

5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В рамках подготовки разработки КСОДД был выполнен обзор следующих документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории города Нижний Тагил:

Генеральный план городского округа Нижний Тагил, 2010 год;
Нормативы градостроительного проектирования городского округа Нижний Тагил, 2017 года;

Региональная комплексная программа «Комплексное развитие города Нижний Тагил»;
Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Город Нижний Тагил» Свердловской области до 2020 года;

Муниципальная программа «Развитие градостроительной деятельности на территории городского округа Нижний Тагил до 2020 года».

При разработке КСОДД учтены следующие мероприятия, предусмотренные Генеральным планом на 2018 – 2030 годы:

1. Строительство автодорожного моста через Нижнетагильский пруд.
2. Реконструкция улицы Октябрьской революции и улицы Циолковского в направлении улицы Индустриальной.
3. Развитие и застройка Гальяно-Горбуновского жилого массива.
4. Общее увеличение площадей жилой застройки.
5. Строительство нового Торгово-делового центра на месте выносимой жилой застройки между проспектом Мира и улицей Октябрьской революции; Культурно-исторического центра в районе Завода-Музея; Выставочно-развлекательного центра в районе Новые Ключики; Спортивно-развлекательного центра в районе горнолыжного комплекса; Торгово-развлекательного центра в Гальяно-Горбуновском массиве по Октябрьскому проспекту; Детского парково-развлекательного комплекса в районе Новой Ольховки.
6. Вынос транзитного по отношению к городу и грузового транспорта с городских улиц на внешнее транспортное кольцо и дороги регулируемого движения.

Основные мероприятия по развитию УДС города будут учтены в построении транспортной макромодели.

Кроме того, предусматривается содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений; паспортизация и кадастровый учет автомобильных дорог и улиц общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Перечень магистральных дорог и улиц города Нижний Тагил представлен в таблице 1:

ТАБЛИЦА 1. Магистральные улицы и дороги города Нижний Тагил

Наименование	Категория	Протяженность, км	Число полос
Алтайская улица	*	3 646	2
Балакинская улица		4 122	2
улица Бькова		701	2
проспект Вагостроителей		2 556	4
улица Верхняя Черепанова		1 394	2
Восточное шоссе		8 892	2/4
Выйская улица		986	2
Газетная улица		2 301	2
проспект Дзержинского		2 135	4
улица Дружинина		1 802	2
Заводская улица		458	2
улица Зари		2 476	4
Зеленостровская улица		2 650	2
улица Ильича		2 570	2
Индустриальная улица		5 072	4
улица Карла Маркса		2 177	2
улица Космонавтов		1 627	4
Красноармейская улица		3 014	2
Краснознаменная улица		2 701	2
Красногвардейская улица		2 773	2
улица Кулибина		2 851	2
Кушвинская улица		1 425	2
проспект Ленина		2 312	4/6
Ленинградский проспект		3 100	4
улица Metallургов		1 815	2
проспект Мира		2 677	4
улица Максима Горького		1 656	2
улица Носова		3 275	2
улица Островского		951	4
Октябрьский проспект		1 023	6
улица Октябрьской революции		1 821	2
улица Орджоникидзе		1 880	2
улица Пархоменко		3 460	2
Первомайская улица		1 393	2
улица Перова		2 389	2
улица Победы		1 331	4
Садовая улица		1 887	2
улица Садоводов		1 933	2
Северное шоссе		4 702	2
Серебрянский тракт		510	2
улица Серова		2 815	4
проспект Строителей		1 995	2
улица Тимирязева		2 122	2
Ульяновская улица		1 710	2
Уральский проспект		3 004	4
Фестивальная улица		2 872	4
улица Фрунзе		1 598	4
улица Циолковского		1 668	4
улица Челюскинцев		1 942	2/4
Черноисточинское шоссе		4 735	4

улица Черных		1 593	2/4
улица Энтузиастов		2 260	2
улица Юности		2 030	4

* – в настоящее время улицы не разделены на категории в соответствии с действующими нормативами. Предложение по категорированию улиц отражено в отчете по третьему этапу КСОДДОМА

К основным улицам города, обеспечивающим связи между районами и с внешней дорожной сетью, относятся следующие: проспект Ленина; проспект Мира; улица Челюскинцев; улица Островского; улица Фрунзе; улица Серова; Красноармейская улица; улица Пархоменко; Красногвардейская улица; улица Кулибина; Индустриальная улица; Фестивальная улица; Алтайская улица; улица Юности; Восточное шоссе; проспект Вагостроителей; улица Metallургов; Балакинская улица.

7. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановок транспортных средств, объектов дорожного сервиса

7.1 Организация движения в пространстве

Мероприятия по организации дорожного движения преследуют две основные цели: повышение безопасности движения и повышение пропускной способности дорог.

Разработка рациональных схем движения для транспортных и пешеходных сообщений способствует сокращению задержек и числа ДТП. Ликвидация мест повышенной опасности, как правило, способствует повышению скорости движения.

Организация дорожного движения в пространстве – это разделение транспортных, а также пешеходных потоков по направлениям по наиболее благоприятной и безопасной траектории. Канализирование движения на перегонах предполагает, прежде всего, разделение встречных потоков, чтобы ликвидировать самые опасные конфликтные точки встречного столкновения, а также разделение движения по полосам попутного направления. Продольная разметка проезжей части позволяет упорядочить движение, сформировать ряды, что способствует повышению общей пропускной способности дороги и безопасности движения. Средством канализирования на перегонах является устройство разделительных полос на широких дорогах с установкой на них ограждений.

При обследовании улично-дорожной сети выявлены следующие участки, требующие расширения проезжей части и увеличения числа полос для обеспечения нормативной пропускной способности:

- улица Индустриальная на участке улица Циолковского - улица Фестивальная (после реконструкции улица Циолковского и путепровода через ж/д пути);
- улица Кулибина на участке от улицы Кушвинской до улицы Красногвардейской;
- улицы Кирова, Тагильская, Черных, Максима Горького для организации маршрута обхода центральной части города.

С учетом параметров существующей улично-дорожной сети района организация движения в пространстве на дорогах муниципального образования обеспечивается дорожной разметкой, знаками, а также организацией участков с односторонним движением.

В настоящее время на улично-дорожной сети города действует система «Безопасный город», включающая в себя 53 комплекса фотовидеофиксации. Система позволяет отслеживать оперативную транспортную обстановку на улицах, а также фиксировать нарушения правил дорожного движения и распознавать регистрационные номера транспортных средств, в том числе для поиска скрывшихся с мест ДТП и угнанных автомобилей.

7.2 Организация движения во времени

Это направление организации дорожного движения охватывает методы, обеспечивающие в основном с помощью Правил дорожного движения, дорожных знаков и световых сигналов светофоров разделение транспортных и пешеходных потоков во времени. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

В настоящее время на улично-дорожной сети муниципального района действует 118 светофорных объектов, в том числе 41 на пешеходных переходах. Также на улично-дорожной сети установлено 54 светофора типа Т7.

Перечень адресов светофорных объектов представлен в таблицах 2, 3.

ТАБЛИЦА 2. Адреса установки объектов светофорного регулирования

1	Ленина – Первомайская
2	Ленина – Пархоменко
3	Ленина – Мира
4	К. Маркса – Первомайская
5	К. Маркса – Пархоменко
6	Н. Комсомольская – Серова
7	Газетная – Н. Комсомольская
8	Газетная – школа № 18
9	Газетная – Красноармейская
10	Газетная – Первомайская
11	Газетная – школа № 16
12	Газетная – Пархоменко
13	Мира – Газетная
14	Циолковского – Пархоменко
15	Мира – Циолковского
16	Циолковского – Октябрьской Революции
17	Газетная – Октябрьской Революции
18	К. Маркса – Октябрьской Революции
19	Ленина – Октябрьской Революции
20	Октябрьской Революции – Строителей
21	Заводская – Октябрьской революции (у школы № 6)
22	Серова – ПВУ
23	Серова – Пархоменко
24	Победы – Пархоменко
25	Пархоменко – Жуковского
26	Космонавтов – Красноармейская
27	Фрунзе – Космонавтов
28	Верхняя Черепанова – школа № 30
29	Выйская – оптовый рынок
30	Фрунзе – Черных
31	Черных – школа № 23
32	Черноисточинское шоссе – школа № 90
33	Черноисточинское шоссе – оптовый рынок
34	Захарова – ПВУ (Октябрьский проспект – Школа)
35	Индустриальная – НТМК
36	Metallургов – школа № 5
37	Балакинская – школа № 49
38	Балакинская – Красных Зорь
39	Гвардейская – школа № 56
40	Красногвардейская – Кулибина ГДТЮ
41	Красногвардейская – ПЧ
42	Свердловский тракт – Гагарина
43	Красногвардейская – Пединститут

44	Свердловский тракт – Садоводов
45	АГД 101 – Химическая
46	АГД-101 – КРЗ
47	АГД-101 – корпус 200
48	Черноисточинское шоссе – Бригадная
49	Мичурина – Вагоностроителей
50	Мичурина – Ильича
51	Мичурина – БМЦ
52	Уральский проспект, 64 – «ЛЕНТА»
53	Орджоникидзе – Свердловца
54	Ильича – Орджоникидзе
55	Ильича – школа № 9
56	Ильича – школа № 70
57	Ильича – Чайковского
58	Вагоностроителей – Дзержинского
59	Ленинградский – Дзержинского
60	Энтузиастов – школа № 4
61	Ленинградский – Юности
62	Алтайская – школа № 20
63	Юности – Энтузиастов
64	К. Маркса – Вязовская
65	Ленина – Красноармейская
66	Фрунзе, дом 13 – «Мегамаст»
67	Ильича – Дзержинского
68	Мира – К. Маркса
69	Первомайская – Ломоносова
70	Черноисточинское шоссе – Лисогорская
71	Окунева – Энтузиастов
72	Победы – К. Либкнехта
73	Фрунзе – рынок «Титаник»
74	Вагоностроителей – Окунева
75	Ленина – Огаркова
76	Садовая – Заводская
77	Красноармейская – Ломоносова
78	Челюскинцев – Береговая Ударная
79	К. Маркса – Красноармейская
80	Садовая – магазин «Алиас»
81	МУП «Зеленстрой»
82	К. Маркса – Огаркова
83	Индустриальная – Балакинская
84	Алтайская – Бобкова
85	Уральский – Дружинина
86	Зари – Максарева
87	Краснознаменная – дом 39
88	Вагоностроителей – Тимирязева
89	Кушвинская – Кулибина
90	Ленина – Горсовет (Музей)
91	Островского – Тагилбанк (у Ломоносова)
92	Индустриальная – Фестивальная
93	Индустриальная – Циолковского
94	Индустриальная – ПВУ
95	Восточное шоссе – дом 17
96	Мира – Горошникова
97	Челюскинцев – дом 22
98	Черных – Красноармейская
99	Серова – Красноармейская
100	Алтайская – Юности
101	Горошникова – Первомайская
102	улица Красноармейская – улица Ермака
103	Уральский проспект – ФОК «Президентский»
104	улица Зари – остановка «Лицей 39»
105	Вагоностроителей – Чайковского
106	Вагоностроителей – Орджоникидзе
107	улица Алтайская, 126 – переулок Оплетина, 1
108	улица Гагарина, 11 – школа № 25
109	Уральский проспект – улица Совхозная
110	Уральский проспект – Удовенко
111	Удовенко – Смелянского
112	Удовенко – Булата Окуджавы
113	Черных – Липовый тракт
114	Мира, 67 – школа № 85
115	Пархоменко, ГДМ, школа № 45
116	Тагилстроевская – Госпиталь
117	Октябрьский проспект – КИТ
118	проспект Садоводов – школа 55

ТАБЛИЦА 3. Адреса установки светофоров типа Т7 на пешеходных переходах

1	Мира – школа № 64
2	Черноисточинское шоссе – Коммуны
3	улица Жуковского, 13–26 – ЦО № 1
4	Черноморская, 106 – школа № 66
5	Гвардейская, 12 – школа № 72
6	Лебяжинская, 15–17 – школа № 10
7	Тагилстроевская, 17, 21 – школа № 69
8	Пархоменко, 13 – школа № 44
9	Ермака, 19, 20 – школа № 71
10	Носова, 80 – школа № 48, Радищева, 3
11	Пархоменко, 99, 110 – Красная – школа № 58
12	Энтузиастов, 15 – лицей № 51
13	Энтузиастов, 89 – лицей № 39
14	Коминтерна, 47 – гимназия № 86
15	Коминтерна, 59 – школа № 77
16	Тагилстроевская, школа № 69 – дом 22 Октябрьский проспект
17	Оплетина, 11а – школа № 1

18	Ильича – Бажова, школа № 9
19	Липовый тракт – Оплетина, Высокогорский многопрофильный техникум
20	Кузнецкого – Оплетина, ДЮЦ «Мир»
21	К. Маркса, 28 – НТ колледж искусств
22	Красноармейская, 107а – школа № 33
23	улица Калинина, 2а, школа № 41
24	улица Патона, 7, школа № 35 – улица Бажова
25	улица Тельмана, 19 – школа № 7
26	улица Щорса, школа № 13 – улица 9 января
27	улица Бобкова, 20 – Детский сад № 192
28	улица Пихтовая 45 – Детский сад № 194
29	улица Черных, 28 – школа № 50, Детская поликлиника
30	улица Красногвардейская, НТИ-УрФУ
31	улица Зари, 107 – школа № 38
32	улица Перова, 133 – Школа № 3
33	улица Перова, 131 – Детский сад № 135
34	улица Хохрякова, 17 – улица Гвардейская, Школа № 144
35	улица Калинина – улица Коровина – Педагогический колледж
36	улица Пихтовая, 43 – Детский сад № 193
37	улица Попова, 2 – школа № 5
38	улица Коминтерна, 42 – начальная школа № 86
39	проспект Мира 58, Строительный колледж
40	улица Выйская, 60 – Детский сад «Капитошка»
41	улица Пархоменко, 21 – Горно-металлургическая школа
42	улица Красногвардейская, 55 – Детский дом-школа № 1,
43	улица Бригадная, 104 – Уральский проспект – Детсад № 19
44	улица Ульяновская – улица Сланцевая, 13а, Школа № 24
45	улица Тагилстроевская, 1а, 1 – Политехническая гимназия (2 перех.)
46	Черноисточинское шоссе, 13 – школа № 80
47	улица Тагилстроевская, 16 – школа № 81
48	улица Тагилстроевская, 4 – Детская поликлиника № 5
49	улица К. Либкнехта 30 – Центр образования № 1
50	улица Гвардейская, 61а – Детский сад № 72
51	улица Жуковского, 23 – школа-интернат № 1 (школа № 15)
52	улица Пихтовая 16, школа № 8 – дом 13а, дом 28
53	проспект Вагоностроителей, 64 – Лицей № 39
54	Гвардейская, школа № 49

Распределением потока во времени также является установление приоритета проезда путем установки знаков, регулирование движения на железнодорожных переездах, ограничения движения определенных категорий ТС (например, грузовой автотранспорт), в том числе временные (например, в пиковые периоды будней).

В настоящее время в городе Нижний Тагил действует запрет на движение грузового транспорта в жилых кварталах Дзержинского и Тагилстроевского района, а также в центральной части города, ограниченной улицами Серова, Островского, проспектом Ленина и улицей Октябрьской революции.

Ограничения движения грузового транспорта на улицах города Нижний Тагил показаны на рисунке 8.



Рисунок 8. Ограничения движения грузового транспорта

7.3. Формирование однородного транспортного потока

Одной из мер формирования однородного транспортного потока является выделение улиц для движения пассажирского транспорта.

В настоящее время выделенные полосы для общественного транспорта на улицах Нижнего Тагила отсутствуют.

Выделение и улиц или полос для движения пассажирского транспорта на территории района нецелесообразно ввиду низкой интенсивности движения пассажирского транспорта и низкой его доли в составе транспортного потока, а также наличия преимущественно двухполосных улиц и дорог с невозможностью расширения проезжей части.

Рассматривая задачу создания однородных транспортных потоков, необходимо остановиться не только на различии типов транспортных средств, но и на однородности по выполняемому маневру. Если на подходе к пересечению в одном уровне дорога имеет одну полосу, то разнонаправленность дальнейшего движения транспортных средств может оказывать еще более ощутимое влияние на скорость и безопасность движения, чем разнотипность транспортных средств в потоке. Так, например, поворот налево связан с задержкой для пропуска встречных автомобилей. При этом также создается опасность попутного столкновения. Поэтому специализация полос на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

Также к мерам по организации однородных потоков относится организация одностороннего движения. В настоящее время в Нижнем Тагиле одностороннее движение организовано на отдельных участках улично-дорожной сети. Расположение участков показано на рисунке 9.



Рисунок 9. Схема расположения участков одностороннего движения улично-дорожной сети города Нижний Тагил

Организация дополнительных участков одностороннего движения, а также отмена действующих будет рассмотрена на этапе проработки транспортной модели и отражены в программе мероприятий (3-й тап).

7.4. Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах

Большой ущерб организации движения наносят неоправданные и не соответствующие обстановке ограничения скорости, которые непонятны водителям и поэтому большинством из них не выполняются. Особое значение, в связи с этим имеют четкость и своевременность информации водителей. В частности, при введении местного ограничения скорости вместе со знаком 3.24 надо установить соответствующий предупреждающий знак, показывающий, в связи с какой опасностью введено данное ограничение (например, сужение дорог, кривая малого радиуса, повышенная скользкость, ремонтные работы, неровная дорога, дети и так далее).

В настоящее время на основной части территории города Нижний Тагил действует общее ограничение скорости 60 км/ч, согласно ПДД в населенных пунктах. На части улиц введено ограничение скорости 40 км/ч, в основном в центральной части города.

Также предусмотрены локальные ограничения скорости до 20 км/ч на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений.

Существующие ограничения скоростного режима в городе Нижний Тагил отображены на рисунке 10.

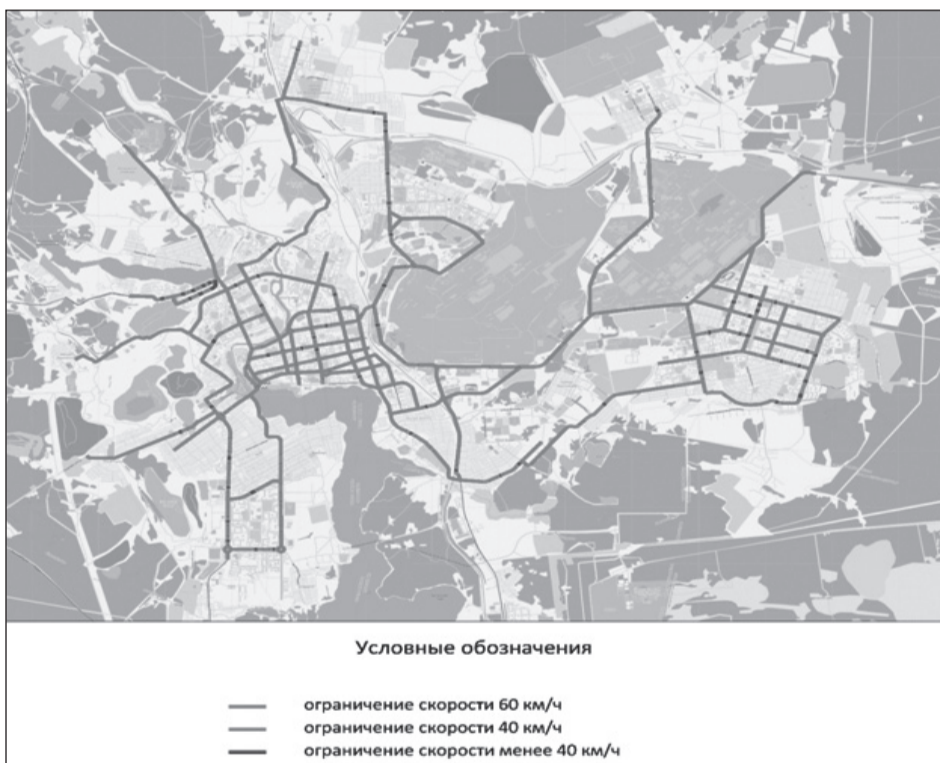


Рисунок 10. Существующие ограничения скоростного режима в городе Нижний Тагил

Кроме того, на местных дорогах скорость фактически ограничена параметрами и техническим состоянием проезжей части – ширина, тип покрытия, ровность и целостность покрытия.

Основные недостатки организации скоростного режима в городе Нижний Тагил:

- отсутствие знаков 3.25 «Конец ограничения скорости» в конце участков ограничений;
- частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее на территории малоэтажной застройки;
- частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 30 км/ч и менее и/или знаков 5.21 «Жилая зона» на дворовых территориях.

8. Анализ параметров дорожного движения

Интенсивность движения — это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения. На дорожно-уличной

сети можно выделить отдельные участки и зоны, где движение достигает максимальных размеров, в то время как на других участках оно в несколько раз меньше. Такая пространственная неравномерность отражает прежде всего неравномерность размещения грузо- и пассажирообразующих пунктов и их функционирования.

Сводные картограммы интенсивностей движения ТС представлены на рисунках 11, 12.



Рисунок 11. Интенсивности движения ТС в утренний час пик в центральной части города (прив. ед./час)

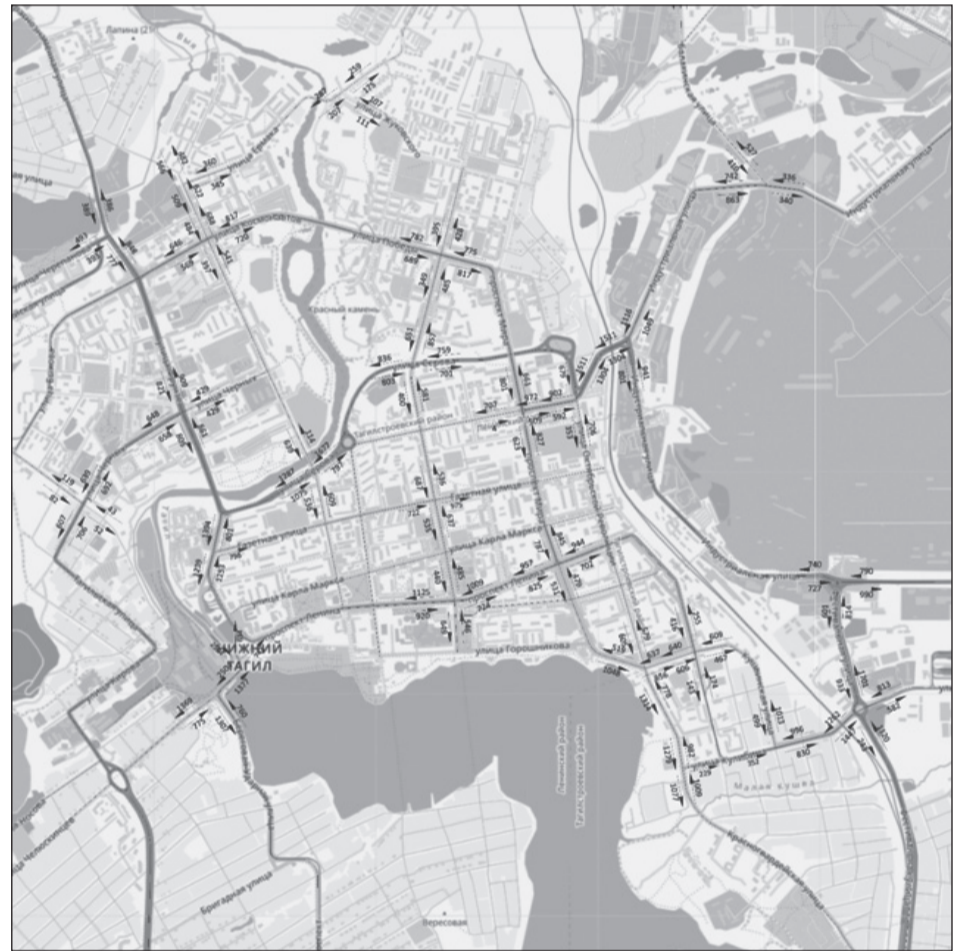


Рисунок 12. Интенсивности движения ТС в вечерний час пик в центральной части города (прив. ед./час)

Состав транспортного потока представляет собой совокупность легковых, грузовых автомобилей, и маршрутных транспортных средств (автобусы, микроавтобусы и пр.). Основной составляющей при этом является легковой транспорт.

9. Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС

Условия движения транспорта на улично-дорожной сети города Нижний Тагил оценивались по значению фактического уровня загрузки движением и средней скорости сообщения.

Уровень загрузки является ключевым фактором, влияющим на условия движения транспорта, и определяется как отношение фактической интенсивности движения к пропускной способности магистрали или ее участка. Пропускная способность магистральной сети определяется пропускной способностью проезжих частей улиц и дорог на перекрестках и в местах иных ограничений движения (пешеходные переходы, мосты, сужения проезжей части и т.д.).

Уровень загрузки движением в значительной степени определяет уровень обслуживания.

Уровень обслуживания – комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующий состояние транспортного потока.

В условиях плотной, исторически сложившейся застройки, дороги, на которых интенсивность движения не превышает 70-80% от их пропускной способности (уровень обслуживания D, уровень загрузки 70-90%), соответствуют объемам движения и не нуждаются в немедленных мероприятиях по реконструкции, переустройству или совершенствованию организации движения. Уровень обслуживания D характеризуется сплошным потоком автомобилей (либо отдельными колоннами). При проезде транспортных узлов с реализованным светофорным регулированием происходит полная разгрузка перекрестка за время работы разрешающего сигнала светофора.

В большинстве случаев, при уровнях загрузки 80-90% необходимо предусматривать повышение пропускной способности перекрестка, так как при таком уровне загрузки возникает существенная вероятность заторов, и резко растут задержки транспорта.

При уровне загрузки 90-100% (уровень обслуживания E) движение автотранспорта характеризуется как плотное, поток движется с непродолжительными остановками. Заторы при проезде регулируемых транспортных узлов наблюдаются примерно в 50-70% циклов регулирования (происходит неполная разгрузка подхода к перекрестку за период горения разрешающего сигнала светофора).

Уровень загрузки движением на участках УДС определялся расчетным путем с учетом следующих факторов:

- интенсивность транспортного потока;
- структура транспортного потока;
- неравномерность движения транспортных потоков по направлениям;
- планировочные характеристики участков УДС (число полос движения, ширина проезжей части);
- организация дорожного движения;
- режим регулирования дорожного движения.

Уровни загрузки движением на УДС города Нижний Тагил были получены на основании результатов натурных обследований интенсивности движения транспортных потоков на ключевых магистралях, проведенных осенью 2018 года.

Наибольшая нагрузка на улично-дорожную сеть возникает в вечерние часы пик. Расчет уровней загрузки рассматриваемой зоны показал, что на большинстве участков УДС наблюдаются удовлетворительные условия движения транспорта. Вместе с тем были выявлены наиболее критичные участки УДС с уровнями загрузок более 80%.

Как показывают результаты расчетов, наиболее загруженными дорогами на разных участках в часы пик являются:

- улица Индустриальная на подходах к улице Циолковского;
- улица Циолковского от улицы Индустриальной к улице Октябрьской революции;
- улица Кулибина от улицы Фестивальной к улице Кушвинской;
- улица Красногвардейская от улицы Заводской к улице Кулибина;
- Восточное шоссе от улицы Кулибина к Северному шоссе;
- улица Серова от улицы Первомайская к улице Фрунзе;
- улица Челюскинцев от проспекта Ленина к улице Береговая-Ударная.

Данные об уровнях загрузок движением наиболее критичных участков УДС города Нижний Тагил представлены в таблице 4.

ТАБЛИЦА 4. Участки улиц и дорог с загрузкой более 80% в вечерний час пик

Наименование улицы	Наименование перегона (от до)	Количество полос	Интенсивность (прив. едома) в одну сторону	Уровень загрузки
улица Индустриальная	улица Фестивальная – улица Циолковского	4	941	0,80
улица Индустриальная	улица Балакинская – улица Циолковского	4	1116	0,93
улица Циолковского	улица Индустриальная – улица Октябрьской революции	4	1511	0,99
улица Кулибина	улица Фестивальная – улица Кушвинская	4	1262	0,95
улица Красногвардейская	улица Заводская – улица Кулибина	2	1314	1,05
Восточное шоссе	улица Кулибина – Северное шоссе	4	1369	0,81
улица Серова	Первомайская улица – улица Фрунзе	4	1677	0,81
улица Челюскинцев	проспект Ленина – улица Береговая-Ударная	4	2504	1,08

К основным причинам возникновения транспортных проблем можно отнести следующие:

- низкая пропускная способность примыканий и пересечений, обусловленная несоответствием режимов регулирования интенсивности движения, в том числе отсутствием координированного управления светофорной сигнализацией;
- несоответствие параметров проезжей части интенсивности движения (спросу на передвижение);
- неоптимальная схема организации движения транспорта;
- несоответствие покрытия проезжей части нормативным параметрам (прочности, ровности, наличия дефектов).

Вывод: на улично-дорожной сети города Нижний Тагил в вечерний пиковый период наблюдается транспортная ситуация, требующая оптимизации как схемы организации дорожного движения с одной стороны, так и популяризации роли общественного транспорта с другой.

10. Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории города Нижний Тагил с учетом характера пассажиропотоков

В настоящее время в городе Нижний Тагил действуют 75 маршрутов автобусного сообщения. Обслуживание маршрутов обеспечивается автобусами малого класса (типа ПАЗ 4230-01) и микроавтобусами типа «Газель».

Кроме того, на территории города действуют 10 трамвайных маршрутов. Значительная часть трамвайных путей проложена на обособленном полотне вне проезжей части. Негативное влияние на автомобильное движение сводится к неудовлетворительному состоянию покрытия трамвайных путей на пересечениях с проезжей частью, что приводит к задержкам при проезде перекрестков. Следует уделить внимание первоочередной задаче по приведению покрытия в нормативное состояние.

Обслуживание маршрутов осуществляется частными перевозчиками на основе конкурсного отбора.

Схема охвата территории города маршрутами общественного транспорта представлена на рисунках 13, 14.



Рисунок 13. Схема маршрутов автобусов



Рисунок 14. Схема маршрутов трамваев

Интервалы движения автобусов установлены в пределах 10-15 минут в часы пик в центральной части города, а также на маршрутах, обеспечивающих перемещение работающей части населения от мест проживания к предприятиям. В межпиковое время интервал движения составляет 20-30 минут. Интервал движения трамваев составляет 20 минут и 1-1,5 часа соответственно.

Автобусное и трамвайное сообщение в целом обеспечивает потребности города в общественном транспорте и развитие маршрутной сети в рассматриваемой перспективе предусмотрено только в рамках охвата застраиваемой территории.

Проведенное обследование пассажиропотоков общественного транспорта выявило низкую наполняемость подвижного состава.

Состояние автобусных остановок в большей части удовлетворительное – большинство имеет автобусные павильоны, при этом на ряде остановок павильоны отсутствуют, на некоторых отсутствуют посадочные площадки, заездные карманы.

За последние несколько лет введено строгое ограничение остановок общественного транспорта вне маршрутных остановочных пунктов. Строгий контроль данного ограничения положительно влияет как на общую безопасность движения на улицах города, так и на движение общественного транспорта, снижая задержки в пути и обеспечивая выполнение расписания.

Вывод: система пассажирского транспорта в городе Нижний Тагил в целом обеспечивает потребности населения в транспорте общего пользования. К основным недостаткам можно отнести частичное неудовлетворительное состояние остановочных пунктов.

11. Оценка уровня транспортной доступности города Нижний Тагил с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями

Связь города Нижний Тагил с другими муниципальными образованиями, а также регионами обеспечивается посредством железнодорожного сообщения по линии Екатеринбург – Серов, а также региональными автодорогами – автодороги Р-352 «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, автодорогами Нижний Тагил – Верхняя Овсянка, Нижний Тагил – Висимо-Уткинск – Усть-Утка, Нижний Тагил – Нижняя Салда.

Основные коммуникации осуществляются автомобильным транспортом через автодорогу Екатеринбург – Серов, проходящую с западной стороны от города. На данную магистраль имеется 5 выходов с городской УДС.

Уровень транспортной доступности обеспечивается за счет соответствия параметров автомобильных дорог нормативам в части обеспечения пропускной способности и безопасности движения.

Внутригородская связность обеспечивается автодорогами, при этом наблюдается нехватка пропускной способности имеющихся магистралей в связи с сильной разобщенностью мест проживания населения и мест приложения труда. В настоящее время подготовлен к реализации проект строительства автодорожного моста через Нижнетагильский пруд, что кардинально улучшит транспортную связность между районами города.

Вывод: уровень транспортной доступности города Нижний Тагил в настоящее время достаточен. Обеспечение транспортной доступности в рассматриваемой перспективе должно обеспечиваться содержанием в соответствии с нормативными параметрами автомобильных дорог, а также железнодорожной ветки.

Для повышения внутренней связности районов города необходимо введение в строй автодорожного моста через Нижнетагильский пруд, а также организация маршрута обхода центральной части города с реконструкцией соответствующих улиц.

Для обеспечения доступности города в целом в перспективе с учетом возрастающих нагрузок на автодороги рекомендуется разработка и реализация проектов реконструкции основных выездных направлений с расширением проезжих частей.

12. Анализ организации парковочного пространства на территории города Нижний Тагил

Автомобильный парк района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. В настоящее время имеется дефицит парковочных мест для обеспечения потребностей населения в соответствии с нормативами по градостроительству.

В настоящее время в городе Нижний Тагил парковка автотранспорта осуществляется в основном на краю проезжей части улиц. В центральной части имеются выделенные места для парковки («карманы»). Также значительное количество легкового транспорта паркуется во дворах. В микрорайонах ИЖС парковка осуществляется на придомовых территориях.

Недостаток парковочных мест остро проявляется в рабочее время у проходных градообразующих предприятий – НТМК, УВЗ.

Также к недостаткам парковки на городских улицах можно отнести слабую организацию парковочного пространства – полностью отсутствует разметка границ парковочных мест, выделенные места обозначены только знаками, да и то не всегда.

Вывод: в настоящее время наблюдается дефицит парковочных мест, особенно на территориях, прилегающих к градообразующим предприятиям, у мест притяжения нетрудовых интересов автомобилистов, отсутствие единой организованной системы парковочного пространства. Необходима проработка организации парковочного пространства в центральной части города, проработка ограничений парковки по времени. Также необходимо выделение дополнительных территорий для организации парковочных мест вблизи градообразующих предприятий для сотрудников.

13. Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

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

ТСОДД выполняют следующие функции:

- информируют участников ДД о рекомендуемых или обязательных режимах движения;
- обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;

– информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

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

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

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные ограждения;
- пешеходные ограждения;
- дорожные светофоры;
- направляющие устройства;
- островки безопасности;
- устройства принудительного снижения скорости (искусственные неровности, сужения проезжей части и т. п.);
- устройства физического ограничения въезда на отдельные территории (стояночные места, пешеходные зоны и т. п.) – шлагбаумы, перемещающиеся тумбы, запирающиеся кронштейны стояночных мест и т. п.;

К вспомогательным ТСОДД относятся:

- устройства для установки дорожных знаков;
- обеспечивающее оборудование светофорных объектов (дорожные контроллеры, устройства для установки светофоров, кабельные сети);
- оборудование АСУДД (линии связи и оборудование для их работы, оборудование ЦУП АСУД, детекторы транспорта, указатели скорости).

ТСОДД устанавливаются в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правило применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Было выполнено обследование улично-дорожной сети (УДС) для анализа эксплуатационного состояния ТСОДД.

Для проведения обследования были выбраны основные и наиболее загруженные улицы города: проспект Ленина, проспект Мира, улица Челюскинцев, улица Островского, улица Фрунзе, улица Серова, Красноармейская улица, улица Пархоменко, Красногвардейская улица, улица Кулибина, Индустриальная улица, Фестивальная улица, Алтайская улица, улица Юности, Восточное шоссе, проспект Вагоностроителей, улица Металлургов, Балакинская улица.

В процессе обследования были выявлены следующие недостатки:

Отсутствие проектов организации движения на городских улицах.

Несоответствие обеспечения улиц и дорог дорожными знаками требованиям ГОСТ Р 52289-2004. В частности, на многих улицах отсутствуют знаки 3.25 («конец ограничения скорости»), знаки 3.4 («движение грузовых автомобилей запрещено»).

Несоответствие части дорожных знаков пункту 5.2.1 ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (с Изменением № 1, 2).

Ряд остановок транспорта общего пользования (ТОП), частично либо полностью, не соответствует ГОСТ Р 52766-2007 пункт 5.3.3 – отсутствует остановочная площадка, посадочная площадка, заездной «карман», тротуары и пешеходные дорожки, автопавильоны, пешеходные переходы, скамья, урна для мусора, технические средства организации дорожного движения.

Дорожная разметка частично или полностью изношена, что не соответствует ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.

В дальнейшем содержание автомобильных дорог в части установки, снятия и эксплуатации ТСОДД должно вестись строго в соответствии с утвержденными ПОДД.

Вывод: технико-эксплуатационное состояние ТСОДД на июль 2018 года в целом удовлетворительное, требуется обновление ТСОДД по действующим нормативным документам, разработка ПОДД, а также реконструкционно-планировочные мероприятия по обустройству остановок ТОП.

14. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее десятилетие. Эта проблема особенно отличается сложностью и многоплановостью в крупных городах. Можно констатировать несоответствие существующей дорожно-транспортной инфраструктуры современным потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Масштаб дорожно-транспортного травматизма угрожает национальной безопасности России, а также наносит значительный ущерб экономике, составляющий ежегодно около 2,5% ВВП страны. Более четверти от числа погибших в ДТП составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет). Особую тревогу вызывает ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. Дети страдают в каждом десятом происшествии. Самой многочисленной и уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние семь лет численность пешеходов, погибших в ДТП, увеличилась на треть.

Определяющую роль в ситуации с аварийностью играет человеческий фактор. Около 70-80% всех ДТП связано с нарушением правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Согласно статистическим данным ГИБДД УМВД РФ в городском округе Нижний Тагил происходит около 10 % всех ДТП от количества по Свердловской области, при этом за последние годы этот показатель снижается, (таблица 5).

ТАБЛИЦА 5. Динамика количества ДТП

	Количество ДТП			
	2015	2016	2017	2018 (6 месяцев)
Свердловская область	3506	2985	2561	1098
городской округ Нижний Тагил	405	299	233	107
Доля, %	11,6	10,0	9,1	9,7

За период с 2015 по 2017 годы на территории городского округа Нижний Тагил наблюдается устойчивое снижение общего числа ДТП и количества пострадавших в них людей. Снижение количества ДТП и тяжести их последствий свидетельствует об эффективности реализуемых мер по повышению безопасности на дорогах. При этом следует учитывать постоянный прирост абсолютного количества автомобилей на дорогах.

Динамика ДТП с пострадавшими и погибшими в городе Нижний Тагил представлена в таблице 6 и на рисунке 15.

ТАБЛИЦА 6. Динамика количества и тяжести ДТП

Показатель	Период			
	2015	2016	2017	2018 (6 месяцев)
Всего ДТП	405	299	233	107
Количество пострадавших, чел. (без учета летальных случаев)	546	423	336	165
Количество летальных случаев, чел.	42	42	33	12



Рисунок 15. Структура ДТП с пострадавшими за 2015–2018 годы.

Динамика основных показателей аварийности за рассматриваемый период приведена в таблице 7. Структура ДТП за 2015–2018 годы представлена на рисунках 16-19.

ТАБЛИЦА 7. Динамика структуры ДТП

Тип ДТП	Период			
	2015	2016	2017	2018 (6 месяцев)
Всего ДТП	405	299	233	107
В том числе:				
1. Столкновение	173	142	92	50
2. Наезд на пешеходов	151	111	98	35
3. Наезд на препятствия	9	11	13	11
4. Опрокидывание	12	10	14	3
5. Наезд на стоящие ТС	15	3	3	2
6. Наезд на велосипедиста	8	5	5	0
7. Падение пассажира	9	3	2	2
8. Съезд с дороги	23	12	6	3
9. Иные виды происшествий	1	2	0	1

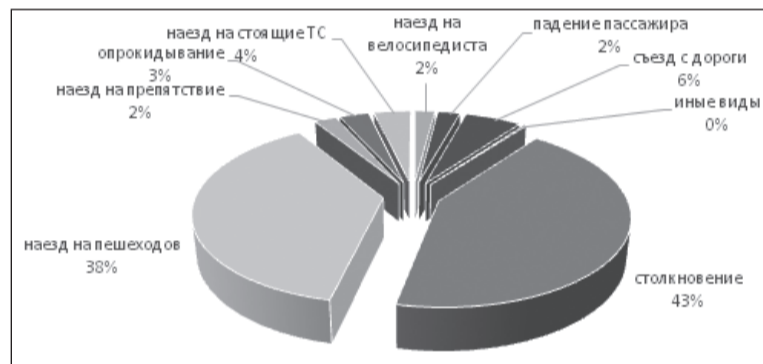


Рисунок 16. Структура ДТП за 2015 год

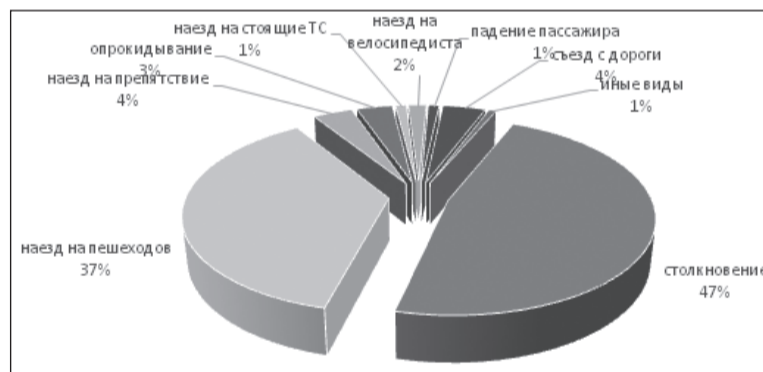


Рисунок 17. Структура ДТП за 2016 год

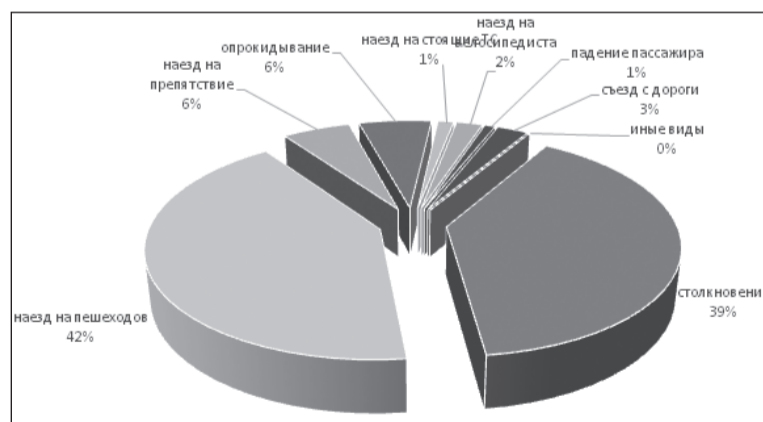


Рисунок 18. Структура ДТП за 2017 год

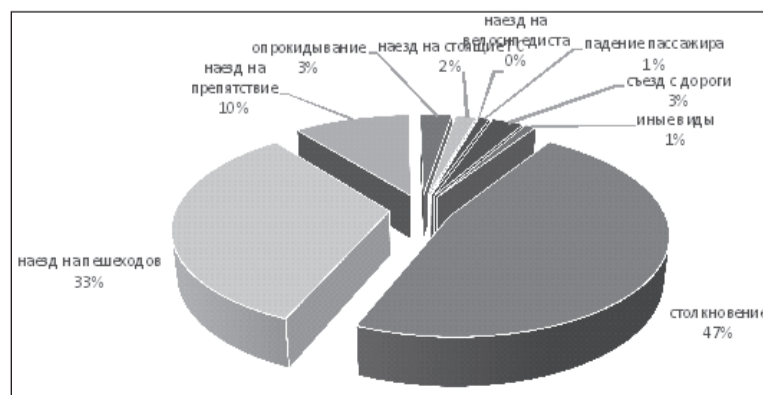


Рисунок 19. Структура ДТП за 6 месяцев 2018 года

Согласно приведенным данным, основными (около 80% от всех ДТП) видами дорожно-транспортных происшествий на территории городского поселения Нижний Тагил являются столкновения и наезды на пешеходов. При этом значительное число столкновений, а также такие ДТП, как опрокидывания и съезды с дороги происходят преимущественно в Пригородном районе, где преобладают автомобильные дороги вне населенных пунктов с высоким ограничением скорости. Наезд на пешеходов характерен для центральной части города (Ленинский район), а также кварталов жилой застройки Дзержинского района.

На основе анализа статистических данных были выявлены места концентрации ДТП за последние 1,5 года (2017 и 6 месяцев 2018 года), сведения представлены в таблице 8.

ТАБЛИЦА 8. Места концентрации ДТП в городе Нижний Тагил за 2017-2018 годы

№ п/п	Адрес	Основной вид ДТП
1	улица Черных / улица Фрунзе	Наезд на пешехода
2	улица Серова / улица Красноармейская	Столкновение
3	улица Юности / Восточное шоссе	Столкновение
4	улица Ильича в районе дома 49А	Наезд на пешехода
5	проспект Вагоностроителей / улица Тимирязева	Столкновение
6	проспект Вагоностроителей / улица Орджоникидзе	Наезд на пешехода
7	улица Победы / улица Пархоменко	Наезд на пешехода

Вместе с тем следует отметить эффективность мер по ликвидации очагов ДТП – по сравнению с периодом 2015-2016 годы количество мест концентрации ДТП снизилось наполовину.

Основной причиной ДТП на территории города Нижний Тагил являются несоблюдение водителями требований сигналов светофора, а также превышение скорости и несоблюдение дистанции. Причинами ДТП с участием пешеходов, помимо этого, также является выход пешеходов на проезжую часть вне пешеходных переходов.

Одной из причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, помимо человеческого фактора, является неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и элементов дорожной инфраструктуры.

Мероприятия по ликвидации очагов ДТП и снижению общего их количества будут учтены при моделировании транспортной системы города и отражены в отчете по третьему этапу.

Анализ аварийности в границах разработки КСОДД города Нижний Тагил позволяет сделать следующие выводы:

1. С 2015 года наблюдается устойчивое снижение общего количества ДТП. Также пропорционально снижается количество пострадавших.
2. Принимаемые меры по снижению аварийности эффективны, что показывает как общее снижение количества ДТП, так и ликвидация отдельных очагов.
3. Наиболее распространенными видами ДТП с пострадавшими являются столкновение и наезд на пешехода.
4. Структура ДТП по типам сохраняется на протяжении последних трех лет, что обусловлено сохранением основных характеристик улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры в целом.

2-й этап. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ

В данном разделе описываются основные принципы и процесс создания транспортной модели. Описываются модели транспортной системы (транспортного предложения) и модели транспортного спроса. Особое внимание уделено процессу калибровки транспортной модели.

Также описываются учитываемые в транспортной модели мероприятия по перспективному территориальному развитию и развитию УДС на горизонты 2025 и 2035 годов.

1. ПО для разработки транспортной модели города Нижний Тагил

Транспортная модель города Нижний Тагил разработана в среде программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM.

PTV Vision® VISUM представляет собой современную информационно-аналитическую систему поддержки принятия решений, которая позволяет осуществлять стратегическое и оперативное транспортное планирование, прогнозирование интенсивностей движения, обоснование инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, оптимизацию транспортных систем городов и регионов, а также систематизацию, хранение и визуализацию транспортных данных.

Программный комплекс PTV Vision® VISUM интегрирует в единой модельной среде данные о параметрах транспортного поведения любых категорий пользователей транспортной системы в зависимости от поставленной задачи: водителей транспортных средств, пассажиров транспорта общего пользования, велосипедистов и пешеходов. Объединение данных геоинформационных систем (ГИС) и показателей сложных взаимодействий нескольких систем транспорта позволяют получить оптимальную и масштабируемую транспортную модель.

Особенностью развития PTV Vision® VISUM являются обширные связи с фундаментальными исследованиями (три центра разработки продукта – США, Германия и Япония), и, как следствие, самый широкий пул научных исследований в области методологии транспортного моделирования, который позволяет постоянно повышать качество алгоритмов и возможностей системы.

2. Исходные данные для разработки транспортной модели

2.1 Структура транспортной модели

Транспортная модель города Нижний Тагил (далее транспортная модель) представляет собой абстракцию реального мира в части системного взаимодействия транспортных потоков. Основными элементами транспортной модели являются модель транспортной сети и модель транспортного спроса.

Модель транспортной сети – это комплекс взаимосвязанных объектов, характеризующих пространственное расположение и параметры элементов улично-дорожной сети, содержащих структурированную информацию о системах индивидуального и общественного транспорта. Модель транспортной сети является основой для моделирования перемещений участников транспортного движения и описания затрат на данные перемещения.

Модель транспортного спроса – это инструмент оценки транспортной сети, включающий в себя совокупность математических моделей, рассчитывающих транспортные потоки между районами области планирования на основе структурных данных и данных о том, как население пользуется транспортом, а также данных о пространственном расположении объектов инфраструктуры и о существующем транспортном предложении. Результатом функционирования модели транспортного спроса являются качественные и количественные показатели, характеризующие причины возникновения транспортных потоков и их объемы; выбор источника и цели передвижения; выбор транспортного средства и маршрута следования.

Взаимодействие транспортного спроса и предложения определяет содержание транспортных событий. В результате их анализа осуществляется оптимальное перераспределение транспортных потоков и выбор конкретного пути следования по рассматриваемой сети с учетом заданных параметров и данных об источниках, целях и количестве перемещений. Структура транспортной модели представлена на рисунке 20.

Основной целью разработки транспортной модели является определение интенсивности движения транспортных средств и объемов пассажиропотока в современных условиях и на перспективу. Обоснованность прогнозов развития транспортной ситуации достигается учетом комплекса факторов, влияющих на социально-экономическое развитие региона, и учетом изменений в его транспортной инфраструктуре в рассматриваемый период времени.

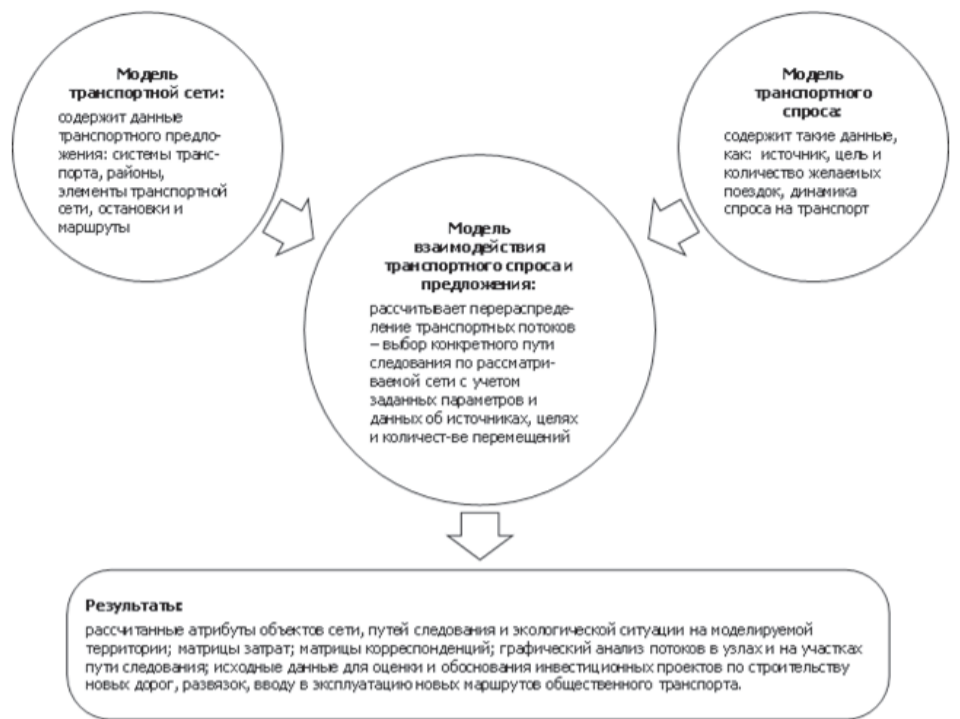


Рисунок 20. Структура транспортной модели

2.2 Системы транспорта и сегменты спроса

Для описания состава и структуры транспортных потоков, формирующих нагрузку на транспортную сеть города Нижний Тагил, использована иерархическая классификация понятий, которые определяют содержание матриц корреспонденций. В модели рассматриваются такие виды транспорта как общественный, индивидуальный и грузовой. При расчете матриц корреспонденций район-источник (назначение) определяется для легкового транспорта. Общественный транспорт вводится в транспортную модель как совокупность реально существующих маршрутов с присущей им информацией в части расчета нагрузки на улично-дорожную сеть в единицах транспортных средств – без детального расчета перевозимого пассажиропотока.

Виды транспорта и используемые в них транспортные средства описываются при помощи класса «Система транспорта». В разработанной транспортной модели для пассажирских корреспонденций применяются четыре системы индивидуального и три системы общественного транспорта. Для каждой Системы транспорта заданы значения максимально допустимой скорости движения на каждом из разработанных типов отрезков в модели транспортной сети.

Одна или несколько Систем транспорта объединяются понятием «Режим», обеспечивающим комплексный анализ данных о входящих в него Системах транспорта без учета вида транспортных средств. Каждая из Систем индивидуального транспорта сопоставлена одноименному Режиму. Все Системы общественного транспорта объединены одним Режимом – Общественный транспорт.

Логическая связь между транспортным предложением и спросом на транспорт дифференцирована по типу транспортных средств или группе людей с помощью понятия «Сегмент спроса».

На рисунке 21 показана структура систем транспорта, режимов, сегментов спроса и матриц корреспонденций, применяемых в разработанной транспортной модели.

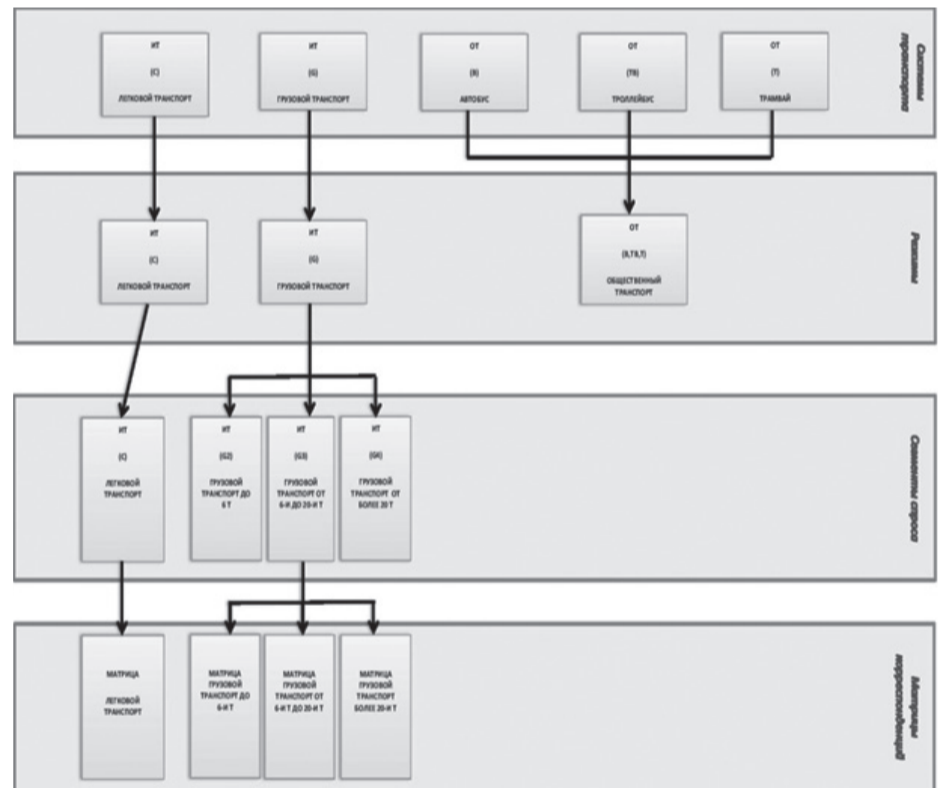


Рисунок 21. Структура систем транспорта, режимов, сегментов спроса и матриц корреспонденций

2.3 Данные структуры пространственного развития

Границы моделирования определены территорией города Нижний Тагил. Структура пространственного развития в модели описывается с помощью следующих данных:

- транспортное районирование: границы транспортных районов; положение центров тяжести транспортных районов; места примыкания (примыканий) транспортного района к транспортной сети;
- данные социально-экономической статистики по транспортным районам: численность населения, занятого населения; количество рабочих мест (в том числе на крупных предприятиях и в сфере обслуживания).

Территория моделирования разделена на 148 транспортных районов. Для каждого транспортного района заданы исходные данные: численность населения, занятого населения; количество рабочих мест на промышленных предприятиях и предприятиях сферы услуг. На основе данной информации будут рассчитаны объемы отправления из источника (района отправления) и прибытия в цель (района назначения). Дополнительные данные для оценки транспортной подвижности населения были взяты по проектам аналогам (городам со схожей численностью населения, функциональной и планировочной структурой).

Границы транспортных районов выбраны с учетом расположения административных и планировочных районов, начертания сети автомобильных дорог общегородского значения, сети путей сообщения железнодорожного транспорта, границ рек и водоемов.

Современное территориальное распределение населения, мест приложения труда и учебы по транспортным зонам и районам-кордонам получены в результате анализа данных ТСЖ и управляющих компаний о жилой и коммерческой площади объектов недвижимости, а также количества индивидуальных жилых домов. Для приведения численности населения транспортных районов к фактическим данным были использованы поправочные коэффициенты.

Определение направлений и расчет объемов транспортных потоков выполнены с помощью моделей и алгоритмов из различных областей математической науки: статистики, теории вероятностей, теории информации. Параметры функций, характеризующих выбор источника и цели перемещений, установлены с учетом транспортного поведения населения города Нижний Тагил. Изучение транспортного поведения населения выполнено по результатам натурных обследований интенсивности движения транспорта и объемов пассажиро-потока.

2.4 Данные исследований изменения интенсивности движения

Исследование изменения интенсивности движения выполнено в течение утреннего, дневного и вечернего часов «пик» на 72 перекрестках, оказывающих существенное влияние на интенсивность движения по опорной улично-дорожной сети.

Территориальное расположение мест проведения исследований показано на рисунке 22.



Рисунок 22. Территориальное расположение мест проведения исследований

Данные исследований изменения интенсивности движения введены в модель транспортной сети в качестве исходных данных с целью последующей оценки результатов математического моделирования. Значения замеренной интенсивности движения введены в модель в качестве атрибута соответствующего поворота. Для каждого поворота созданы атрибуты, позволяющие хранить информацию о структуре транспортного потока с учетом времени суток. Использование объекта сети «Поворот» для хранения данных о замеренной интенсивности движения позволяет агрегировать её на уровень отрезков, в которые входит или из которых выходит группа поворотов, что, в свою очередь, обеспечивает возможность как калибровки матрицы корреспонденций на уровне поворотов, так и удобного представления графической информации на уровне отрезков.

3. Модель транспортной сети

3.1 Основные объекты модели транспортной сети

Транспортная сеть сформирована на базе геоинформационных данных в местной системе координат, что обеспечивает возможность экспорта (импорта) данных с другими информационными ресурсами. Уровень детализации графа ограничен улицами местного значения включительно, оказывающими влияние на интенсивность движения опорной улично-дорожной сети.

В целях системного анализа транспортной сети использована классификация из 34 условных типов дорог, детализирующих основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры элементов сети в соответствии с «Рекомендациями по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений». Разработанная классификация дорог обеспечивает дифференцированный подход к описанию транспортной сети с учетом специфики конкретного участка.

Для каждого участка дороги с учетом направления движения заданы конкретные показатели основных параметров: категория дороги, разрешенные для движения системы транспорта, длина, количество полос движения, пропускная способность, максимально допустимая скорость движения, скорость движения в ненагруженной сети.

Места пересечения транспортных потоков классифицированы по шести типам:

- 1) светофорное регулирование;
- 2) кольцевое пересечение;
- 3) помеха справа;
- 4) приоритет проезда «стоп»;
- 5) приоритет проезда «уступи дорогу»;
- 6) всем «стоп».

Для каждого транспортного узла (перекрестка) заданы разрешенные маневры по полосам движения, разрешенные для движения системы транспорта и на соответствующих перекрестках – описание циклов светофорного регулирования. Схема улично-дорожной сети города Нижний Тагил показана на рисунке 23.

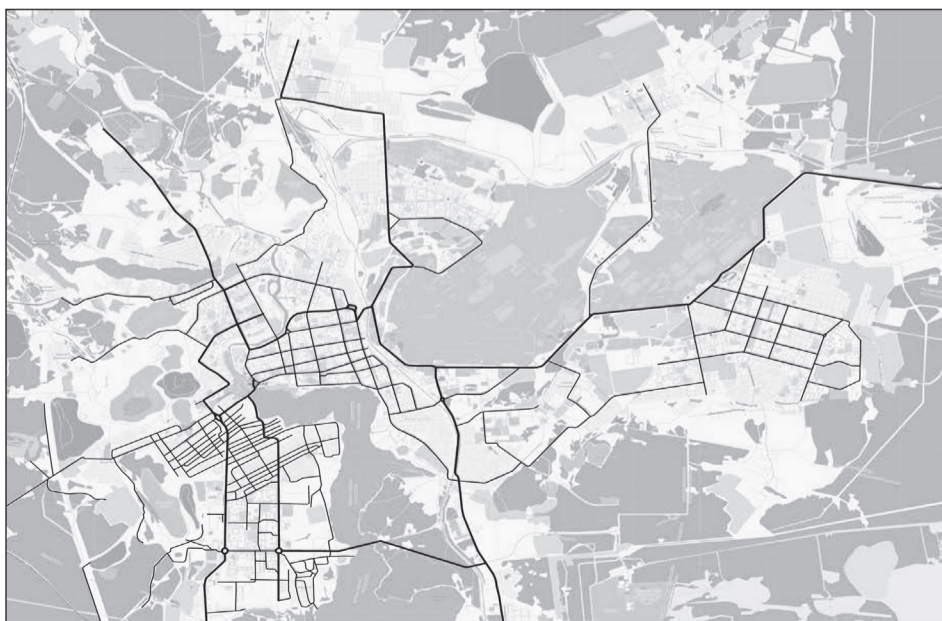


Рисунок 23. Схема улично-дорожной сети города Нижний Тагил

Организация движения на перекрестках реализована на уровне поворотов. Под поворотом понимается объект транспортной сети, разрешающий или запрещающий транспортным средствам поворачивать на узле. Право выполнения поворота и необходимое для этого время указывается для каждой системы транспорта в отдельности. В модели транспортной сети поворот не имеет длины, время на его выполнение в ненагруженной сети задается как время задержки при повороте.

Определение времени задержки для поворота с учетом направления реализовано за счет иерархии потоков с одним главным потоком, определяемым на основе ранга типа отрезка. Ранг типа отрезка задан в качестве исходных данных при создании списка типов отрезков.

В нагруженной сети время движения на отрезке вычисляется функцией ограничения пропускной способности.

3.2 Классификатор УДС

На основании существующих градостроительных материалов (Генеральный план города Нижний Тагил) была разработана классификация УДС, используемая в Транспортной модели.

3.3 Объекты светофорного регулирования

В модель введены также объекты светофорного регулирования, общее количество объектов светофорного регулирования – 186 штук, для всех объектов откорректированы пропускные способности в соответствии с действующими режимами регулирования.

Карта расположения светофорных объектов представлены на рисунке 24.



Рисунок 24. Карта расположения светофорных объектов города Нижний Тагил

3.4 Объекты транспортной сети для описания системы общественного транспорта

Система общественного транспорта представлена в транспортной модели объектами транспортной сети, позволяющими детализировать информацию о количестве транспортных средств по конкретным маршрутам. Интенсивность движения транспортных средств общественного транспорта не рассчитывается, а принимается в виде исходных данных из расписания движения по маршруту или установленному интервалу следования. Транспортное предложение общественного транспорта описано на базе 92 маршрутов. Схемы маршрутных сетей автобусных и трамвайных маршрутов представлены на рисунках 25, 26.



Рисунок 25. Сеть автобусных маршрутов, введенных в транспортную модель

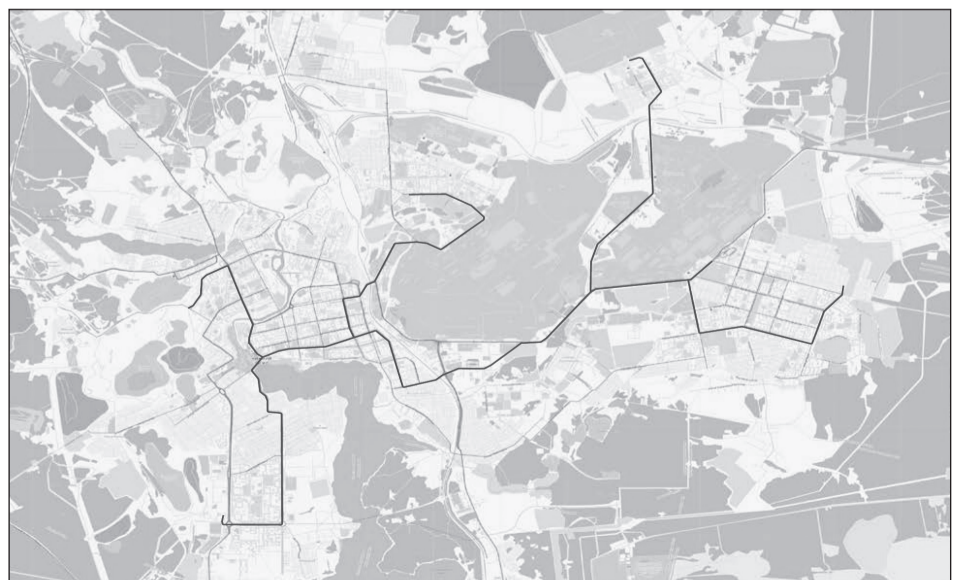


Рисунок 26. Сеть трамвайных маршрутов, введенных в транспортную модель

4. Разработка методики и создание модели расчёта транспортного спроса для транспортных перемещений.

4.1 Создание модели транспортного спроса

При разработке модели транспортного спроса была использована классическая четырехступенчатая процедура. Использование этого подхода обусловлено тем, что он достаточно точно описывает все этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что в свою очередь сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество прогнозных сценариев в единицу времени. Расчет проведен по отдельным слоям спроса для утреннего, дневного и вечернего часов «пик». Результатом моделирования являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения.

Классическая четырехступенчатая процедура состоит из следующих этапов:

1. Создание (генерации) транспортного движения. На этапе создания транспортного движения рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

2. Распределение транспортного движения. На этапе распределения транспортного движения рассчитываются объемы транспортного потока между всеми транспортными районами, детализированные по слоям спроса, но без детализации по видам транспорта. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций.

3. Выбор режима. На этапе выбора режима рассчитываются матрицы корреспонденций, каждая из которых соответствует поездкам с использованием определенного вида транспорта.

4. Перераспределение. Расчет перераспределения, дифференцированный по видам транспорта, позволяет получить модельные значения интенсивности транспортных потоков. Этап перераспределения является завершающим в цикле расчета спроса. Модельные значения интенсивности, полученные в результате расчета, приобретают смысл прогнозных оценок интенсивности транспортного движения.

Расчет транспортного спроса выполнен для утреннего, дневного и вечернего часов «пик» для рабочих и трудовых целей поездки. В наглядной форме последовательность алгоритма расчета спроса на транспорт представлена на рисунке 27.

Этап 1. «Создание транспортного движения»

Определение транспортных потоков, их целей и источников, выбор причин поездки.

Этап 2. «Распределение транспортного движения»

Определение транспортных потоков, выбор цели

Этап 3. «Выбор режима»

Определение долей систем транспорта в общих потоках, выбор транспортной системы.

Этап 4. «Перераспределение»

Определение загруженности транспортной сети, выбор маршрута.

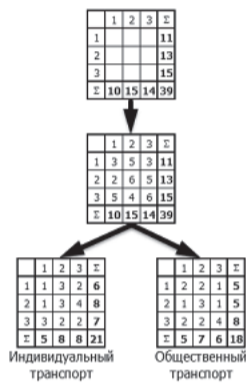


Рисунок 27. Последовательность расчета спроса на транспорт

4.2 Создание транспортного движения

Для расчета объемов движения определены цели поездок. В разработанной транспортной модели рассмотрены трудовые и деловые цели:

- Дом – Работа (ДР);
- Работа – Дом (РД);
- Дом – Прочее (ДП);
- Прочее – Дом (ПД);
- Работа – Прочее (РП);
- Прочее – Работа (ПР);
- Работа – Работа (РР);
- Прочее – Прочее (ПП).

Доля от общего транспортного потока, приходящаяся на каждую из целей поездок в рассматриваемый период времени, определена для каждого слоя спроса. Подобная детализация целевой структуры обеспечивает более реалистичное отражение транспортного поведения населения, но и создает дисбаланс между суммарными объемами отправок и прибытий в районы внутри отдельного сегмента спроса. Решение данной проблемы достигнуто за счет нормирования (выравнивания) итоговых сумм отправления и прибытия.

С учетом природы процесса целевых передвижений, нормирование итоговых сумм при движении из дома на работу осуществлено по количеству отправок. Таким образом, в случае несоответствия общего числа занятого населения и рабочих мест последние будут откорректированы для обеспечения вывода из транспортного района занятого населения, что, в свою очередь, отразит характерную для часа пик транспортную ситуацию без необходимости в дополнительной детализации целей поездок. Для однородных мест зарождения и погашения транспортных потоков, например, в деловых корреспонденциях при следовании от одного места приложения труда к другому нормирование сумм осуществляется по максимальному числу источников и целей. Объемы передвижений, связанных с прочими целями (поездки в магазины, места сервиса и бытового обслуживания), в силу преобладания предложения над спросом нормируются по числу отправок, что исключит избыточные предложения сервиса из ограниченного числа целевых поездок.

4.3 Распределение транспортного движения

Закономерности выбора цели и способа совершения передвижений установлены на основе результатов обследования интенсивности движения и откорректированы с учетом прогнозируемых изменений в расселении населения и его социально-демографической структуре, развития объектов трудового и культурно-бытового тяготения. Основным инструментом описания транспортного поведения населения при выборе пары «район отправления – район прибытия» в разработанной модели является функция «предпочтения» (см. рисунок 28).

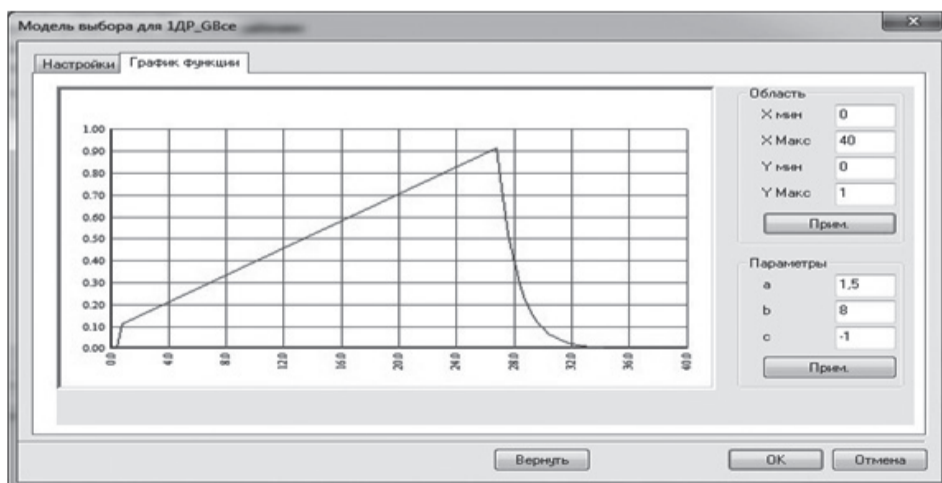


Рисунок 28. Окно настройки функции предпочтения

4.4 Выбор между общественным и индивидуальным транспортом

Выбор между общественным и индивидуальным видами транспорта зависит в основном от двух факторов:

- уровня доходов и образа жизни пользователей транспортной системы;
- уровня развития общественного (массового) транспорта.

Увеличение потребности в использовании индивидуальных видов транспорта происходит вследствие усложнения поведения человека при планировании деловых и трудовых передвижений. Усложнение обусловлено:

- увеличением числа мест приложения труда, приходящихся на одного трудящегося;
- увеличением потребности в индивидуальном общении (в том числе с деловыми целями).

Ограничивают использование индивидуального транспорта такие факторы как: высокие затраты на приобретение и эксплуатацию транспортных средств (включая затраты на хранение), ограничения для водителей (водитель вынужден выполнять строго регламентированную работу в процессе вождения), а также возрастные ограничения (школьники и студенты до 18 лет не имеют возможности водить автомобиль) и ограничения по состоянию здоровья.

Общественный (массовый) транспорт привлекателен для населения, совершающего регулярные поездки к местам приложения труда и местам проведения досуга, расположенным около крупных узлов общественного транспорта, либо в центр города. Важнейшее значение для выбора в качестве основного вида общественного транспорта имеет его надежность.

В современных условиях развития транспортной системы можно полагать, что администрация города может влиять на перераспределение пассажиров между массовым и индивидуальным транспортом двумя способами:

- увеличением привлекательности общественного (массового) транспорта;
- введением запретов и ограничений на въезд в определенные районы города, установлением платы за парковку автомобилей.

4.5 Выбор пути следования

На выбор пути следования в разработанной модели влияет ряд факторов, сводящихся к затратам времени на передвижение по тому или иному пути следования.

Базовые затраты времени на каждом участке транспортной сети определяются исходя из его длины и заданной максимальной скорости движения. Также учитываются затраты времени, обусловленные снижением пропускной способности в нагруженной улично-дорожной сети. При расчете фактической скорости движения учитываются следующие факторы:

- доля тихих видов транспорта;
- уплотнение потока транспортных средств;
- уровень помех для движения по крайней правой полосе, по крайней левой при наличии встречного движения, помех от остановки трамвая.

Задержка на регулируемом пересечении определяется исходя из параметров цикла регулирования, количества транспортных средств, подходящих к пересечению, наличия «зеленой волны», наличия разрешенного левого поворота. Время движения подвижного состава общественного транспорта на участках улично-дорожной сети определяется временем движения потока с учетом дополнительного времени, необходимого для входа и выхода пассажиров.

Перечисленные выше параметры заданы в виде параметров участков транспортной сети и в виде функций снижения пропускной способности.

4.6 Калибровка матриц корреспонденций, коэффициентов подвижности и функций предпочтения

После завершения первого цикла расчета спроса на транспорт была проведена калибровка транспортной модели. В процессе калибровки проводилась серия вычислительных экспериментов с моделью, при этом менялись параметры функций предпочтения по критерию соответствия результатов расчета натурным обследованиям.

В результате были определены показатели, обеспечивающие точность модели. Методы, используемые при калибровке транспортной модели, приведены в таблице 9.

ТАБЛИЦА 9. Содержание калибровки транспортной модели

Объект калибровки	Предмет калибровки
Данные структуры пространственного развития (степени создания и притяжения)	Количество перемещений по слоям и сегментам спроса
Функции оценки – параметры и вид функций, оценивающих вероятность совершения поездки в зависимости от длины и/или времени в пути в моделях распределения транспортного движения и выбора режима	Распределение длительности и/или дальности поездок и пропорции между легковым и общественным транспортом
Элементы главных диагоналей матриц затрат	Изменение количеств перемещений внутри района
Скорость и пропускная способность на отрезках	Выбор пути при перераспределении
Функции ограничения пропускной способности: параметры и вид функций, показывающих зависимость задержек в пути от загрузки дороги (отношение интенсивности движения к пропускной способности)	Выбор пути при перераспределении
Местоположение привязки примыканий к сети	Выбор пути при перераспределении
Доли входящих/выходящих потоков, приходящихся на каждое примыкание, в общем потоке транспортного района-источника/района-цели	Изменение пропорций распределения, выходящего и входящего потоков района по примыканиям, изменение путей при перераспределении

Калибровка транспортной модели проводилась в два основных этапа – первый калибровка матриц корреспонденций, второй – непосредственная калибровка модели транспортной сети.

4.7 Калибровка матриц корреспонденций

На данном этапе определялось соответствие рассчитанных матриц корреспонденций реальным перемещениям пользователей сети.

Калибровка корреспонденций проводилась в виде итеративного процесса, при этом основным параметром калибровки на первом этапе калибровки матриц были функции предпочтения к поездке (в случае транспортной модели – функция Кирхгофа).

После первичной грубой калибровки проводилась детальная калибровка, которая подразумевала уже работу с районами и настройками вход и выходов из районов (время и пропускная способность).

На третьем этапе проводилась детальная калибровка между парами районов – создавалась матрица дополнительных обременений, для регулирования затрат при перемещении между районами.

4.8 Калибровка модели транспортной сети

Калибровка распределения спроса по транспортной сети осуществлялась за счет изменения скоростных режимов движения (по данным натурных замеров) и уточнения параметров светофорного регулирования.

4.9 Параметры оценки точности модели

Транспортная модель является упрощенным представлением реальной транспортной ситуации. После ввода исходных данных и расчета транспортного спроса проведена проверка модели. Определено, насколько точно модель отражает реальную транспортную ситуацию. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы проводится калибровка модели.

Оценка реалистичности результата перераспределения транспортной модели проведена путем статистического сравнения наблюдаемых данных и расчетной нагрузки в модели. Для проверки адекватности модели определены значения ряда показателей на основе сравнения расчетных значений интенсивностей движения из модели и данных натурных обследований.

Ниже перечислены основные показатели, которые используются для оценки качества модели.

Средняя относительная ошибка – среднее отклонение абсолютных значений (разница между наблюдаемыми на местах подсчета и рассчитанными в модели значениями) в процентах. Вычисленная средняя относительная ошибка – 28,16%.

Коэффициент корреляции – является мерой тесноты линейной связи между фактическими данными об интенсивностях потоков на местах подсчета и рассчитанной на основе модели нагрузкой. Он принимает значения в диапазоне: от -1 до 1. Чем ближе значение коэффициента корреляции к 1, тем точнее ряд расчетных значений нагрузки аппроксимирует ряд фактических данных интенсивностей потоков, то есть модель точнее показывает поведение транспортного потока. Вычисленный коэффициент корреляции модели нулевого состояния – 0,89670.

Значения показателей качества перераспределения не являются абсолютными показателями достоверности модели в силу того, что в наблюдаемых значениях нагрузки легкового или грузового транспорта на местах подсчета могут содержаться ошибки. Ошибки получаются в результате присутствия человеческого фактора при сборе данных, их обработке, а также при дальнейшем приведении из часовых интенсивностей в суточные.

Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель отражает существующую ситуацию с удовлетворительной точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования.

5. Разработка вариантов транспортной модели

5.1 Анализ территориального развития

Главной задачей совершенствования и развития планировочной организации территории города является упорядочение функционального зонирования, совершенствование транспортно-планировочного каркаса, определение размещения новых функциональных зон, развитие системы общественных центров при сохранении экологического равновесия, сохранении и увеличении зеленых массивов и рекреационных зон.

Генеральным планом предусмотрено создание компактной планировочной структуры центрального ядра, раскрытой в юго-западном, южном и северном направлении.

Основой формирования планировочной структуры является каркас новых общегородских транспортных магистралей. Новая система кольцевых и вылетных транспортных магистралей позволяет связать планировочную структуру в единое целое, объединить на новом уровне систему селитебных и промышленных территорий.

Первое центральное кольцо дорог соответствует существующей зоне центра, вокруг которого располагается семь секторных зон, охваченных внешним транспортным кольцом и объединенных внутренней автодорогой. Новые селитебные районы вписываются в каркас и органически включаются в существующую систему расселения.

1. Мероприятия, связанные с изменением архитектурно-планировочной структуры и использованием территорий города, сводятся к следующему:

Площадь территории города увеличится с 29847 га до 36387 га за счет присоединения трех зон: Юго-Восточной – 1033,4 га; Северо-Западной – 188,6 га; Южной – 5318,0 га.

2. В первоочередном порядке подлежит утверждению граница города с присоединением Юго-Восточной и Северо-Западной зоны, с общей площадью – 1222,0 га. Общая площадь города на 1-ю очередь составит – 31069,0 га.

Общая площадь территории жилой застройки увеличится с 3560,7 га до 4843,9 га. На 1-ю очередь она составит – 3961,5 га. Развитие жилых территорий произойдет за счет: сноса ветхого жилья, выноса жилого фонда с территории санитарно-защитных зон, строительства нового жилья на реконструируемых и новых территориях. Всего для нового строительства потребуется площадь – 1507 га. Из них на реконструируемых территориях разместится 60 га. На новых землях, вне границ города, должно разместиться 72% новых жилых территорий, требующихся для его развития.

В существующих границах города крупное жилищное строительство предполагается в районах: Гальяно-Горбуновского жилого массива, деревни Ольховка, поселка Старатель (на месте выноса лесопитомника). В других районах города, таких как Уралвагонзавод, Рудник, Старая Гальянка, Евстюхи, Нижняя и Верхняя Черемшанка планируется реконструкция жилой застройки и размещение небольших кварталов.

Вне существующих границ города, на прилегающих территориях, предполагается разместить три крупных жилых массива: Южный, Гора Паленая, Лесной; а также небольшой район Евстюхи 1.

3. Развитие системы общественно-деловых центров. Общая площадь этой зоны (без зоны общественно-коммерческого назначения) увеличится на 817,1 га и составит – 1209,4 га, вместо 392,3 га.

Зона многофункциональных центров общегородского значения увеличится в 4 раза (на 412,3 га) за счет размещения: нового Торгово-делового центра на месте выносимой жилой застройки между проспектом Мира и улицей Октябрьской революции; Культурно-исторического центра в районе Завода-Музея; Выставочно-развлекательного центра в районе Новые Ключики; Спортивно-развлекательного центра в районе горнолыжного комплекса; Торгово-развлекательного центра в Гальяно-Горбуновском массиве по Октябрьскому проспекту; Детского парково-развлекательного комплекса в районе Новой Ольховки.

Обширные территории, планируемые под общественные центры, должны включать не только застроенные территории, но и большой процент озеленения и свободных общественных пространств.

Предлагается выделить территорию для размещения комплексов высшего и среднего образования, объектов научно-исследовательского характера (21,6 га), рядом со сложившейся зоной учебных учреждений (Технологический институт), на месте сносимой жилой застройки поселка Новая Кушва, тем самым создав условия для формирования специализированного научно-образовательного центра города.

4. В составе зоны общественно-деловых центров предлагается выделить территории для нового типа зон — общественно-коммерческого назначения, общей площадью 323,8 га. В них должны размещаться объекты смешанного характера, связанные с торговлей, обслуживанием населения и мелким производством, требующие удобной транспортной доступности и связанные со значительными транспортными потоками, которые не целесообразно пропускать через город. Их размещение предполагается на периферии города, на осях главных общегородских магистралей, обеспечивающих внешние связи города.

5. Производственно-коммунальные зоны 1-го и 2-го класса вредности остаются по площади без изменений в связи с невозможностью закрытия вредных предприятий и изменения их технологий на расчетный срок. Территории предприятий 3-го класса вредности увеличиваются на 75,4 га в связи с необходимостью размещения предприятий коммунально-производственного назначения и строительного комплекса.

Развитие производственных территорий предполагается за счет размещения новых площадок 4-го и 5-го класса вредности, оказывающих незначительное влияние на окружающую среду и предназначенных для размещения инновационных, транспортно-логистических комплексов, местной промышленности, предприятий стройкомплекса и т. п.

Производственные территории города в целом увеличиваются на 682,6 га (с 4780,9 га до 5463,5 га). Значительная часть этого типа застройки размещается на рекультивируемых территориях.

6. Планируется проведение рекультивации нарушенных территорий в размере 1628,4 га, из которых под озеленение предназначено 592,2 га, под промышленно-коммунальную застройку – 454,1 га. Нарушенные территории, представляющие собой повышенную опасность (579,1 га), предполагается рекультивировать в санитарно-гигиеническом направлении, предполагая ограничения в использовании и ведение мониторинга воздействия данных территорий на окружающую среду после рекультивации.

7. В связи с увеличением территории города произойдет увеличение зон инженерной и транспортной инфраструктуры с 2571,6 до 3206,8 га (в зоны инженерной инфраструктуры включены зоны охраны магистральных газовых и электрических сетей).

Общая площадь ландшафтно-рекреационных зон за счет земель лесного фонда прирезаемых территорий, озеленения и благоустройства неиспользуемых, заброшенных и нарушенных территорий увеличится с 14198,1 га до 17268,5 га.

Зона городского озеленения увеличится с 351 га до 4968 га, за счет озеленения и благоустройства неиспользуемых, заброшенных земель, проведения рекультивации нарушенных территорий. Обеспеченность городским озеленением с 9 м² на человека увеличится до 124 м² на человека.

Территории объектов рекреационного назначения предполагается увеличить на 76,4 га.

8. Также предполагается в основном сохранение сельскохозяйственного использования земель, как в существующих границах, так и на прирезаемых территориях. Земли сельскохозяйственного назначения увеличатся с 789,0 га до 1016,2 га. Площадь коллективных садов увеличится на 91 га и составит 1495,1 га или 32% от размеров селитебных территорий.

9. В генеральном плане предусматривается общее сокращение территорий специального назначения с 2479,3 га до 1559,0 га за счет рекультивации нарушенных земель и перевода их в другие виды использования.

Территории военных и режимных объектов остаются без изменения.

На 123,7 га увеличивается территория кладбищ.

5.2 Развитие транспортной инфраструктуры

1. Внешний автомобильный транспорт.

Нижний Тагил получит выход на систему федеральных автодорог:

– через основную территориальную автодорогу Екатеринбург – Серов (II технической категории), интенсивность движения автотранспорта составит 9600 авт./сут.;

– в южном направлении через город Екатеринбург автодорога имеет выход на федеральный коридор «Европа – Дальний восток» (автодорогу I технической категории) и автодорогу на город Челябинск (автодорогу I технической категории);

– прочие территориальные автодороги: Пермь – Висимо-Уткинск – Нижний Тагил и Нижний Тагил – Алапаевск – Ирбит – Тюмень (автодороги III технической категории), интенсивность движения соответственно составит 4500 авт./сут.

Автодороги используются для всех видов транспорта, в том числе пассажирского автобусного движения.

2. Междугородный автобусный транспорт.

Для обслуживания пассажиров в городе планируется разместить один автовокзал и три автостанции с целью дифференциации пассажиропотоков с учетом проектируемых пересадочных узлов и 30-минутной зоны пешеходной доступности.

Генеральным планом предлагаются следующие автостанции:

– «Южная автостанция» в районе Гальяно-Горбуновского жилого массива;

– «Западная автостанция» в районе Северного вклада;

– «Восточная автостанция» в Дзержинском районе.

Предлагаемая схема маршрутов позволит создать систему дифференцированного пропуска автобусного движения к автовокзалу и автостанциям по магистральным улицам с учетом наименьших транспортных задержек, с использованием преимущественно скоростных дорог и магистралей общегородского значения с непрерывным движением. Пропорционально увеличению пассажирского потока увеличится и парк автобусов.

Для размещения 300 автобусов междугородного и пригородного сообщения планируется территория для автотранспортных предприятий (АТП) площадью 4,5 га.

3. Грузовой автомобильный транспорт.

Исходя из прогнозируемого уровня автомобилизации на 1000 жителей, количество грузовых автомобилей составит 52550 тыс. единиц, в том числе 80,3% грузоподъемностью до 20,0 тонн.

Увеличение подвижного состава требует дополнительных площадей для базирования и технического обслуживания новых и реконструкции старых грузовых автомобилей. За 25 расчетных лет парк автомобилей обновится полностью, появятся новые типы подвижного состава, поэтому планируются новые технологии и формы обслуживания.

Учитывая сложившуюся систему АТП и гаражей, значительную экологическую нагрузку, предлагается модернизация имеющихся площадок, вынос непригодных для эксплуатации и создание новых площадок на территориях промышленных и коммунальных предприятий.

Сфера использования автомобильного транспорта расширяется, так как изменяется форма грузоперевозок: от производителя к потребителю через крупные логистические центры.

Необходимая площадь для размещения расчетного грузового автопарка составит 120,0 га. Из общей площади, необходимой для размещения автопарка, 70,0 га составляют сохраняемые существующие площадки и реконструируемые до нормативных параметров; 50,0 га необходимо создать на новых территориях.

4. Развитие улично-дорожной сети.

Система улично-дорожной сети (УДС) города запроектирована с учетом обеспечения удобных и безопасных транспортных связей со всеми территориальными зонами и планировочными районами, объектами пригородной зоны, внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Общий уровень автомобилизации на расчетный срок составит 300 автомобилей на 1000 жителей.

В основу развития улично-дорожной сети положено решение принципиальных вопросов:

– строительство скоростных дорог и реконструкция магистральной УДС;

– вынос транзитного по отношению к городу и грузового транспорта с городских улиц на внешнее транспортное кольцо и дороги регулируемого движения;

– увеличение пропускной способности УДС путем классификации улиц и дорог, создания их пересечений в соответствии с классификацией УДС (в том числе в разных уровнях), расширения проезжих частей, улучшения качества покрытия, строительства внеуличных пешеходных переходов, обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов.

Основной каркас УДС города сформирован: магистральными автодорогами скоростного и регулируемого движения, магистральными улицами общегородского значения непрерывного и регулируемого движения, магистральными улицами районного значения. Откорректированы трассы существующих УДС.

Сеть автомобильных дорог скоростного движения, предусмотренная генеральным планом, включает в себя Западный обход, Северный обход, Восточный обход, которые образуют внешнее скоростное Нижнетагильское автомобильное кольцо (НТАК), а также вводы, соединяющие НТАК с внешними автодорогами в направлениях на Екатеринбург, Серов, Висим, Алапаевск.

На входах скоростных вводов внутрь НТАК последние дублируются магистральями общегородского значения непрерывного движения для более рационального перераспределения автомобильных потоков по видам транспорта.

Общая протяженность НТАК составит 34,0 км, в том числе построенных 14,0 км. Ширина полосы отвода НТАК на всем протяжении составит 50,0-80,0 м. Максимальное число полос движения – шесть в обоих направлениях. На пересечениях НТАК с магистральной улично-дорожной сетью запроектированы полные и неполные транспортные развязки в разных уровнях.

Система магистральных улиц общегородского значения с непрерывным движением дублирует систему скоростных дорог, образуя малое автомобильное кольцо (МАК), обеспечивая связь скоростных дорог с УДС внутри города. МАК является кольцом непрерывного движения, защищающим центр от проникновения транзитного по отношению к нему транспортного потока и в то же время выделяющим часть транспортного потока, входящего в центр для его обслуживания. МАК составляют улицы: Черноисточинское шоссе, Космонавтов, Победы, Фестивальная, Б. Гальяновская – Кулибина.

Система скоростных дорог и магистралей с непрерывным движением образует ряд диаметров, обеспечивающих скоростные транспортные связи как внутри города между отдаленными районами, так и с вылетными направлениями.

Общая протяженность МАК составит 15,5 км, из которых 10,5 км существующих улиц и дорог. Ширина улиц в составе МАК в красных линиях планируется 45,0-60,0 м. Максимальное число полос движения – шесть в обоих направлениях.

Предлагаются пересечения МАК с УДС и железнодорожными магистральными путями МПС в разных уровнях, использующие полные и неполные транспортные развязки, путепроводы.

В состав магистральной УДС центра входят основные улицы: Ленина, Серова, Островского, Фрунзе, Мира, Октябрьской Революции, Пархоменко, Газетная.

Входящие в город транспортные потоки по функции делятся на грузовые, пассажирские и легковые. Грузовые потоки направляются по скоростным дорогам и автодорогам регулируемого движения. Пассажирские транспортные потоки и легковой транспорт направляются по магистральям общегородского значения непрерывного и регулируемого движения и магистральям районного значения.

Сеть улиц и дорог местного значения, предлагаемая для обслуживания жилой застройки, выходит на магистральную УДС.

Протяженность УДС на 2030 год составит 540,70 км, в том числе магистральной сети 178,60 км.

Средняя плотность УДС по застроенной части города составит 2,48 км/км², в том числе магистральной УДС 0,82 км/км².

Плотность магистральной УДС Центрального района составит 2,64 км/км².

В таблице 10 представлены объекты капитального строительства по развитию улично-дорожной сети.

ТАБЛИЦА 10. Развитие улично-дорожной сети

Перечень мероприятий	И очередь	Расчетный срок
1. Магистральные автодороги		
1.1. Скоростного движения, м	43911/49476*	–
1.2. Регулируемого движения, м	–	62216/9574
2. Магистральные улицы		
2.1. Непрерывного движения, м	8431/4615	2779/37882
2.2. Регулируемого движения, м	11755/1013	35097/20525
3. Магистральные улицы районного значения, м	5851/0	75909/16046
ИТОГО 1-3:	69948/55104	100091/84027
4. Транспортные сооружения		
4.1. Крупные мосты, шт.	1	2
4.2. Мосты и путепроводы, шт.	13	5
4.3. Развязки полные, шт.	5	2
4.4. Развязки неполные, шт.	24	16
4.5. Пешеходные переходы, шт.	14	3
5. Автостанции, шт.	1	2

* – Примечание: в числителе длина новых дорог, в знаменателе длина реконструируемых дорог.

5. Развитие сети общественного транспорта.

Развитие сети общественного транспорта предлагается на основе развития трамвайного и автобусного сообщения.

Существующая сеть трамвая сохраняется за исключением двух неиспользуемых в настоящее время участков (по улице Быкова от улицы М. Горького до улицы Космонавтов и по улице Металлургов от улицы Попова – Комсомольской до проходной НТМК).

Строительство новых трамвайных линий предусматривается на направлениях с наибольшими ожидаемыми пассажиропотоками в соответствии с перспективным размещением жилой застройки и численностью населения в районах.

Первая линия широтного направления из Гальяно-Горбуновского района от узла, образованного проспектом Октябрьским и проспектом Уральским, по продолжению проспекта Октябрьского до Нижнетагильского пруда, далее по мосту № 2 через Нижнетагильский пруд, далее через микрорайоны новой застройки до улицы Зари и по ней до проспекта Ленинградского, до существующей трамвайной линии, соединяющей центральную часть города с Дзержинским районом.

В Дзержинском районе предусмотрены кроме этой линии еще три новых участка:

- по улице Ильича от улицы Зари до Восточного шоссе – связь между существующими конечными оборотными пунктами;
- по улице Юности от проспекта Ленинградского в новый район с оборотным пунктом в южной части;
- участок, связывающий существующую трамвайную линию Центр – УВЗ с вновь проектируемой линией из Гальяно-Горбуновского района.

Вторая линия широтного направления предусматривается из Гальяно-Горбуновского района от существующей линии по проспекту Уральский по мосту № 3 через Нижнетагильский пруд, по северной части нового Южного района (с населением в перспективе 39,5 тыс. чел.) до новой линии меридионального направления по улице Фестивальной.

Новая линия меридионального направления проходит с восточной стороны железной дороги от района Ключики по улице Фестивальной, между железной дорогой и улицей Индустриальная, по улице Балакинская через район Тагилстроя в район Рудника и в Ольховку.

Такая разветвленная сеть трамвая позволит обеспечить связь существующих и новых удаленных районов с центром города, железнодорожным вокзалом, автовокзалом и автостанциями, с основными местами приложения труда и культурно-бытовыми объектами, связь жилых районов города между собой.

Запроектирована надежная и маневренная схема трамвайной сети, имеющей три замкнутых кольца, позволяющих обеспечивать бесперебойное движение трамваев по дублирующим трассам.

Получает в перспективе развитие и автобусное сообщение. Сеть автобусных линий является наиболее плотной и разветвленной. Линии трамвая в большей части дублируются автобусными линиями для обеспечения гибкости и надежности функционирования транспортной системы. Все районы города имеют автобусное сообщение, внутригородское автобусное движение взаимосвязано с внешним автобусным и железнодорожным транспортом.

Для связи отдаленных и локальных малонаселенных районов с центром города и объектами внешнего транспортного узла рекомендуется развивать маршрутное такси, основным назначением которого является обслуживание этих районов на линиях с малыми пассажиропотоками.

Протяженность сети общественного транспорта представлена в таблице 11.

ТАБЛИЦА 11. Параметры сетей общественного транспорта города Нижний Тагил

Показатели	Единицы измерения	Количество
Протяженность транспортной сети в границах городской черты, в том числе:	км	266,5
1. трамвая	км	82,5
2. автобуса	км	247,6

6. Картограммы интенсивностей движения автомобильного транспорта

Картограммы интенсивностей движения на улицах города представлены на рисунках 29–32.



Рисунок 29. Картограмма существующей интенсивности в утренний час пик (08.00-09.00)



Рисунок 30. Картограмма существующей интенсивности в вечерний час пик (17.00-18.00)



Рисунок 31. Картограмма расчетной интенсивности движения на период 2025 и 2028 годы, утренний час пик (08.00-09.00)



Рисунок 32. Картограмма расчетной интенсивности движения на период 2025 и 2028 годы, утренний час пик (08.00-09.00)

7. Выводы

В результате транспортного макро моделирования были оценены основные параметры работы транспортной сети при реализации разработанных мероприятий в рамках КСОДДОМА. Для дальнейшего расчета эффектов используются результаты моделирования транспортных потоков:

- интенсивность движения;
- скорость движения;
- структура транспортного потока.

Из полученных результатов моделирования можно сделать вывод, что предложенный комплекс мероприятий в целом позволит поддержать работоспособность транспортной сети на приемлемом уровне при ожидаемом территориальном развитии города, росте численности населения и соответствующем росте спроса на поездки. Однако существуют известные ограничения в возможностях развития дорожной сети и оптимизации организации дорожного движения на городской территории, что вызывает необходимость применения мероприятий из категории управления спросом. Такие мероприятия включают в себя административное, фискальное и другие виды регулирования транспортного поведения жителей городов с целью сокращения объемов перемещений особенно в пиковые часы. Разработка таких мероприятий выходит за рамки КСОДД и требует предварительной разработки транспортной и градостроительной стратегии.

В современных условиях при прогнозировании на долгосрочную перспективу следует принимать во внимание крайне высокий уровень неопределенности в сценариях будущего развития транспортных систем городов. В настоящее время наблюдается ряд нарастающих тенденций, способных существенно изменить структуру и параметры транспортных систем. Среди

указанных тенденций: урбанизация, требующая пересмотра стратегий транспортного обслуживания городских территорий; «диджитализация», позволяющая осуществлять управление на качественно ином уровне; автоматизация управления транспортными средствами, открывающая совершенно иные возможности организации работы транспортных систем; экономика совместного пользования ресурсами, и др. Все это требует переосмысления традиционных подходов и повышения частоты пересмотра действующих стратегий и планов развития.

Таким образом, разработанные мероприятия позволят сохранить работоспособность транспортной сети города Нижний Тагил на приемлемом уровне на среднесрочную перспективу, однако для повышения качества транспортного обслуживания в долгосрочной перспективе потребуются пересмотр существующих подходов и разработка стратегии развития транспортного комплекса с учетом новых реалий.

3-й этап. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

1. Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет)

Основной целью разработки мероприятий по развитию УДМ, реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

С целью разработки оптимального варианта развития КСОДД был определен укрупненный перечень мероприятий, оказывающих основное влияние на эффективность и стоимость реализации КСОДД.

Комплекс включает следующие мероприятия:

- 1) мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта, в том числе:
 - реконструктивно-планировочные мероприятия;
 - организационные мероприятия;
 - мероприятия по организации движения легкового и грузового транспорта;
- 2) разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок, в том числе:
 - оптимизация расписания и подвижного состава на внутримunicipальных маршрутах пассажирского транспорта в соответствии с распределением транспортного спроса на услуги пассажирского транспорта;
 - развитие сети межмunicipальных маршрутов автомобильного пассажирского транспорта;
 - внедрение системы информирования пассажиров на внутри мunicipальных маршрутах и остановочных пунктах пассажирского транспорта;
 - обустройство и строительство пассажирского транспорта остановочных пунктов пассажирского транспорта, заездных карманов, разворотных площадок и площадок отстоя для межмunicipального автомобильного пассажирского транспорта;
 - обеспечение приоритета проезда маршрутного пассажирского транспорта;
- 3) разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения;
- 4) разработка мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, в том числе:
 - повышение видимости наземных пешеходных переходов посредством оборудования современными техническими средствами;
 - повышение видимости технических средств организации дорожного движения (барьеров, ограждений, сигнальных столбиков и т. д.);
 - обустройство пешеходных ограждений, искусственных неровностей и др. вблизи учебных заведений;
 - установка комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения;
 - разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения местах концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- 5) разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.

1.1 Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта

1.1.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия

Структура улично-дорожной сети города Нижний Тагил имеет выраженное разделение по районам с развитыми локальными сетями. В городе четко выделены три района – Ленинский, Дзержинский и Тагилстроевский. Районы разделены железнодорожной магистралью, а также естественной водной преградой – рекой Тагил и Нижнетагильским прудом.

Связи между районами осуществляются посредством нескольких магистралей, при этом в часы пик параметры магистральных улиц и прилегающих перекрестков не соответствуют нагрузке, что приводит к значительным затруднениям. Кроме того, развитие города ограничено санитарно-защитными зонами градообразующих предприятий, что приводит к усилению разобщенности территорий проживания и приложения труда основной части населения.

Кроме того, при анализе транспортной системы города выявлены места концентрации дорожно-транспортных происшествий, требующие реконструктивных мер.

В рамках КСОДД рассмотрены и учтены реконструктивно-планировочные мероприятия направленные на две основных цели – ликвидация мест концентрации ДТП и повышение пропускной способности участков улично-дорожной сети для повышения связности районов города. При разработке учтены мероприятия, предусмотренные генеральным планом города, а также реализуемые в настоящий момент и внесенные в планы ближайшего времени.

Проект КСОДД предусматривает:

1-й этап, 2019 – 2023 годы

Строительство автодорожного мостового перехода через Нижнетагильский пруд и сопутствующей дорожной и инженерной инфраструктуры.

Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения по улице Октябрьской революции и улице Циолковского.

Реконструкция улицы Индустриальной с расширением проезжей части на участке улицы Фестивальная – улица Циолковского.

Реконструкция перекрестка улиц Серова и Красноармейской.

Реконструкция перекрестка проспекта Вагностроителей и улицы Орджоникидзе.

Реконструкция перекрестка улиц Победы и Пархоменко.

Реконструкция улицы Металлургов.

2-й этап, 2024 – 2028 годы

Реконструкция улицы Кулибина на участке от улицы Фестивальной до улицы Красногвардейской.

Реконструкция улиц Кирова, Тагильской, Черных для организации маршрута обхода центральной части города.

Реконструкция улицы Грибоедова для обеспечения выхода улицы Победы к перекрестку улиц Серова и Октябрьской революции.

Реконструкция улицы Краснознаменной.

Строительство продолжения Ленинградского проспекта с выходом на Фестивальную улицу.

Реконструкция улицы Джамбула и улицы Цементная.

3-й этап, 2029 – 2033 гг.

Строительство продолжения Уральского проспекта с выходом на автодорогу Екатеринбург – Серов.

Строительство продолжения улицы Зари с выходом на Свердловское шоссе (часть Восточного обхода города).

Реконструкция Свердловского шоссе до поселка Старатель.

Реконструкция улицы Носова до выезда из города в сторону автодороги Екатеринбург – Серов.

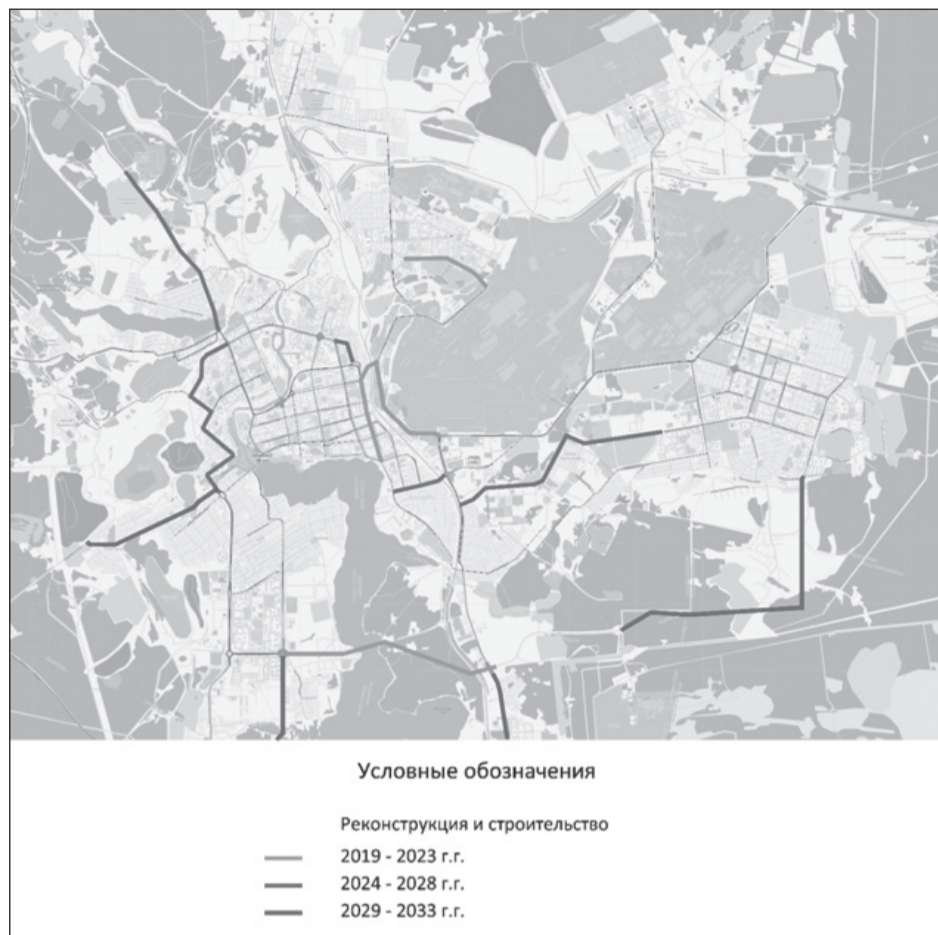


Рисунок 33. Реконструктивно-планировочные мероприятия

Предложения по категорированию дорог и улиц

Все улицы и дороги, относящиеся к городу Нижний Тагил могут быть разделены на категории в соответствии с действующими нормативными документами. В настоящее время категории улиц сельских поселений устанавливаются СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», категории автомобильных дорог устанавливаются СП 34.13330.2012 и, для дорог с низкой интенсивностью движения, СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения».

В соответствии с данными нормами улицы и дороги города могут быть разделены на следующие категории:

- магистральные городские дороги 2-го класса – регулируемого движения;
- магистральные улицы общегородского значения 2-го класса – регулируемого движения;
- магистральные улицы общегородского значения 3-го класса – регулируемого движения;
- магистральные улицы районного значения;
- улицы и дороги местного значения.

Изменение категории дороги или улицы возможно в рамках реконструкции.

В соответствии с существующим положением и перспективным развитием улично-дорожной сети города с учетом основного назначения улиц и дорог предлагается следующая классификация:

1. Магистральные городские дороги 2-го класса – регулируемого движения: Индустриальная улица, Фестивальная улица, Краснознаменная улица, Черноисточинское шоссе, Октябрьский проспект (с перспективным продолжением через Нижнетагильский пруд), Серебрянский тракт, Восточное шоссе.

2. Магистральные улицы общегородского значения 2-го класса – регулируемого движения: проспект Ленина, проспект Мира, улица Фрунзе, улица Островского, Северное шоссе, улица Кулибина, улица Серова, улица Космонавтов, улица Победы, Балакинская улица, улица Юности, улица Садовых, Зеленостроевская улица, Алтайская улица.

3. Магистральные улицы общегородского значения 3-го класса – регулируемого движения: улица Циолковского, улица Пархоменко, улица Челюскинцев, улица Красноармейская, Уральский проспект, улица Быкова (с учетом перспективной организации обхода центра), улица Максима Горького (с учетом перспективной организации обхода центра), улица Черных (с учетом перспективной организации обхода центра), Тагильская улица (с учетом перспективной организации обхода центра), улица Кирова (с учетом перспективной организации обхода центра), улица Береговая-Ударная

4. Магистральные улицы районного значения: улица Дружинина, улица Октябрьской революции, улица Носова, улица Карла Маркса, Газетная улица, улица Строителей, Красногвардейская улица, Заводская улица, Садовая улица, Кушвинская улица, Первомайская улица, Верхняя улица Черепанова, Выйская улица, Ульяновская улица, улица Перова, улица Металлургов, проспект Вагностроителей, улица Энтузиастов, улица Ильича, улица Орджоникидзе, проспект Дзержинского, Ленинградский проспект, улица Тимирязева, улица Зари.

Остальные улицы должны быть отнесены к улицам местного значения.

1.1.2 Организационные мероприятия

В ходе разработки КСОДД рассмотрена реализация следующих организационных (сетевых) мероприятий по ОДД:

- мероприятия по оптимизации скоростного режима движения ТС (входят в комплекс мероприятий по ликвидации очагов аварийности);
- мероприятия по организации светофорного регулирования движения;
- мероприятия по организации движения грузового автотранспорта;
- локальные мероприятия в транспортных узлах, направленные на увеличение пропускной способности, реализуемые в комплексе с мероприятиями, направленными на повышение общей безопасности движения автотранспорта и пешеходов;
- мероприятия по введению (ликвидации) одностороннего движения автотранспорта;
- мероприятия по ограничению стоянки и остановки автотранспортных средств.

Ниже представлены сетевые организационные мероприятия, предусмотренные КСОДД.

Мероприятия по оптимизации скоростного режима движения транспортных средств

В городе Нижний Тагил в настоящее время скоростной режим отрегулирован в достаточной степени. Ограничения скорости до 40 км/ч введены на участках улиц, прилегающих к территории детских учебных учреждений. Также предусмотрены ограничения на нерегулируемых пешеходных переходах до 40 км/ч в жилых районах, до 20 км/ч вблизи детских учебных учреждений.

В рамках разработки КСОДД предусматривается введение дополнительных ограничений скорости 40 км/ч с целью снижения аварийности на следующих участках:

- улица Серова на участке подходов к перекрестку с улицей Красноармейской;
- на подходах к перекрестку улиц Тимирязева и проспекта Вагностроителей.

С учетом введения светофорного регулирования пешеходных переходов на улицах, имеющих две и более полос для движения в одном направлении, предлагается отмена ограничений скорости на следующих участках: улица Победы; улица Индустриальная; Черноисточинское шоссе; Уральский проспект; Октябрьский проспект; Фестивальная улица; улица Юности; Ленинградский проспект; улица Зари; проспект Дзержинского; проспект Вагностроителей.

Значимым аспектом обеспечения безопасности дорожного движения является обеспечение контроля соблюдения ограничений. Наиболее эффективным средством являются камеры видеонаблюдения нарушений, позволяющие контролировать, а также обеспечивать наказания нарушителей.

В дополнение к установленным комплексам, в рамках КСОДД предлагается установка камер на следующих участках улично-дорожной сети:

- перекресток улиц Жуковского и Пархоменко;
- перекресток улиц Жуковского и Береговая-Краснокаменская;
- перекресток улиц Кулибина и Фестивальная;
- перекресток улиц Кулибина и Кушвинская;
- перекресток улиц Челюскинцев и Черноисточинского ш.
- перекресток улиц Челюскинцев и Береговая-Ударная;
- перекресток улиц Ломоносова и Островского.

Схема изменения ограничений скорости и установки дополнительных комплексов фото-видеофиксации приведена на рисунке 34.

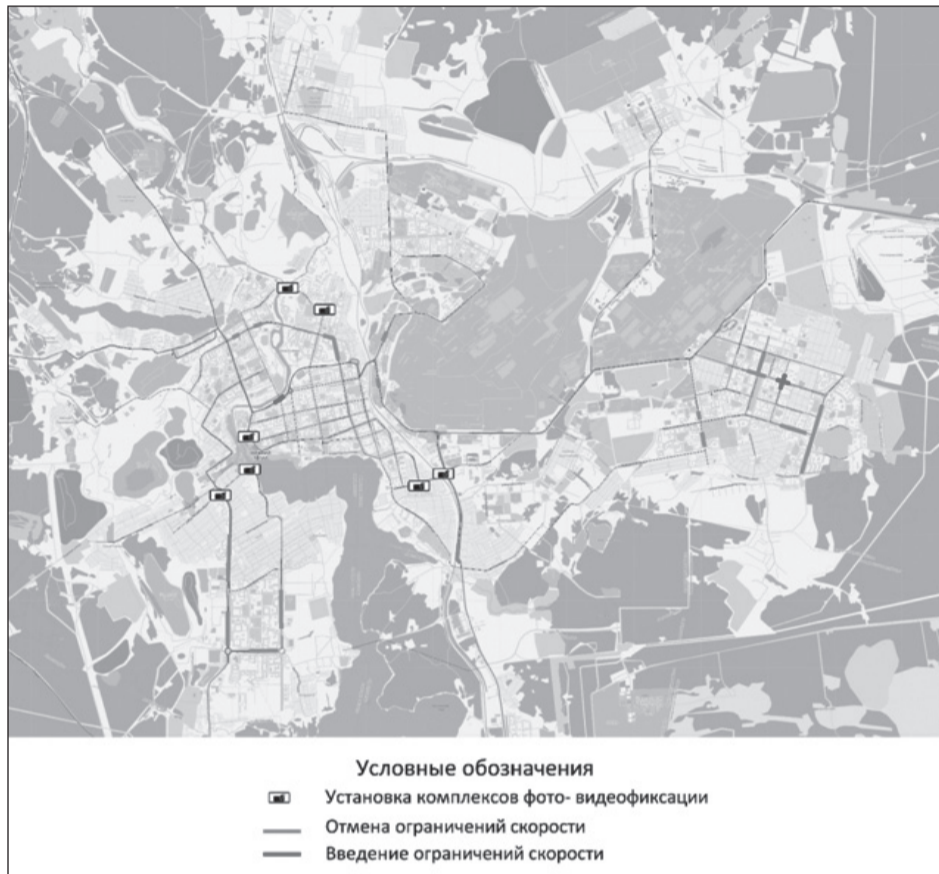


Рисунок 34. Схема изменений ограничения скорости

Мероприятия по введению светофорного регулирования

В настоящее время на улично-дорожной сети муниципального района действует 118 светофорных объектов, в том числе 41 на пешеходных переходах. Также на улично-дорожной сети установлено 54 светофора типа Т7.

В краткосрочной перспективе (0-5 лет) КСОДД предусматривает установку дополнительных светофорных объектов для ликвидации мест концентрации ДТП по следующим адресам:

- перекресток улицы Юности и Восточного шоссе;
- пешеходный переход на улице Ильича в районе дома 49А;
- а также оборудование светофорным регулированием пешеходных переходов на улицах, имеющих 2 и более полосы для движения в одну сторону:

- Черноисточинское шоссе у дома 68/3;
- Черноисточинское шоссе у дома 68/1;
- улица Космонавтов у дома 31;
- улица Космонавтов у дома 9;
- проспект Мира у дома 64;
- улица Индустриальная у дома 36;
- улица Индустриальная вблизи дома 26;
- улица Фестивальная у дома 57.

В среднесрочной перспективе планируется оборудование светофорами пешеходных переходов на улицах, имеющих 2 и более полосы для движения в одну сторону:

- проспект Вагоностроителей у дома 15;
- улица Юности у дома 22;
- улица Юности у дома 14А;
- Ленинградский проспект у дома 72А;
- Ленинградский проспект у дома 104;
- Ленинградский проспект у дома 54;
- Ленинградский проспект у дома 40А;
- проспект Дзержинского у дома 43;
- проспект Дзержинского у дома 33;
- улица Зари у дома 33;
- перекресток улица Зари и Ленинградского проспекта;
- улица Зари у дома 107;
- Черноисточинское шоссе у дома 28;
- Октябрьский проспект у дома 17;
- Уральский проспект у дома 40А;

В КСОДД также рекомендовано развитие автоматической системы управления дорожным движением (АСУДД) в среднесрочной перспективе. На первом этапе рассмотрено применение системы второго поколения, реализующей координированное управление на принципах календарной автоматики и/или ситуационного управления.

В долгосрочной перспективе возможно усовершенствование АСУДД с применением адаптивного управления по сигналам транспортных детекторов. Ключевым элементом такой АСУДД является обеспечение обратной связи контроллера с транспортным потоком, обеспечиваемой транспортными детекторами

Предлагается организация четырех «коридоров»: проспект Ленина; проспект Мира; улица Фрунзе – улица Островского; Черноисточинское шоссе (при организации светофорного регулирования).

Также рекомендуется при проектировании реконструкции улиц, входящих в маршрут обхода центра города (Кирова, Тагильская, Черных, Космонавтов, Победы) учитывать необходимость организации АСУДД на данном маршруте.

Количество режимов работы СО в суточном и недельном циклах должно быть определено в рамках проекта актуализации АСУДД в соответствии и разработанной библиотекой планов координированного управления.

Схема введения светофорного регулирования и введения АСУДД приведена на рисунке 35.

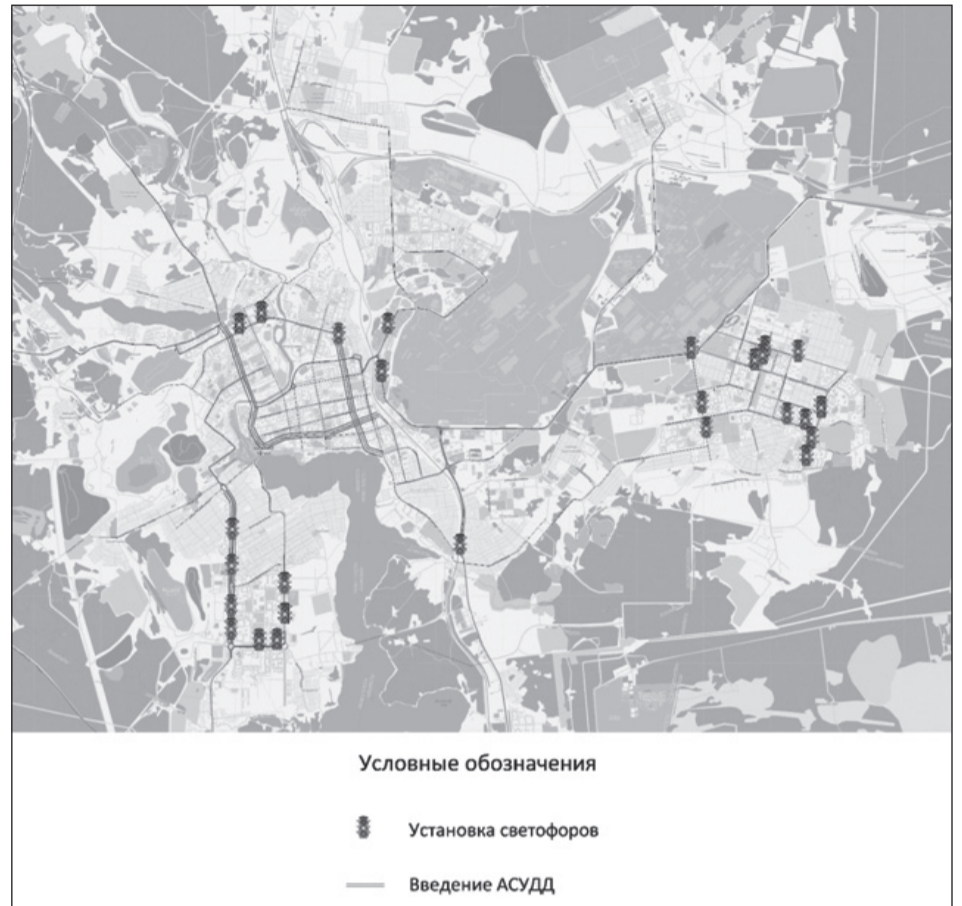


Рисунок 35. Установка светофоров и введение АСУДД

1.1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта

В настоящее время в городе Нижний Тагил действует запрет на движение грузового транспорта в жилых кварталах Дзержинского и Тагилстроевского района, а также в центральной части города, ограниченной улицами Серова, Островского, проспектом Ленина и улицей Октябрьской революции. Данное решение рекомендуется сохранить, поскольку необходимость проезда грузового транспорта возникает только в связи с необходимостью разового обслуживания предприятий, доставки крупногабаритных грузов, работы коммунальных служб, строительства и ремонта. Доставка основной части грузов осуществляется грузовыми автомобилями малой грузоподъемности (типа «Газель») и легковыми автомобилями.

В настоящее время действует система выдачи пропусков на проезд грузового транспорта в городской черте. При этом отсутствует законодательное обоснование данного процесса.

КСОДД предусматривает сохранение режима запрета движения грузовых транспортных средств в центральной части и жилых микрорайонах города. При этом существует необходимость движения отдельных единиц грузового транспорта – коммунальные службы, строительство, доставка крупногабаритных грузов. Для обеспечения проезда грузового транспорта необходима разработка регламента (на уровне актов муниципального образования) пропускной системы, предусматривающей выдачу пропусков на въезд в зону запрета. Пропуска могут оформляться на основании предоставляемых документов обоснования необходимости проезда как на длительный срок (год, полгода), так и краткосрочно, вплоть до разовых пропусков.

1.2 Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования

В настоящее время в городе Нижний Тагил действуют 75 маршрутов автобусного сообщения. Обслуживание маршрутов обеспечивается автобусами малого класса (типа ПА3 4230-01) и микроавтобусами типа «Газель». Загрузка составляет в утренние часы пик 40-50% (от числа посадочных мест), в дневное и вечернее время – около 20 и 40% соответственно.

Кроме того, на территории города действуют 10 трамвайных маршрутов. Значительная часть трамвайных путей проложена на обособленном полотне вне проезжей части. Негативное влияние на автомобильное движение сводится к неудовлетворительному состоянию покрытия трамвайных путей на пересечениях с проезжей частью, что приводит к задержкам при проезде перекрестков. Следует уделить внимание первоочередной задаче по приведению покрытия в нормативное состояние.

Обслуживание маршрутов осуществляется частными перевозчиками на основе конкурсного отбора. Автобусное и трамвайное сообщение в целом обеспечивает потребности города в общественном транспорте и развитии маршрутной сети в рассматриваемой перспективе предусмотрено только в рамках охвата застраиваемой территории. Проведенное обследование выявило низкую наполняемость подвижного состава.

В рамках КСОДД предлагается обеспечение функционирования системы общественного пассажирского транспорта при выполнении обустройства автобусных остановок в соответствии с действующими нормативными требованиями (обеспечение недостающими павильонами, посадочными площадками, заездными карманами), обновления подвижного состава.

Также предусматривается создание системы информирования пассажиров о прибытии подвижного состава на остановках центральной части города. Данные мероприятия рассмотрены в пункте 1.3.

В целом система пассажирского транспорта в городе Нижний Тагил удовлетворяет потребностям населения в настоящее время и в рассматриваемой перспективе с учетом описанных изменений. Функционирование обеспечивается нормативным состоянием подвижного состава, остановочных пунктов и улично-дорожной сети в целом.

1.3 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения

В систему информационного обеспечения входят следующие компоненты:

- система сбора и анализа информации о текущей транспортной ситуации, действующая в режиме реального времени;
- единая общегородская база данных о системе организации движения всех видов транспорта;
- система маршрутного ориентирования в центральной части города;
- система информирования участников движения о текущем состоянии транспортной системы (перекрестках, участках улично-дорожной сети, изменениях в маршрутах движения общественного транспорта, рекомендуемых маршрутах объезда)

Сбор и анализ информации о текущей транспортной ситуации может осуществляться на основе данных, получаемых от уличных камер наблюдения, транспортных детекторов, в том числе входящих в АСУДД, навигационных систем общественного транспорта и др.

С учетом загрузки улично-дорожной сети в краткосрочной и среднесрочной перспективе развитие такой системы не рассматривалось. В долгосрочной перспективе система сбора и анализа информации о дорожном движении может быть разработана на основе АСУДД адаптивного типа.

Маршрутное ориентирование – это определенная система передачи информации участникам дорожного движения об их местонахождении и направлении движения по выбранному маршруту при помощи дорожных знаков индивидуального проектирования в сочетании с дорожной разметкой. Обязательным элементом системы маршрутного ориентирования в городах является читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

Схемы маршрутного ориентирования предназначены для своевременного определения участниками дорожного движения своего местонахождения и направления движения по выбранному маршруту.

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы. ЗМО подразделяются на 4 уровня:

Источники информации (ЗМО) 4-го уровня (адресные) – наименование улиц или информационных объектов, размещаются непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута.

Источники информации (ЗМО) 3-го уровня (магистральные) – предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС, размещаются на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице общегородского или районного значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общегородских маршрутов движения.

Источники информации (ЗМО) 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.

Источники информации (ЗМО) 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам.

В КСОДД Нижнего Тагила рассмотрены ЗМО 2-го, 3-го и 4-го уровней. В соответствии с разрабатываемыми Проектами организации дорожного движения (ПОДД) должны быть установлены дорожные знаки 6.10.1 «Указатель направлений», 6.10.2 «Указатели направления», обеспечивающие маршрутное ориентирование на улично-дорожной сети района.

При соблюдении требований ПОДД и содержания дорожных знаков в нормативном состоянии маршрутное ориентирование будет обеспечено, и разработка дополнительных мероприятий не требуется.

Еще одним аспектом информирования участников движения является установка табло прибытия подвижного состава общественного транспорта на всех ключевых остановках ТОП. Табло прибытия ТОП – это устройство для оповещения пассажиров на остановочном пункте о времени прибытия автобуса.

Принцип работы информационных табло: на борту каждого маршрутного транспортного средства установлена спутниковая система GPS/ГЛОНАСС, которая извещает о месте нахождения транспорта. Информация передается на сервер, где обрабатывается и анализируется, и уже оттуда данные будут транслироваться на экраны, установленные на остановках.

Каждое информационное табло состоит из солнечной батареи, аккумулятора, управляющего блока, узла индикации и радиоприёмника. Накопленная энергия позволяет устройству работать достаточно долгое время при отсутствии света (батарея может питаться и от искусственного освещения). Пример информационного табло представлен на рисунке 36.

С учетом количества маршрутов и интенсивности автобусного движения, КСОДД предполагает оборудование остановок в центральной части города в среднесрочной перспективе (6-10 лет). В дальнейшем предлагается оборудование остановок в жилых микрорайонах Дзержинского и Тагилстроевского районов.

1.4 Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения

К мероприятиям по обеспечению пешеходного движения можно отнести два основных направления – устройство тротуаров и пешеходных дорожек, а также устройство пешеходных переходов.

В настоящее время значительная часть существующих тротуаров находится в неудовлетворительном состоянии. Также часть улиц в микрорайонах малоэтажной застройки и ИЖС не оборудована тротуарами.

В соответствии с требованиями СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», ГОСТ 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства» в населенных пунктах улицы и дороги должны иметь тротуары или пешеходные дорожки для движения пешеходов.

Пешеходные переходы устраиваются согласно ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования».

В настоящее время организация пешеходных переходов в городе находится на достаточно высоком уровне, большинство переходов оборудовано знаками и разметкой, на участках вблизи детских учебных учреждений имеются ограничения скорости и искусственные дорожные неровности. К недостаткам можно отнести наличие нерегулируемых пешеходных переходов на дорогах, имеющих две и более полосы для движения в одном направлении.

В рамках разработки КСОДД дополнительно предусмотрены следующие мероприятия, направленные в первую очередь на повышение безопасности пешеходных переходов:

- оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в соответствии с нормативными требованиями;
- устройство приподнятых над проезжей частью пешеходных переходов (см. рис. 37);
- оборудование нерегулируемых пешеходных переходов светофорами Т7.

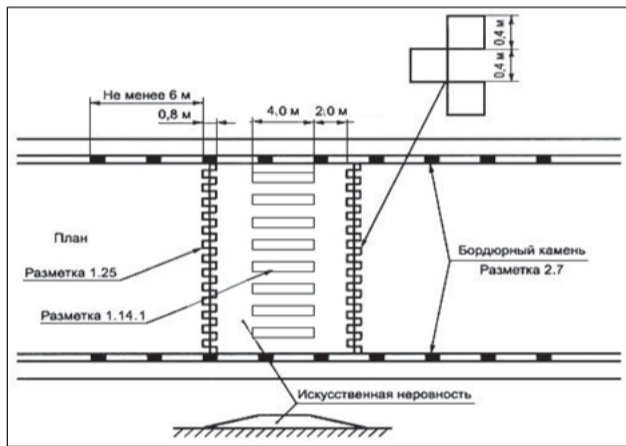


Рисунок 37. Пример обустройства пешеходного перехода, приподнятого над проезжей частью

Обязательным условием безопасности пешеходных переходов является обеспечение нормативного освещения. В соответствии с действующими нормами освещенность пешеходного перехода должна быть в 1,3 раза больше средней освещенности прилегающего участка улицы (проезжей части), а на неосвещенных дорогах не менее 10 лк.

В городе в настоящее время имеется значительное количество нерегулируемых пешеходных переходов на дорогах, имеющих 2 и более полос для движения в одном направлении. В рамках КСОДД предлагается оснащение всех подобных переходов светофорным регулированием с оборудованием вызывными устройствами. Это также позволит отменить ограничения скорости, действующие в настоящее время, что приведет к повышению пропускной способности улиц.

Подробно оснащение светофорами пешеходных переходов рассмотрено в пункте 1.1.2.

Велосипедное движение

В настоящее время велосипедное движение в городе Нижний Тагил организовано на низком уровне. Отсутствуют велодорожки, велополосы. Движение осуществляется по проезжей части и тротуарам в соответствии с общими правилами дорожного движения.

При этом потребность в развитии велоинфраструктуры со стороны граждан достаточно высока. Инициативными группами предлагается устройство велодорожек в Тагилстроевском и Дзержинском районах.

При проектировании велоинфраструктуры следует учитывать возможность размещения велодорожек в плане и продольном профиле.

Веломаршруты рекомендуются прокладывать по кратчайшему пути. Не следует размещать велосипедные дорожки с проезжей частью при наличии длинных нерегулируемых перегонов, позволяющих водителям нарушать правила дорожного движения и увеличивать скоростной режим.

Особенно внимательно следует разрабатывать пересечения в одном уровне. В связи с тем, что до настоящего момента организация движения (разметка, знаки) на перекрестках при пересечении автомобильного и велосипедного транспорта отсутствует, то потребуются время для адаптации водителей к разметке, обозначающей пересечение проезжей части велосипедной дорожкой.

При проектировании транспортной инфраструктуры в поперечном профиле не учитывалась необходимость размещения велосипедных полос или дорожек, в связи с этим, необходимо изыскивать дополнительные места их расположения. При этом следует учитывать, что ширина проезжей части и тротуара не может быть меньше нормативной.

При разработке основных планировочных и конструктивных решений организации велосипедного движения целью является создание максимально комфортных и безопасных условий движения велосипедистов. Основным документом, в соответствии с которым необходимо вести проектирование велосипедных дорожек, является СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В рамках КСОДД предлагается в краткосрочной перспективе организация веломаршрутов, имеющих наибольший спрос со стороны граждан:

- маршрут «УВЗ – Коксохим»;
- маршрут по улице Индустриальной.

При наличии возможности, маршруты следует прокладывать по обособленным двухсторонним велодорожкам. В некоторых случаях они могут дублироваться на каждой стороне улиц или дополняться одной односторонней велодорожкой. На участках, где разместить двухсторонние велодорожки не представляется возможным, в зависимости от поперечного профиля, интенсивности движения автомобилей и прочих факторов, могут проектироваться обособленные односторонние велодорожки с каждой стороны улицы, велополосы по краям проезжей части и их сочетания. Если организация перечисленных вариантов в существующих условиях невозможна, то предполагается движение согласно Правилам дорожного движения (по краю проезжей части). В сложившейся стесненной жилой застройке допустимо проектирование велодорожек с минимальными геометрическими параметрами, применимых для стесненных условий.

В средне- и долгосрочной перспективе предлагается развитие веломаршрутов в центральной части города, в том числе с подключением набережных реки Тагил и Нижнетагильского пруда.

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

Схема организации веломаршрутов приведена на рисунке 38.



Рисунок 36. Информационное табло прибытия ТОП



Условные обозначения

- устройство велодорожек 2019 - 2023 г.г.
- устройство велодорожек 2024 - 2028 г.г.

Рисунок 38. Организация веломаршрутов

1.5 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения

Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН) – это, прежде всего, сочетание требований и условий к городскому дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности. К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены безбарьерным входом. Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов – жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. дома Безбарьерная среда в современной инфраструктуре – это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструктивных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент улично-дорожная сеть города Нижний Тагил мало приспособлена для комфортных условий передвижения МГН по улицам – тротуары на значительной части улиц находятся в неудовлетворительном состоянии или отсутствуют, отсутствуют тактильные знаки на пешеходных путях, сопряжения тротуаров с проезжей частью на пешеходных переходах имеют превышения более нормативных, существующие тротуары частично не отвечают нормам ровности, ширины, уклонов, находятся в неудовлетворительном состоянии. Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями города. К таким мерам относятся:

- строительство и реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН;
- существующие тротуары при сопряжении с проезжей частью необходимо обустроить тактильными плитками;
- весь общественный транспорт следует заменить на низкопольный, причем средняя дверь должны быть обязательно оборудована пандусом, остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта;
- все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или лифтами для беспрепятственного входа МГН;
- парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов.

Проектные решения по реконструкции тротуаров

Пешеходные пути (тротуары, дорожки и проспект) устраиваются согласно СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»; СП 140.13330.2012 «Городская среда. Правила проектирования для маломобильных групп населения».

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в стесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 2,0-1,8 м для обеспечения возможности разезда инвалидов на креслах-колясках.

Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5%, поперечный – 2%. В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или устраивают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания – не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, – не более 1:10 на протяжении не более 1,0 метра. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м.

Тактильная плитка

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных проездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально. Пример применения тактильной плитки показан на рисунке 39.



Рисунок 39. Пример укладки тактильной плитки для обозначения пешеходного перехода

1.6 Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности)

Основными критериями определения объектов улично-дорожной сети, требующих реализации мероприятий по повышению безопасности и улучшению условий движения являются:

- статистические данные по аварийности;
- анализ существующих условий движения автотранспорта.

В результате анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях на территории района за период 2017-2018 годов выявлено 7 мест концентрации ДТП. Адреса мест с указанием основных видов ДТП приведены в таблице 12.

ТАБЛИЦА 12. Места концентрации ДТП в городе Нижний Тагил за 2017-2018 годы

№ п/п	Адрес	Основной вид ДТП
1	улица Черных/улица Фрунзе	Наезд на пешехода
2	улица Серова/улица Красноармейская	Столкновение
3	улица Юности/Восточное шоссе	Столкновение
4	улица Ильича в районе дома 49А	Наезд на пешехода
5	проспект Вагностроителей/улица Тимирязева	Столкновение
6	проспект Вагностроителей/улица Орджоникидзе	Наезд на пешехода
7	улица Победы/улица Пархоменко	Наезд на пешехода

АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ОТ 26.11.2018 № 2877-ПА

О проведении открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирными домами

В целях отбора управляющей организации для управления многоквартирными домами и заключения договора управления, в соответствии с пунктом 4 статьи 161 Жилищного кодекса Российской Федерации, Порядком проведения органом местного самоуправления открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирным домом, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 06.02.2006 № 75, Положением об управлении жилищного и коммунального хозяйства Администрации города, утвержденным Решением Нижнетагильской городской Думы от 31.01.2013 № 5 (в редакции Решений Нижнетагильской городской Думы от 30.10.2014 № 39, от 27.02.2016 № 3), руководствуясь Уставом города Нижний Тагил,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Провести открытый конкурс по отбору управляющей

организации для управления многоквартирными домами по адресам:

- 1) город Нижний Тагил, улица Коминтерна, дом 67;
- 2) город Нижний Тагил, проспект Ленинградский, дом 47;
- 3) город Нижний Тагил, проспект Ленинградский, дом 65;
- 4) город Нижний Тагил, улица Орджоникидзе, дом 1а;
- 5) город Нижний Тагил, улица Тимирязева, дом 74;
- 6) город Нижний Тагил, улица Тимирязева, дом 82;
- 7) город Нижний Тагил, улица Чайковского, дом 34;
- 8) город Нижний Тагил, улица Чайковского, дом 44;
- 9) город Нижний Тагил, улица Юности, дом 3, корпус 2;
- 10) город Нижний Тагил, улица Юности, дом 3, корпус 3;
- 11) город Нижний Тагил, улица Юности, дом 39.

2. Утвердить условия проведения открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирными домами (Приложение).

3. Управлению жилищного и коммунального хозяйства Администрации города организовать проведение открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирными домами в соответствии с требованиями законодательства.

4. Опубликовать данное постановление в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на начальника Управления жилищного и коммунального хозяйства Администрации города Е. В. Копысова.

Срок контроля – 15 марта 2019 года.

В. Ю. ПИНАЕВ,
Глава города.

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНЫ

постановлением Администрации города от 26.11.2018 № 2877-ПА

Условия проведения открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирными домами

№ п/п	Адрес многоквартирного дома	Площадь жилых помещений, кв. м	Площадь нежилых помещений (без мест общего пользования), кв. м	Площадь жилых и нежилых помещений, кв. м	Размер платы за содержание и ремонт жилого помещения в месяц, руб./кв. м	Размер платы за содержание и ремонт жилого помещения в год/руб.	Размер обеспечения заявки на участие в конкурсе, руб.	Размер обеспечения исполнения обязательств, руб.	Срок действия договора управления
1	город Нижний Тагил, улица Коминтерна, дом 67	753,40	0,00	753,40	15,41	139 318,73	580,49	8 707,42	3 года
2	город Нижний Тагил, проспект Ленинградский, дом 47	439,60	0,00	439,60	15,41	81 290,83	338,71	5 080,68	3 года
3	город Нижний Тагил, проспект Ленинградский, дом 65	443,10	0,00	443,10	15,41	81 938,05	341,41	5 121,13	3 года
4	город Нижний Тагил, улица Орджоникидзе, дом 1а	2 149,60	380,50	2 530,10	15,13	459 364,96	1 914,02	28 710,31	3 года
5	город Нижний Тагил, улица Тимирязева, дом 74	442,00	0,00	442,00	15,41	81 734,64	340,56	5 108,42	3 года
6	город Нижний Тагил, улица Тимирязева, дом 82	437,80	0,00	437,80	15,41	80 957,98	337,32	5 059,87	3 года
7	город Нижний Тагил, улица Чайковского, дом 34	630,10	0,00	630,10	15,41	116 518,09	485,49	7 282,38	3 года
8	город Нижний Тагил, улица Чайковского, дом 44	632,10	0,00	632,10	15,41	116 887,93	487,03	7 305,50	3 года
9	город Нижний Тагил, улица Юности, дом 3, корпус 2	2 154,20	323,40	2 477,60	14,65	435 562,08	1 814,84	27 222,63	3 года
10	город Нижний Тагил, улица Юности, дом 3, корпус 3	2 192,70	339,40	2 532,10	14,65	445 143,18	1 854,76	27 821,45	3 года
11	город Нижний Тагил, улица Юности, дом 39	2120,80	290,00	2410,80	15,38	444 937,25	1 853,91	27 808,58	3 года

НИЖНЕТАГИЛЬСКАЯ ГОРОДСКАЯ ДУМА
СЕДЬМОЙ СОЗЫВ
Двадцатое заседание
РЕШЕНИЕ
от 22.11.2018 № 53-П

О награждении Почетной грамотой Нижнетагильской городской Думы

Рассмотрев предложения постоянной комиссии Нижнетагильской городской Думы по местному самоуправлению, общественной безопасности и информационной политике о награждении Почетной грамотой Нижнетагильской городской Думы, руководствуясь Положением о Почетной грамоте Нижнетагильской городской Думы, утвержденным Решением Нижнетагильской городской Думы от 23.11.2017 № 78-П,

Нижнетагильская городская Дума РЕШИЛА:

1. Наградить Почетной грамотой Нижнетагильской городской Думы:

1) за большой вклад в развитие библиотечного дела в городе Нижний Тагил и в связи со 100-летним юбилеем коллектив **Муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральная городская библиотека»** (директор **Якимова Наталья Петровна**);

2) за добросовестный труд и большой вклад в развитие библиотечно-информационного обслуживания населения города Нижний Тагил **Попову Марину Леонидовну**, заместителя директора по основной деятельности Муниципального бюджетного учреждения культуры «Центральная городская библиотека»;

3) за большой вклад в развитие здравоохранения в Свердловской области и в связи с 75-летним юбилеем коллектив **государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»** (главный врач **Аникин Константин Владимирович**);

4) за многолетний безупречный труд в здравоохранении, верность профессии, внедрение современных вы-

соконаучных технологий в медицину Урала и в связи с 75-летним юбилеем больницы:

– **Манав Яну Андреевну**, старшую медицинскую сестру операционного блока, операционную медицинскую сестру государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»;

– **Оранского Петра Валерьевича**, врача-анестезиолога-реаниматолога отделения реанимации и интенсивной терапии государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»;

– **Третьякову Альбину Кабировну**, заведующую кабинетом медицинской профилактики, врача-терапевта поликлиники № 2 государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»;

5) за многолетний безупречный труд в здравоохранении, верность профессии и в связи с 75-летним юбилеем больницы **Мартынову Любовь Николаевну**, медицинскую сестру хирургического отделения государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»;

6) за многолетний безупречный труд в здравоохранении, верность профессии, личный вклад в развитие профилактической медицины и в связи с 75-летним юбилеем больницы **Русанову Галину Ивановну**, фельдшера поликлиники № 2 государственного бюджетного учреждения здравоохранения Свердловской области «Городская больница № 4 город Нижний Тагил»;

7) за многолетний добросовестный труд, большой вклад в развитие физической культуры и спорта города Нижний Тагил **Зверева Александра Яковлевича**, директора Муниципального бюджетного учреждения «Спортивная школа олимпийского резерва «Спутник»;

8) за большой вклад в развитие предприятия и ветеранскую организацию АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» и в связи с 70-летием **Бедрика Георгия Михайловича**, председателя Совета ветеранской организации АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод»;

9) за большой вклад в развитие органов местного самоуправления города Нижний Тагил и в связи с юбилеем **Исаеву Валентину Павловну**;

10) за большой личный вклад в развитие культуры и театрального искусства в городе Нижний Тагил и в связи с юбилеем **Вакуленко Ирину Владимировну**, артиста драмы – ведущего мастера сцены Муниципального бюджетного учреждения культуры «Нижнетагильский драматический театр имени Д. Н. Мамина-Сибиряка».

2. Настоящее Решение вступает в силу со дня его подписания.

3. Опубликовать настоящее Решение в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

4. Контроль за исполнением настоящего Решения возложить на Председателя Нижнетагильской городской Думы Пырина А. А.

А. А. ПЫРИН,
Председатель Нижнетагильской городской Думы.

АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ОТ 22.11.2018 № 2862-ПА

О внесении изменений в Административный регламент предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

В связи с замечаниями прокурора Ленинского района города Нижний Тагил, в целях приведения правовых актов Администрации города Нижний Тагил в соответствие с требованиями действующего законодательства, руководствуясь статьей 26 Устава города Нижний Тагил,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Внести в Административный регламент предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов», утвержденный постановлением Администрации города Нижний Тагил от 12.05.2015 № 1147-ПА (с изменениями, внесенными постановлением Администрации города Нижний Тагил от 17.10.2018 № 2578-ПА), изменения, изложив его в новой редакции (*Приложение*).

2. Признать утратившим силу подпункт 2 пункта 1 постановления Администрации города Нижний Тагил от 17.10.2018 № 2578-ПА «О внесении изменений в постановление Администрации города Нижний Тагил от 12.05.2015 № 1147-ПА «Об утверждении Административного регламента предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов».

3. Опубликовать данное постановление в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

В. Ю. ПИНАЕВ,
Глава города.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к постановлению Администрации города от 22.11.2018 № 2862-ПА

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

РАЗДЕЛ 1. Общие положения

1. Предметом регулирования настоящего Административного регламента (далее – Регламент) является порядок и стандарт предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов» (далее – муниципальная услуга).

2. Административный регламент предоставления муниципальной услуги разработан в целях повышения качества предоставления и доступности муниципальной услуги, создания комфортных условий для участников отношений, возникающих в процессе предоставления муниципальной услуги по присвоению, изменению и аннулированию адресов в отношении объектов адресации, расположенных на территории городского округа Нижний Тагил, а также определяет сроки и последовательность действий (административных процедур).

3. Объектами адресации являются один или несколько объектов недвижимого имущества, в том числе земельные участки, здания, сооружения, помещения и объекты незавершенного строительства.

4. Присвоение объекту адресации адреса осуществляется:

1) в отношении земельных участков в случаях:

– подготовки документации по планировке территории в отношении застроенной и подлежащей застройке территории в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации;

– выполнения в отношении земельного участка в соответствии с требованиями, установленными Федеральным законом «О государственной регистрации недвижимости», работ, в результате которых обеспечивается подготовка документов, содержащих необходимые для осуществления государственного кадастрового учета сведения о таком земельном участке, при постановке земельного участка на государственный кадастровый учет;

2) в отношении зданий, сооружений и объектов незавершенного строительства в случаях:

– выдачи (получения) разрешения на строительство здания или сооружения;

– выполнения в отношении здания, сооружения и объекта незавершенного строительства в соответствии с требованиями, установленными Федеральным законом «О государственной регистрации недвижимости», работ, в результате которых обеспечивается подготовка документов, содержащих необходимые для осуществления государственного кадастрового учета сведения о таком здании, сооружении и объекте незавершенного строительства, при постановке здания, сооружения и объекта незавершенного строительства на государственный кадастровый учет (в случае, если в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации для строительства или реконструкции здания, сооружения и

объекта незавершенного строительства получение разрешения на строительство не требуется);

3) в отношении помещений в случаях:

– подготовки и оформления в установленном Жилищным кодексом Российской Федерации порядке проекта переустройства и (или) перепланировки помещения в целях перевода жилого помещения в нежилое помещение или нежилого помещения в жилое помещение;

– подготовки и оформления в отношении помещения, в том числе образуемого в результате преобразования другого помещения (помещений) в соответствии с положениями, предусмотренными Федеральным законом «О государственной регистрации недвижимости», документов, содержащих необходимые для осуществления государственного кадастрового учета сведения о таком помещении.

5. При присвоении адресов зданиям, сооружениям и объектам незавершенного строительства адреса должны соответствовать адресам земельных участков, в границах которых расположены соответствующие здания, сооружения и объекты незавершенного строительства.

6. В случае если зданию или сооружению не присвоен адрес, присвоение адреса помещению, расположенному в таком здании или сооружении, осуществляется при условии одновременного присвоения адреса такому зданию или сооружению.

7. В случае присвоения адреса многоквартирному дому осуществляется одновременное присвоение адресов всем расположенным в нем помещениям.

8. Аннулирование адреса объекта адресации осуществляется в случаях:

1) прекращения существования объекта адресации и (или) снятия с государственного кадастрового учета объекта недвижимости, являющегося объектом адресации;

2) отказа в осуществлении государственного кадастрового учета объекта адресации в связи с не устранением причин приостановления государственного кадастрового учета, указанных в пунктах 19, 22, 23, 34 и 35 части 1 статьи 26 Федерального закона «О государственной регистрации недвижимости»;

3) присвоения объекту адресации нового адреса.

9. Аннулирование адреса объекта адресации в случае прекращения существования объекта адресации осуществляется после снятия этого объекта адресации с кадастрового учета, за исключением случаев исключения сведений об объекте адресации, указанных в части 7 статьи 72 Федерального закона «О государственной регистрации недвижимости», из Единого государственного реестра недвижимости».

10. Аннулирование адреса существующего объекта адресации без одновременного

присвоения этому объекту адресации нового адреса не допускается.

11. Аннулирование адресов объектов адресации, являющихся преобразуемыми объектами недвижимости (за исключением объектов адресации, сохраняющихся в измененных границах), осуществляется после снятия с учета таких преобразуемых объектов недвижимости. Аннулирование и повторное присвоение адресов объектам адресации, являющимся преобразуемыми объектами недвижимости, которые после преобразования сохраняются в измененных границах, не производится.

12. В случае аннулирования адреса здания или сооружения в связи с прекращением его существования как объекта недвижимости одновременно аннулируются адреса всех помещений в таком здании или сооружении.

13. Заявителями, обращающимися за предоставлением муниципальной услуги, являются юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов адресации либо лица, обладающие одним из следующих вещных прав на объект адресации:

1) право хозяйственного ведения;

2) право оперативного управления;

3) право пожизненно наследуемого владения;

4) право постоянного (бессрочного) пользования.

14. От имени заявителей с заявлением вправе обратиться представители заявителя, действующие в силу полномочий, основанных на оформленном в установленном законодательством Российской Федерации порядке доверенности, на указании федерального закона либо на акте уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления (далее – представитель заявителя).

От имени собственников помещений в многоквартирном доме с заявлением вправе обратиться представитель таких собственников, уполномоченный на подачу такого заявления принятым в установленном законодательством Российской Федерации порядке решением общего собрания указанных собственников.

От имени членов садоводческого, огороднического и (или) дачного некоммерческого объединения граждан с заявлением вправе обратиться представитель указанных членов некоммерческих объединений, уполномоченный на подачу такого заявления принятым в установленном законодательством Российской Федерации порядке решением общего собрания членов такого некоммерческого объединения.

15. Адреса, справочные телефоны и графики работы отраслевого (функционального) органа Администрации города и муниципальной учреждения, осуществляющих информирование о предоставлении муниципальной услуги:

Управление архитектуры и градостроительства Администрации города Нижний Тагил (далее – Управление архитектуры и градостроительства), адрес: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, телефон: (3435) 25-75-36; график работы: понедельник – четверг с 8.30 до 17.30, пятница с 8.30 до 16.30, перерыв с 12.00 до 12.48; выходные дни – суббота, воскресенье.

Муниципальное казенное учреждение «Геоинформационная система» (далее – МКУ «ГИС»), адрес: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, кабинет 25, телефон: (3435) 25-58-88; график работы: понедельник – четверг с 8.30 до 17.30, пятница с 8.30 до 16.15, перерыв с 12.00 до 12.45; выходные дни – суббота, воскресенье.

16. Информирование заявителей по вопросам предоставления муниципальной услуги осуществляется специалистами Управления архитектуры и градостроительства и МКУ «ГИС» в устной форме, по телефону, по электронной почте (arch-nt@mail.ru; gis-nt@mail.ru) и путем размещения информации в письменной форме на стенде, размещенном в здании Управления архитектуры и градостроительства.

17. Информирование о предоставлении муниципальной услуги осуществляется многофункциональными центрами предоставления государственных и муниципальных услуг (далее – МФЦ).

Ленинский район:

Место нахождения: Свердловская область, город Нижний Тагил, улица Космонавтов, 45.

Устная информация по телефонам: (3435) 24-57-40, 24-54-55.

Адрес электронной почты: mfc_ntagil@mail.ru.

График работы с заявителями: понедельник – воскресенье с 8.00 до 20.00 часов.

Дзержинский район:

Место нахождения: Свердловская область, город Нижний Тагил, проспект Вагоностроителей, 64.

Устная информация по телефонам: (3435) 36-02-73, 36-02-74.

Адрес электронной почты: mfc_vagonka@mail.ru.

График работы с заявителями: понедельник, среда, четверг, пятница с 8.00 до 18.00 часов, вторник с 8.00 до 20.00 часов, суббота с 8.00 до 17.00 часов, воскресенье – выходной.

Тагилстроевский район:

Место нахождения: Свердловская область, город Нижний Тагил, улица Металлургов, 46Б.

Устная информация по телефонам: (3435) 32-63-73, 32-53-18.

Адрес электронной почты: mfc15@yandex.ru.

График работы с заявителями: понедельник – пятница с 8.00 до 17.00 часов, суббота с 8.00 до 16.00 часов, воскресенье – выходной.

Информация о месте нахождения и графике работы МФЦ размещается на официальном сайте государственного бюджетного учреждения Свердловской области «Многофункциональный центр предоставления государственных (муниципальных) услуг»: www.mfc66.ru/distant.

Единый контакт-центр: 8-800-200-84-40 (звонок бесплатный).

18. Информирование осуществляется по следующим вопросам:

– отраслевой (функциональный) орган Администрации города и муниципальное учреждение, участвующие в предоставлении муниципальной услуги, график (режим) их работы, адреса и контактная информация;

– перечень документов, необходимых для получения муниципальной услуги;

– срок принятия решения о предоставлении муниципальной услуги;

– порядок записи на прием к должностному лицу;

– результат предоставления муниципальной услуги.

19. Информацию по процедуре предоставления муниципальной услуги можно получить на официальном сайте города Нижний Тагил www.ntagil.org.

РАЗДЕЛ 2. Стандарт предоставления муниципальной услуги

20. Наименование муниципальной услуги: «Присвоение, изменение и аннулирование адресов».

21. Муниципальная услуга предоставляется Администрацией города Нижний Тагил в лице Управления архитектуры и градостроительства.

22. Запрещается требовать от заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения муниципальной услуги и связанных с обращением в иные органы и организации, за исключением получения услуг, включенных в перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления муниципальных услуг, утвержденный Нижнетагильской городской Думой.

23. Результатом предоставления муниципальной услуги является решение о присвоении, изменении или аннулировании адреса, оформленное в виде приказа начальника или заместителя начальника управления архитектуры и градостроительства, либо решение об отказе в таком присвоении, изменении или аннулировании, подготовленное по форме, утвержденной Приказом Минфина России от 11.12.2014 № 146н «Об утверждении форм заявления о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса» (*Приложение № 2*).

24. Решение о присвоении объекту адресации адреса содержит:

- присвоенный объекту адресации адрес;
- реквизиты и наименования документов, на основании которых принято решение о присвоении адреса;
- кадастровые номера, адреса и сведения об объектах недвижимости, из которых образуется объект адресации;
- аннулируемый адрес объекта адресации и уникальный номер аннулируемого адреса объекта адресации в государственном адресном реестре (в случае присвоения нового адреса объекту адресации);
- кадастровый номер объекта недвижимости (при наличии).

25. Решение об аннулировании адреса объекта адресации содержит:

- аннулируемый адрес объекта адресации;
- уникальный номер аннулируемого адреса объекта адресации в государственном адресном реестре;
- причину аннулирования адреса объекта адресации;
- кадастровый номер объекта адресации и дату его снятия с кадастрового учета в случае аннулирования адреса объекта адресации в связи с прекращением существования объекта адресации;
- реквизиты решения о присвоении объекту адресации адреса и кадастровый номер объекта адресации в случае аннулирования адреса объекта адресации на основании присвоения этому объекту адресации нового адреса.

Решение об аннулировании адреса объекта адресации в случае присвоения объекту адресации нового адреса может быть объединено с решением о присвоении этому объекту адресации нового адреса.

26. Решение о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, а также решение об отказе в таком присвоении или аннулировании принимаются в срок не более чем 11 дней со дня поступления заявления.

27. В случае представления заявления через многофункциональный центр срок, указанный в пункте 26, исчисляется со дня передачи многофункциональным центром заявления и документов, указанных в пунктах 32, 33 в Управление архитектуры и градостроительства.

28. Заявителю может быть отказано в предоставлении муниципальной услуги при выявлении оснований, указанных в пункте 38 настоящего регламента.

29. Приостановление предоставления муниципальной услуги законодательством Российской Федерации не установлено.

30. Нормативные правовые акты, регулирующие отношения, возникающие в связи с предоставлением муниципальной услуги:

Градостроительный кодекс Российской Федерации (введен в действие Федеральным законом от 29 декабря 2004 года № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации») («Российская газета», № 290, 30.12.2004);

Земельный кодекс Российской Федерации (введен в действие Федеральным законом от 25 октября 2001 года № 137-ФЗ «О введении в действие Земельного кодекса Российской Федерации») («Российская газета», 30.10.2001);

Федеральный закон от 2 мая 2006 года № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации») («Российская газета», № 95, 05.05.2006);

Федеральный закон от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации») («Российская газета», № 202, 08.10.2003);

Федеральный закон от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг») («Российская газета», № 168, 30.07.2010);

Федеральный закон от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ «О персональных данных») («Российская газета», № 165, 29.07.2006);

Федеральный закон от 28 декабря 2013 года № 443-ФЗ «О Федеральной информационной адресной системе и о внесении изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации») («Российская газета», № 295, 30.12.2013);

Постановление Правительства РФ от 19.11.2014 № 1221 «Об утверждении Правил присвоения, изменения и аннулирования адресов») («Собрание законодательства РФ», 01.12.2014, № 48, ст. 6861);

Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости») («Российская газета», № 156, 17.07.2015);

Приказ Минфина России от 11.12.2014 № 146н «Об утверждении форм заявления о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, решения об отказе в присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.02.2015 № 35948);

Устав города Нижний Тагил, утвержденный Решением Нижнетагильской городской Думы от 24.11.2005 № 80 («Горный край», 16.12.2005, № 143).

31. Для предоставления муниципальной услуги заявитель подает заявление лично в Управление архитектуры и градостроительства (Приложение № 1 к настоящему Регламенту) либо направляет заявление на бумажном носителе посредством почтового отправления с описью вложения и уведомлением о вручении. Заявление может быть подано представителем заявителя при наличии доверенности, оформленной в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Заявление о предоставлении муниципальной услуги может быть подано через МФЦ.

Заявление о предоставлении муниципальной услуги может быть подано в форме электронного документа с использованием информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования, в том числе сеть «Интернет», включая единый портал государственных и муниципальных услуг. Заявление в форме электронного документа подписывается заявителем либо представителем заявителя с использованием электронной подписи.

32. Перечень документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги:

- 1) документ, удостоверяющий личность заявителя;
- 2) документ, удостоверяющий полномочия представителя заявителя (в случае обращения с заявлением представителя);
- 3) правоустанавливающие и (или) правоудостоверяющие документы на объект (объекты) адресации;
- 4) кадастровые паспорта объектов недвижимости, следствием преобразования которых является образование одного и более объектов адресации (в случае преобразования объектов недвижимости с образованием одного и более новых объектов адресации);
- 5) разрешение на строительство объекта адресации (при присвоении адреса строящимся объектам адресации) и (или) разрешение на ввод объекта адресации в эксплуатацию;
- 6) схема расположения объекта адресации на кадастровом плане или кадастровой карте соответствующей территории (в случае присвоения земельному участку адреса);
- 7) кадастровый паспорт объекта адресации (в случае присвоения адреса объекту адресации, поставленному на кадастровый учет);
- 8) решение органа местного самоуправления о переводе жилого помещения в нежилое помещение или нежилого помещения в жилое помещение (в случае присвоения помещению адреса, изменения и аннулирования такого адреса вследствие его перевода из жилого помещения в нежилое помещение или нежилого помещения в жилое помещение);
- 9) акт приемочной комиссии при переустройстве и (или) перепланировке помещения, приводящих к образованию одного и более новых объектов адресации (в случае преобразования объектов недвижимости (помещений) с образованием одного и более новых объектов адресации);
- 10) кадастровая выписка об объекте недвижимости, который снят с учета (в случае аннулирования адреса объекта адресации по основаниям, указанным в подпункте 1 пункта 8 настоящего Регламента);
- 11) уведомление об отсутствии в государственном кадастре недвижимости запрашиваемых сведений по объекту адресации (в случае аннулирования адреса объекта адресации по основаниям, указанным в подпункте 2 пункта 8 настоящего Регламента).

33. Заявители (представители заявителя) при подаче заявления вправе приложить к нему документы, указанные в пункте 32 настоящего Регламента, если такие документы не находятся в распоряжении Управления архитектуры и градостроительства либо подведомственных учреждений. Копии указанных документов могут быть представлены заявителем по его желанию.

Управление архитектуры и градостроительства запрашивает документы, указанные в пункте 32 настоящего Регламента, в органах государственной власти, органах местного самоуправления и подведомственных государственным органам или органам местного самоуправления организациях, в распоряжении которых находятся указанные документы (их копии, сведения, содержащиеся в них) по каналам межведомственного электронного взаимодействия.

Специалисты отраслевого органа Администрации города, участвующего в предоставлении муниципальной услуги, не вправе при предоставлении муниципальной услуги требовать от заявителя:

1) представление документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением муниципальной услуги;

2) представление документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами Свердловской области и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»;

3) представления документов и информации, отсутствие и (или) недостоверность которых не указывались при первоначальном отказе в предоставлении муниципальной услуги, за исключением следующих случаев:

- изменение требований нормативных правовых актов, касающихся предоставления муниципальной услуги, после первоначальной подачи заявления о предоставлении муниципальной услуги;
- наличие ошибок в заявлении о предоставлении муниципальной услуги и документах, поданных заявителем после первоначального отказа в предоставлении муниципальной услуги и не включенных в представленный ранее комплект документов;
- истечение срока действия документов или изменение информации после первоначального отказа в предоставлении муниципальной услуги;
- выявление документально подтвержденного факта (признаков) ошибочного или противоправного действия (бездействия) должностного лица органа, предоставляющего муниципальную услугу, муниципального служащего, работника многофункционального центра, работника организации, предусмотренной частью 1.1 статьи 16 Федерального закона от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», при первоначальном отказе в приеме документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги, либо в предоставлении муниципальной услуги, о чем в письменном виде за подписью руководителя органа, предоставляющего муниципальную услугу, руководителя многофункционального центра при первоначальном отказе в приеме документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги, либо руководителя организации, предусмотренной частью 1.1 статьи 16 Федерального закона «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», уведомляется заявитель, а также приносятся извинения за доставленные неудобства.

34. Документы, указанные в пункте 32 настоящего Регламента, представляемые в форме электронных документов, удостоверяются заявителем (представителем заявителя) с использованием электронной подписи.

35. Все документы представляются в копиях с представлением подлинников. Копии сверяются с подлинниками специалистом, принимающим документы.

36. Требования к документам:

- тексты документов должны быть написаны разборчиво, наименование юридического лица – без сокращения, с указанием его места нахождения; фамилия, имя и отчество физического лица, адрес места жительства написаны полностью; документы не должны содержать подчисток, приписок, зачеркнутых слов и иных не оговоренных исправлений;

37. Основаниями для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги являются:

- заявление подано лицом, не уполномоченным заявителем для его подачи;
- приложенные документы не соответствуют требованиям пункта 36 настоящего Регламента.

38. Основаниями для отказа в предоставлении муниципальной услуги являются:

- 1) объект адресации расположен вне границ городского округа Нижний Тагил;
- 2) с заявлением о присвоении объекту адресации адреса обратилось лицо, не указанное в пунктах 13 и 14 настоящего Регламента;
- 3) ответ на межведомственный запрос свидетельствует об отсутствии документа и (или) информации, необходимых для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса, и соответствующий документ не был представлен заявителем (представителем заявителя) по собственной инициативе;
- 4) документы, обязанность по предоставлению которых для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса возложена на заявителя (представителя заявителя), выданы с нарушением порядка, установленного законодательством Российской Федерации;
- 5) отсутствуют случаи и условия для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса, указанные в пунктах 3-12 настоящего Регламента.

– документы не должны быть исполнены карандашом;

– в документах не должно быть серьезных повреждений, наличие которых не позволяло бы однозначно истолковать их содержание.

Документы не должны иметь подчистки либо приписки, зачеркнутые слова и иные не оговоренные исправления, а также серьезные повреждения, позволяющие однозначно истолковать их содержание.

37. Основаниями для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления муниципальной услуги являются:

- заявление подано лицом, не уполномоченным заявителем для его подачи;
- приложенные документы не соответствуют требованиям пункта 36 настоящего Регламента.

38. Основаниями для отказа в предоставлении муниципальной услуги являются:

- 1) объект адресации расположен вне границ городского округа Нижний Тагил;
- 2) с заявлением о присвоении объекту адресации адреса обратилось лицо, не указанное в пунктах 13 и 14 настоящего Регламента;
- 3) ответ на межведомственный запрос свидетельствует об отсутствии документа и (или) информации, необходимых для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса, и соответствующий документ не был представлен заявителем (представителем заявителя) по собственной инициативе;
- 4) документы, обязанность по предоставлению которых для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса возложена на заявителя (представителя заявителя), выданы с нарушением порядка, установленного законодательством Российской Федерации;
- 5) отсутствуют случаи и условия для присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса, указанные в пунктах 3-12 настоящего Регламента.

39. Решение об отказе в присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса должно содержать причину отказа с обязательной ссылкой на положения пункта 38 настоящего Регламента, являющиеся основанием для принятия такого решения.

40. Муниципальная услуга предоставляется бесплатно.

41. Максимальное время ожидания в очереди при подаче заявления о предоставлении муниципальной услуги, при получении результата муниципальной услуги, информирования не должно превышать 15 минут.

42. Заявление, соответствующее установленным требованиям, при личном обращении заявителя регистрируется в день его поступления специалистом Управления архитектуры и градостроительства, ответственным за прием и регистрацию входящей и исходящей корреспонденции. Заявление может быть подано в порядке, предусмотренном пунктом 31 настоящего Регламента.

43. Прием заявлений осуществляется в специально отведенном для этих целей помещении учреждения, обеспечивающем комфортные условия для заявителей и оптимальные условия для работы специалиста.

44. Помещение, в котором осуществляется предоставление муниципальной услуги, должно иметь стенд, на котором размещается информация о предоставлении услуги, образец заявления.

45. Помещения для ожидания оборудуются стульями или скамьями (банкетками), а для удобства заполнения запроса о предоставлении муниципальной услуги – столом, расположенным под информационным стендом.

46. Рабочее место специалиста, осуществляющего прием заявления о предоставлении муниципальной услуги, оборудуется персональным компьютером с возможностью доступа к необходимым информационным базам данных и печатающим устройствам.

47. Показателями доступности муниципальной услуги являются:

- транспортная доступность к местам предоставления муниципальной услуги;
- обеспечение беспрепятственного доступа лиц к помещениям, в которых предоставляется муниципальная услуга;
- размещение информации о порядке предоставления муниципальной услуги на официальном сайте города Нижний Тагил;
- размещение информации о порядке предоставления муниципальной услуги на едином портале государственных услуг,

(Окончание на 22-25-й стр.)

– возможность получения консультации специалистов по вопросам предоставления муниципальной услуги: по телефону, через сеть Интернет, по электронной почте, при личном обращении, при письменном обращении.

Помещения для ожидания приема должны быть оборудованы информационными стендами, стульями (диванами), столами (стойками), пандусами, специальными ограждениями и перилами, должно быть обеспечено беспрепятственное передвижение и разворот инвалидных колясок, столы для инвалидов должны размещаться в стороне от входа с учетом беспрепятственного подъезда и поворота колясок. Работники организаций, участвующих в предоставлении муниципальной услуги, должны оказывать помощь инвалидам в преодолении барьеров, мешающих получению ими услуг наравне с другими лицами.

48. Показателями качества муниципальной услуги являются:

- соблюдение сроков предоставления муниципальной услуги;
- соблюдение сроков ожидания в очереди при предоставлении муниципальной услуги и получении результатов услуги;
- отсутствие поданных в установленном порядке жалоб на решения и действия (бездействие), принятые и осуществленные должностными лицами при предоставлении муниципальной услуги.

РАЗДЕЛ 3. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

49. Предоставление муниципальной услуги включает в себя последовательность следующих административных процедур:

- 1) прием документов и регистрация заявления о предоставлении муниципальной услуги;
- 2) проверка и рассмотрение предоставленных документов;
- 3) принятие решения о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, либо решения об отказе в таком присвоении или аннулировании;
- 4) уведомление заявителя о принятом решении и выдача решения;
- 5) внесение решения в государственный адресный реестр.

50. Блок-схема предоставления муниципальной услуги по присвоению, изменению и аннулированию адресов представлена в Приложении № 3 к настоящему Регламенту.

51. Прием документов и регистрация заявления о предоставлении муниципальной услуги:

Основанием для начала оказания муниципальной услуги является обращение заявителя с заявлением о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса с комплектом документов, указанных в пунктах 32-33 настоящего Регламента. Форма заявления представлена в Приложении № 1 к настоящему Регламенту.

Максимальное время ожидания в очереди при подаче заявления о предоставлении муниципальной услуги не должно превышать 15 минут.

Специалист, осуществляющий прием документов и регистрацию заявления, удостоверяет личность заявителя (представителя заявителя), проверяет комплектность предоставленных документов и соответствие документов требованиям пункта 36 настоящего Регламента, регистрирует заявление.

Максимальный срок выполнения действия составляет 5 минут на каждого заявителя.

Если заявление представляются заявителем (представителем заявителя) лично, специалист, осуществляющий прием и регистрацию заявления, выдает заявителю или его представителю расписку в получении документов с указанием их перечня и даты получения. Расписка выдается заявителю (представителю заявителя) в день получения таких документов. Форма расписки представлена в Приложении № 4 к настоящему Регламенту.

Максимальный срок выполнения действия составляет 5 минут на каждого заявителя.

При установлении фактов отсутствия необходимых документов и несоответствия представленных документов требованиям, указанным в пункте 37 настоящего Регламента, специалист, ответственный за прием документов, объясняет заявителю содержание выявленных недостатков в представленных документах и предлагает принять меры по их устранению.

Максимальный срок выполнения действия составляет 5 минут.

Получение заявления и документов, указанных в пункте 32 настоящего Регламента, представляемых в форме электронных документов, подтверждается путем направления заявителю (представителю заявителя) специалистом, осуществляющим прием и регистрацию заявления, сообщения о получении заявления и документов с указанием входящего регистрационного номера заявления, даты получения заявления и документов, а также перечень наименований файлов, представленных в форме электронных документов, с указанием их объема.

Сообщение о получении заявления и документов, указанных в пункте 32 настоящего Регламента, направляется по указанному в заявлении адресу электронной почты или в личный кабинет заявителя (представителя заявителя) в едином портале или в федеральной информационной адресной системе в случае предоставления заявления и документов соответственно через единый портал, региональный портал или портал адресной системы.

Сообщение о получении заявления и документов, указанных в пункте 32 настоящего Регламента, направляется заявителю (представителю заявителя) не позднее рабочего дня, следующего за днем поступления заявления в Управление архитектуры и градостроительства.

52. Проверка и рассмотрение предоставленных документов:

Основанием для начала процедуры является поступление документов специалисту Управления архитектуры и градостроительства, осуществляющему предоставление муниципальной услуги.

Специалист проверяет наличие всех необходимых документов согласно пункту 32 настоящего Регламента.

В течение 2 дней со дня подачи заявления специалист Управления архитектуры и градостроительства, ответственный за направление запросов, по каналам межведомственного электронного взаимодействия запрашивает документы в Управлении Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Свердловской области; одновременно запрашивает в отделе выдачи разрешительной документации управления архитектуры и градостроительства копию разрешения на строительство объекта, либо копию разрешения на ввод объекта в эксплуатацию, и передает пакет документов в МКУ «ГИС».

53. Принятие решения о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, либо решения об отказе в таком присвоении или аннулировании:

Основанием для начала процедуры принятия решения о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, либо решения об отказе в таком присвоении или аннулировании, является поступление документов специалисту МКУ «ГИС».

В течение 5 дней специалист МКУ «ГИС»:

- определяет возможность присвоения объекту адресации адреса или аннулирования его адреса;
- проводит осмотр местонахождения объекта адресации (при необходимости);
- в случае отсутствия оснований для отказа в предоставлении муниципальной услуги, предусмотренных пунктом 38 настоящего Регламента, осуществляет подготовку проекта решения о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса и направляет документы на рассмотрение начальнику или заместителю начальника Управления архитектуры и градостроительства;
- при наличии оснований для отказа в предоставлении муниципальной услуги, предусмотренных пунктом 38 настоящего Регламента, осуществляет подготовку проекта решения об отказе в присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса и направляет документы на рассмотрение начальнику или заместителю начальника Управления архитектуры и градостроительства.

В течение 3 дней со дня подготовки проекта решения специалистом МКУ «ГИС» начальник или заместитель начальника Управления архитектуры и градостроительства подписывает решение о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, либо решение об отказе в таком присвоении или аннулировании.

54. Уведомление заявителя о принятом решении и выдача решения:

В течение 1 дня со дня подписания решения начальником (заместителем начальника) Управления архитектуры и градостроительства специалист Управления архитектуры и градостроительства, ответственный за регистрацию заявлений, присваивает реше-

нию номер и извещает заявителя о принятом решении.

Решение направляется заявителю (представителю заявителя) одним из способов, указанным в заявлении:

- в форме электронного документа с использованием информационно-телекоммуникационных сетей общего пользования, в том числе единого портала, региональных порталов или портала адресной системы, не позднее одного рабочего дня со дня истечения срока, указанного в пункте 26 настоящего Регламента.
- в форме документа на бумажном носителе посредством выдачи заявителю (представителю заявителя) лично под расписку либо направления документа не позднее рабочего дня, следующего за 10-м рабочим днем со дня истечения установленного в пункте 26 настоящего Регламента срока посредством почтового отправления по указанному в заявлении почтовому адресу.

Максимальное время ожидания в очереди при получении результата муниципальной услуги не должно превышать 15 минут.

55. Внесение решения в государственный адресный реестр:

В течение одного дня с момента принятия решения о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса специалист МКУ «ГИС», являющийся оператором данных, ответственным за ввод адресных сведений, вносит такое решение в государственный адресный реестр.

56. По муниципальной услуге МФЦ осуществляет следующие действия:

- информирование заявителей о порядке предоставления муниципальной услуги через МФЦ;
- информирование заявителей о месте нахождения Управления архитектуры и градостроительства Администрации города, МКУ «Геоинформационная система», режиме их работы и контактных телефонах;
- прием письменных заявлений заявителей;
- передача принятых письменных заявлений в Управление архитектуры и градостроительства Администрации города;
- выдача результата предоставления муниципальной услуги.

57. Для получения муниципальной услуги заявители представляют в МФЦ заявление и необходимые документы (в соответствии с Административным регламентом предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»).

Проверка наличия у заявителя документа, удостоверяющего личность, осуществляется оператором МФЦ в общем порядке при оформлении заявления заявителя на предоставление муниципальной услуги. Документ после проверки возвращается заявителю. При отсутствии документа, удостоверяющего личность заявителя, прием письменного заявления заявителя в МФЦ не производится, заявление в Управление архитектуры и градостроительства не передается.

МФЦ выдает заявителю (представителю заявителя) один экземпляр заявления о предоставлении муниципальной услуги и расписку в получении документов с указанием их перечня и даты приема в МФЦ.

Оператор МФЦ проверяет правильность и полноту заполнения заявления, регистрирует принятое заявление путем проставления прямоугольного штампа с регистрационным номером МФЦ. Оператор МФЦ также ставит дату приема и личную подпись.

В случае, когда заявитель представляет копию документа с предъявлением оригинала, оператор МФЦ сверяет с оригиналом, ставит прямоугольный штамп «С подлинным сверено» и возвращает оригинал заявителю.

58. При подаче запроса в МФЦ лицом, ответственным за выполнение административной процедуры, является работник МФЦ.

59. Принятые от заявителя заявление и документы передаются в Управление архитектуры и градостроительства на следующий рабочий день после приема в МФЦ по ведомости приема-передачи, оформленной передающей стороной в двух экземплярах (по одной для каждой из сторон). При приеме документов проверяется правильность заполнения заявления и комплектность приложенных к заявлению документов. В случае если к заявлению не приложены документы, обозначенные в заявлении, как прилагаемые, прием документов Управлением архитектуры и градостроительства от МФЦ не производится.

Управление архитектуры и градостроительства передает в МФЦ для организации выдачи заявителю по ведомости приема-передачи, оформленной передающей стороной в двух экземплярах (по одной для каж-

дой из сторон), результат предоставления муниципальной услуги не позднее рабочего дня, следующего за днем истечения срока предоставления услуги, установленного в пункте 26 настоящего Регламента.

РАЗДЕЛ 4. Формы контроля за исполнением муниципальной услуги

60. Контроль за соблюдением последовательности и сроков выполнения административных процедур, определенных настоящим регламентом, осуществляется Главой города Нижний Тагил или лицами, назначенными Главой города для проведения контроля.

61. Лица, ответственные за текущий контроль, проверяют исполнение должностными лицами, ответственными за предоставление муниципальной услуги, положений настоящего регламента.

62. Текущий контроль за соблюдением работниками МФЦ последовательности действий, определенных административными процедурами осуществляется руководителем структурного подразделения МФЦ.

63. Контроль за полнотой и качеством предоставления муниципальной услуги включает в себя проведение проверок, выявление и устранение нарушений порядка регистрации и рассмотрения обращений, организации личного приема граждан.

64. Периодичность проведения проверок может носить плановый характер (осуществляется на основании полугодовых или годовых планов работы) или внеплановый характер (по конкретному обращению заявителя).

Внеплановая проверка может быть проведена по конкретному обращению заявителя. Внеплановая проверка проводится на основании распоряжения Главы города Нижний Тагил, проект которого готовится специалистом Управления архитектуры и градостроительства не менее чем за пять дней до проведения проверки. Распоряжением определяется состав лиц, производящих проверку и направления, по которым она будет проводиться. Результаты проверки оформляются актом.

65. В случае выявления нарушений порядка и сроков предоставления муниципальной услуги осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

66. В рамках контроля за соблюдением порядка обращений проводится анализ содержания поступающих обращений, принимаются меры по своевременному выявлению и устранению причин нарушения прав, свобод и законных интересов граждан.

РАЗДЕЛ 5. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа администрации, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа Администрации города, предоставляющего муниципальную услугу либо муниципального служащего

67. Заявитель имеет право на обжалование действий (бездействия) органа предоставляющего услугу, его должностного лица и решений, принятых при предоставлении муниципальной услуги, в следующих случаях:

- 1) нарушение срока регистрации запроса заявителя о предоставлении муниципальной услуги;
- 2) нарушение срока предоставления муниципальной услуги;
- 3) требование у заявителя при предоставлении муниципальной услуги документов или информации либо осуществления действий, предоставление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами для предоставления муниципальной услуги;
- 4) отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами для предоставления муниципальной услуги, у заявителя;
- 5) отказ в предоставлении муниципальной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами;

6) затребование с заявителя при предоставлении муниципальной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами;

7) отказ органа, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа, предоставляющего муниципальную услугу, в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления муниципальной услуги документах либо нарушение установленного срока таких исправлений;

8) нарушение срока или порядка выдачи документов по результатам предоставления государственной или муниципальной услуги;

9) приостановление предоставления муниципальной услуги, если основания приостановления не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами.

10) требование у заявителя при предоставлении муниципальной услуги документов или информации, отсутствие и (или) недостоверность которых не указывались при первоначальном отказе в предоставлении муниципальной услуги, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 части 1 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

68. Жалоба подается в письменной форме на бумажном носителе, в электронной форме в Управление архитектуры и градостроительства, как орган, предоставляющий муниципальную услугу. Жалобы на решения, принятые начальником Управления архитектуры и градостроительства, подаются Главе города.

69. Жалоба может быть направлена по почте, через многофункциональный центр, с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», официального сайта органа, предоставляющего муниципальную услугу, единого портала государственных и муниципальных услуг либо регионального портала государственных и муниципальных услуг, а также может быть принята при личном приеме заявителя.

70. Личный прием граждан осуществляется в соответствии с административным регламентом рассмотрения обращений граждан в Администрации города Нижний Тагил, утвержденным муниципальным правовым актом.

71. Жалоба должна содержать:

1) наименование органа, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа, муниципальную услугу, либо муниципального служащего, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

2) фамилию, имя, отчество (последнее – при наличии), сведения о месте жительства заявителя – физического лица либо наименование, сведения о месте нахождения заявителя – юридического лица, а также номер (номеров) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, по которым должен быть направлен ответ заявителю;

3) сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) органа, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа, предоставляющего муниципальную услугу, либо муниципального служащего;

4) доводы, на основании которых заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа, предоставляющего муниципальную услугу, либо муниципального служащего. Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы заявителя, либо их копии.

72. Жалоба подлежит рассмотрению должностным лицом, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, в течение пятнадцати рабочих дней со дня ее регистрации, а в случае обжалования отказа органа, предоставляющего муниципальную услугу, должностного лица органа, предоставляющего муниципальную услугу, в приеме документов у заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений – в течение пяти рабочих дней со дня ее регистрации.

73. По результатам рассмотрения жалобы принимается одно из следующих решений:

1) удовлетворяет жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных органом, предоставляющим муниципальную услугу, опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления муниципальной услуги документах, возврата заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено настоящим регламентом, а также в иных формах;

2) отказывает в удовлетворении жалобы.

В случае признания жалобы подлежащей удовлетворению, в ответе заявителю дается информация о действиях, осуществляемых органом, предоставляющим муниципальную услугу, в целях незамедлительного устранения выявленных нарушений при оказании муниципальной услуги, а также приносятся извинения за доставленные неудобства и указывается информация о дальнейших действиях, которые необходимо совершить заявителю в целях получения муниципальной услуги.

В случае признания жалобы не подлежащей удовлетворению, в ответе заявителю даются аргументированные разъяснения о причинах принятого решения, а также информация о порядке обжалования принятого решения.

74. Не позднее дня, следующего за днем принятия решения, заявителю в письменной форме и по желанию заявителя – в электронной форме направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы.

75. В соответствии со статьей 11 Федерального закона от 2 мая 2006 года № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» в случае, если:

1) в письменном обращении не указаны фамилия гражданина, направившего обращения, и почтовый адрес, по которому должен быть направлен ответ, ответ на обращение не дается;

2) в письменном обращении содержатся нецензурные либо оскорбительные выражения, угрозы жизни, здоровью и имуществу должностного лица, а также членов его семьи, орган местного самоуправления или должностное лицо вправе оставить обращение без ответа по существу поставленных в нем вопросов и сообщить гражданину, направившему обращение, о недопустимости злоупотребления правом;

3) текст письменного обращения не подается прочтению, ответ на обращение не дается и оно не подлежит направлению на рассмотрение в орган местного самоуправления или должностному лицу, о чем в течение семи дней со дня регистрации обращения сообщается гражданину, направившему обращение, если его фамилия и почтовый адрес поддаются прочтению;

4) в письменном обращении гражданина содержится вопрос, на который ему неоднократно давались письменные ответы по существу в связи с ранее направляемыми обращениями, и при этом в обращении не приводятся новые доводы или обстоятельства, руководитель органа местного самоуправления, должностное лицо либо уполномоченное на то лицо вправе принять решение о безосновательности очередного обращения и прекращении переписки с гражданином по данному вопросу при условии, что указанное обращение и ранее направляемые обращения направлялись в один и тот же орган местного самоуправления или одному и тому же должностному лицу. О данном решении уведомляется гражданин, направивший обращение;

5) ответ по существу поставленного в обращении вопроса не может быть дан без разглашения сведений, составляющих государственную или иную охраняемую федеральным законом тайну, гражданину, направившему обращение, сообщается о невозможности дать ответ по существу поставленного в нем вопроса в связи с недопустимостью разглашения указанных сведений;

6) в обращении обжалуется судебное решение, в течение семи дней со дня регистрации возвращается гражданину, направившему обращение, с разъяснением порядка обжалования данного судебного решения;

7) причины, по которым ответ по существу поставленных в обращении вопросов не мог быть дан, в последующем были устранены, гражданин вправе вновь направить обращение в соответствующий орган местного самоуправления или соответствующему должностному лицу.

76. В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления должностное лицо, наделенное полномочиями по рассмотрению жалоб, незамедлительно принимает необходимые меры в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

77. Решения и действия (бездействие) Администрации города, отраслевых (функциональных), территориальных органов Администрации города, предоставляющих муниципальные услуги, и их должностных лиц, муниципальных служащих, предоставляющих муниципальные услуги, могут быть обжалованы заявителем в суд. Порядок и сроки такого обжалования установлены законодательством Российской Федерации.

78. Основания для приостановления рассмотрения обращения (жалобы), указанной в настоящем разделе.

79. Юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, являющимися субъектами градостроительных отношений, при осуществлении в отношении них процедур, включенных в исчерпывающие перечни процедур в сферах строительства, утвержденных Правительством Российской Федерации в соответствии с частью 2 статьи 6 Градостроительного кодекса Российской Федерации, жалоба может быть подана в порядке, установленном настоящим разделом, либо в порядке, установленном антимонопольным законодательством Российской Федерации, в антимонопольный орган.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Административному регламенту предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

ЗАЯВЛЕНИЕ

о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса

	Лист № ____	Всего листов ____
--	-------------	-------------------

1	<p>Заявление</p> <p>В Управление архитектуры и градостроительства Администрации города Нижний Тагил</p> <p>(наименование органа местного самоуправления, органа</p> <p>государственной власти субъекта Российской Федерации - городов федерального значения или органа местного самоуправления внутригородского муниципального образования города федерального значения, уполномоченного законом субъекта Российской Федерации на присвоение объектам адресации адресов)</p>		2	<p>Заявление принято</p> <p>регистрационный номер _____</p> <p>количество листов заявления _____</p> <p>количество прилагаемых документов _____, в том числе оригиналов _____, копий _____, количество листов в оригиналах _____, копиях _____</p> <p>ФИО должностного лица _____</p> <p>подпись должностного лица _____</p> <p>дата " ____ " ____ г.</p>				
3.1	<p>Прошу в отношении объекта адресации:</p> <p>Вид:</p> <table border="1"> <tr> <td>Земельный участок</td> <td>Сооружение</td> <td rowspan="2">Объект незавершенного строительства</td> </tr> <tr> <td>Здание</td> <td>Помещение</td> </tr> </table>			Земельный участок	Сооружение	Объект незавершенного строительства	Здание	Помещение
Земельный участок	Сооружение	Объект незавершенного строительства						
Здание	Помещение							
3.2	<p>Присвоить адрес</p> <p>В связи с:</p> <p>Образованием земельного участка(ов) из земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности</p> <p>Количество образуемых земельных участков _____</p> <p>Дополнительная информация: _____</p> <p>Образованием земельного участка(ов) путем раздела земельного участка</p> <p>Количество образуемых земельных участков _____</p> <p>Кадастровый номер земельного участка, раздел которого осуществляется _____ Адрес земельного участка, раздел которого осуществляется _____</p> <p>Образованием земельного участка путем объединения земельных участков</p> <p>Количество объединяемых земельных участков _____</p> <p>Кадастровый номер объединяемого земельного участка <1> _____ Адрес объединяемого земельного участка <1> _____</p>							

	Лист № ____	Всего листов ____
--	-------------	-------------------

	<p>Образованием земельного участка(ов) путем выдела из земельного участка</p> <p>Количество образуемых земельных участков (за исключением земельного участка, из которого осуществляется выдел) _____</p> <p>Кадастровый номер земельного участка, из которого осуществляется выдел _____ Адрес земельного участка, из которого осуществляется выдел _____</p> <p>Образованием земельного участка(ов) путем перераспределения земельных участков</p> <p>Количество образуемых земельных участков _____ Количество земельных участков, которые перераспределяются _____</p> <p>Кадастровый номер земельного участка, который перераспределяется <2> _____ Адрес земельного участка, который перераспределяется <2> _____</p> <p>Строительством, реконструкцией здания, сооружения</p> <p>Наименование объекта строительства (реконструкции) в соответствии с проектной документацией _____</p>	
--	---	--

Кадастровый номер земельного участка, на котором осуществляется строительство (реконструкция)	Адрес земельного участка, на котором осуществляется строительство (реконструкция)
Подготовкой в отношении следующего объекта адресации документов, необходимых для осуществления государственного кадастрового учета указанного объекта адресации, в случае, если в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, законодательством субъектов Российской Федерации о градостроительной деятельности для его строительства, реконструкции выдача разрешения на строительство не требуется	
Тип здания, сооружения, объекта незавершенного строительства	
Наименование объекта строительства (реконструкции) (при наличии проектной документации указывается в соответствии с проектной документацией)	
Кадастровый номер земельного участка, на котором осуществляется строительство (реконструкция)	Адрес земельного участка, на котором осуществляется строительство (реконструкция)
Переводом жилого помещения в нежилое помещение и нежилого помещения в жилое помещение	
Кадастровый номер помещения	Адрес помещения
Лист № ____ Всего листов ____	

Образованием помещения(ий) в здании, сооружении путем раздела здания, сооружения			
Образование жилого помещения	Количество образуемых помещений		
Образование нежилого помещения	Количество образуемых помещений		
Кадастровый номер здания, сооружения	Адрес здания, сооружения		
Дополнительная информация:			
Образованием помещения(ий) в здании, сооружении путем раздела помещения			
Назначение помещения (жилое (нежилое) помещение) <3>	Вид помещения <3>	Количество помещений <3>	
Кадастровый номер помещения, раздел которого осуществляется	Адрес помещения, раздел которого осуществляется		
Дополнительная информация:			
Образованием помещения в здании, сооружении путем объединения помещений в здании, сооружении			
Образование жилого помещения	Образование нежилого помещения		
Количество объединяемых помещений			
Кадастровый номер объединяемого помещения <4>	Адрес объединяемого помещения <4>		
Дополнительная информация:			
Образованием помещения в здании, сооружении путем переустройства и (или) перепланировки мест общего пользования			
Образование жилого помещения	Образование нежилого помещения		
Количество образуемых помещений			
Кадастровый номер здания, сооружения	Адрес здания, сооружения		
Дополнительная информация:			
Лист № ____ Всего листов ____			

3.3	Аннулировать адрес объекта адресации:
	Наименование страны
	Наименование субъекта Российской Федерации
	Наименование муниципального района, городского округа или внутригородской территории (для городов федерального значения) в составе субъекта Российской Федерации

Наименование поселения	
Наименование внутригородского района городского округа	
Наименование населенного пункта	
Наименование элемента планировочной структуры	
Наименование элемента улично-дорожной сети	
Номер земельного участка	
Тип и номер здания, сооружения или объекта незавершенного строительства	
Тип и номер помещения, расположенного в здании или сооружении	
Тип и номер помещения в пределах квартиры (в отношении коммунальных квартир)	
Дополнительная информация:	
В связи с:	
Прекращением существования объекта адресации	
Отказом в осуществлении кадастрового учета объекта адресации по основаниям, указанным в пунктах 1 и 3 части 2 статьи 27 Федерального закона от 24 июля 2007 года № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 31, ст. 4017; 2008, № 30, ст. 3597; 2009, № 52, ст. 6410; 2011, № 1, ст. 47; № 49, ст. 7061; № 50, ст. 7365; 2012, № 31, ст. 4322; 2013, № 30, ст. 4083; официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 23 декабря 2014 года)	
Присвоением объекту адресации нового адреса	
Дополнительная информация:	
Лист № ____ Всего листов ____	

4	Собственник объекта адресации или лицо, обладающее иным вещным правом на объект адресации
	физическое лицо:
	фамилия:
	имя (полностью):
	отчество (при наличии):
	ИНН (при наличии):
	документ, удостоверяющий личность:
	вид:
	серия:
	номер:
	дата выдачи:
	кем выдан:
	"__" ____ г.
	почтовый адрес:
	телефон для связи:
	адрес электронной почты (при наличии):
	юридическое лицо, в том числе орган государственной власти, иной государственный орган, орган местного самоуправления:
	полное наименование:
	ИНН (для российского юр. лица):
	КПП (для российского юридического лица):
	страна регистрации (для иностранного юр. лица):
	дата регистрации (для иностранного юр. лица):
	номер регистрации (для иностранного юр. лица):
	"__" ____ г.
	почтовый адрес:
	телефон для связи:
	e-mail (при наличии):
	Вещное право на объект адресации:
	право собственности
	право хозяйственного ведения имуществом на объект адресации
	право оперативного управления имуществом на объект адресации
	право пожизненно наследуемого владения земельным участком
	право постоянного (бессрочного) пользования земельным участком
5	Способ получения документов (решение о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса, оригиналов ранее представленных документов, решения об отказе в присвоении (аннулировании) объекту адресации адреса):
	Лично
	В многофункциональном центре
	Почтовым отправлением по адресу:
	В личном кабинете Единого портала государственных и муниципальных услуг, региональных порталов государственных и муниципальных услуг
	В личном кабинете федеральной информационной адресной системы
	На адрес электронной почты (для сообщения о получении заявления и документов)
6	Расписку в получении документов прошу:
	Выдать лично
	Расписка получена: _____ (подпись заявителя)

Направить почтовым отправлением по адресу:	
Не направлять	

Лист № ____	Всего листов ____
-------------	-------------------

7	Заявитель:
	Собственник объекта адресации или лицо, обладающее иным вещным правом на объект адресации
	Представитель собственника объекта адресации или лица, обладающего иным вещным правом на объект адресации
	физическое лицо:
	фамилия: _____ имя (полностью): _____ отчество (полностью) (при наличии): _____ ИНН (при наличии): _____
	документ, удостоверяющий личность: _____ вид: _____ серия: _____ номер: _____
	дата выдачи: _____ кем выдан: _____
	"__" ____ г.
	почтовый адрес: _____ телефон для связи: _____ адрес электронной почты (при наличии): _____
	наименование и реквизиты документа, подтверждающего полномочия представителя: _____
	юридическое лицо, в том числе орган государственной власти, иной государственный орган, орган местного самоуправления:
	полное наименование: _____
	КПП (для российского юридического лица): _____ ИНН (для российского юридического лица): _____
	страна регистрации (инкорпорации) (для иностранного юридического лица): _____ дата регистрации (для иностранного юридического лица): _____ номер регистрации (для иностранного юридического лица): _____
	"__" ____ г.
	почтовый адрес: _____ телефон для связи: _____ адрес электронной почты (при наличии): _____
	наименование и реквизиты документа, подтверждающего полномочия представителя: _____

8	Документы, прилагаемые к заявлению:
	Оригинал в количестве ____ экз., на ____ л. Копия в количестве ____ экз., на ____ л.
	Оригинал в количестве ____ экз., на ____ л. Копия в количестве ____ экз., на ____ л.
	Оригинал в количестве ____ экз., на ____ л. Копия в количестве ____ экз., на ____ л.

9	Примечание:

Лист № ____	Всего листов ____
-------------	-------------------

10	Подтверждаю свое согласие, а также согласие представляемого мною лица на обработку персональных данных (сбор, систематизацию, накопление, хранение, уточнение (обновление, изменение), использование, распространение (в том числе передачу), обезличивание, блокирование, уничтожение персональных данных, а также иные действия, необходимые для обработки персональных данных в рамках предоставления органами, осуществляющими присвоение, изменение и аннулирование адресов, в соответствии с законодательством Российской Федерации), в том числе в автоматизированном режиме, включая принятие решений на их основе органом, осуществляющим присвоение, изменение и аннулирование адресов, в целях предоставления государственной услуги.
----	--

11	Настоящим также подтверждаю, что: сведения, указанные в настоящем заявлении, на дату представления заявления достоверны; представленные правоустанавливающий(ие) документ(ы) и иные документы и содержащиеся в них сведения соответствуют установленным законодательством Российской Федерации требованиям.
----	---

12	Подпись _____ Дата _____
	(подпись) (инициалы, фамилия) " __ " ____ г.

13	Отметка специалиста, принявшего заявление и приложенные к нему документы:

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Административному регламенту предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

(Ф.И.О., адрес заявителя (представителя) заявителя)

(регистрационный номер заявления о присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса)

Решение об отказе в присвоении объекту адресации адреса или аннулировании его адреса

от _____ № _____

(наименование органа местного самоуправления, органа государственной власти субъекта Российской Федерации – города федерального значения или органа местного самоуправления внутригородского муниципального образования города федерального значения, уполномоченного законом субъекта Российской Федерации)

сообщает, что _____ (Ф.И.О. заявителя в дательном падеже, наименование, номер и дата выдачи документа,

подтверждающего личность, почтовый адрес – для физического лица; полное наименование, ИНН, КПП (для

русского юридического лица), страна, дата и номер регистрации (для иностранного юридического лица),

почтовый адрес – для юридического лица)

на основании Правил присвоения, изменения и аннулирования адресов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2014 года № 1221, отказано в присвоении (аннулировании) адреса следующему (нужное подчеркнуть)

объекту адресации _____ (вид и наименование объекта адресации, описание

местонахождения объекта адресации в случае обращения заявителя о присвоении объекту адресации адреса,

адрес объекта адресации в случае обращения заявителя об аннулировании его адреса)

в связи с _____

(основание отказа)

Уполномоченное лицо органа местного самоуправления, органа государственной власти субъекта Российской Федерации – города федерального значения или органа местного самоуправления внутригородского муниципального образования города федерального значения, уполномоченного законом субъекта Российской Федерации

(должность, Ф.И.О.)

(подпись)

М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Административному регламенту предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

Последовательность административных процедур при предоставлении муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»



ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Административному регламенту предоставления муниципальной услуги «Присвоение, изменение и аннулирование адресов»

Расписка в получении документов

Адрес: _____ Ф.И.О. _____

№	Наименование документов	Количество экземпляров		Примечание
		подлинных	копий	

Специалист _____

Дата выдачи расписки « ____ » _____ 20 ____ года

Расписку получил _____

О готовности документов прошу уведомить меня по тел. _____

или электронному адресу _____

Подпись _____

<1> Строка дублируется для каждого объединенного земельного участка.
 <2> Строка дублируется для каждого перераспределенного земельного участка.
 <3> Строка дублируется для каждого разделенного помещения.
 <4> Строка дублируется для каждого объединенного помещения.

АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 27.11.2018 № 2892-ПА

О признании утратившими силу постановлений
Администрации города Нижний Тагил

В соответствии с частью 10 статьи 26, пунктом 5 части 3 статьи 112 Федерального закона от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», руководствуясь статьей 26 Устава города Нижний Тагил:

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Признать утратившими силу:

1) постановление Администрации города Нижний Тагил от 16.04.2013 № 757 «Об утверждении Положения о применении в городе Нижний Тагил порядка общественного обсуждения закупок товаров (работ, услуг) для муниципальных нужд на сумму свыше 1 миллиарда рублей»;

2) постановление Администрации города Нижний Тагил от 10.12.2013 № 2907 «Об определении начальной (максимальной) цены контракта».

2. Опубликовать данное постановление в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

В. Ю. ПИНАЕВ,
Глава города.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

о результатах публичных слушаний по проекту решения
о предоставлении разрешения на отклонение
от предельных параметров разрешенного строительства,
реконструкции объектов капитального строительства
для земельного участка с кадастровым номером 66:56:0403006:18

14 ноября 2018 года

В процессе организации и проведения публичных слушаний по проекту решения о предоставлении Никитину Сергею Александровичу разрешения на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства «минимальный отступ от границ земельных участков в целях определения мест допустимого размещения зданий, строений, сооружений, за пределами которых запрещено строительство зданий, строений, сооружений» – 0 метров с восточной границы для земельного участка с кадастровым номером 66:56:0403006:18, расположенного в территориальной зоне Ж-1 «Зона застройки индивидуальными жилыми домами городского населенного пункта» по адресу: Свердловская область, город Нижний Тагил, улица Луначарского, 21 (далее – проект) зарегистрировано 0 участников публичных слушаний.

Заключение о результатах публичных слушаний по проекту подготовлено на основании протокола публичных слушаний от 14 ноября 2018 года.

В процессе организации и проведения публичных слушаний по рассмотрению проекта замечаний и предложений от участников публичных слушаний не поступало.

Опубликовать заключение о результатах публичных слушаний по проекту в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

И.о. начальника управления,
заместитель начальника Управления
архитектуры и градостроительства
Администрации города Нижний Тагил

Е. В. ИСТОМИНА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
о результатах
публичных слушаний
по проекту решения
о предоставлении разрешения
на условно разрешенный вид
использования
земельного участка,
образуемого в кадастровом
квартале 66:56:0111008

14 ноября 2018 года

В процессе организации и проведения публичных слушаний по проекту решения о предоставлении Администрации города Нижний Тагил разрешения на условно разрешенный вид использования земельного участка, образуемого в кадастровом квартале 66:56:0111008, с присвоенным 09.11.2018 кадастровым номером 66:56:0111008:454, расположенного в территориальной зоне Ж-1 «Зона застройки индивидуальными жилыми домами городского населенного пункта» по адресу: город Нижний Тагил, улица Совхозная, 5б – «объекты обслуживания жилой застройки, офисы» (далее – проект) зарегистрировано 0 участников публичных слушаний.

Заключение о результатах публичных слушаний по проекту подготовлено на основании протокола публичных слушаний от 14 ноября 2018 года.

В процессе организации и проведения публичных слушаний замечаний и предложений от участников публичных слушаний по проекту не поступало.

Опубликовать заключение о результатах публичных слушаний по проекту в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил.

И.о. начальника управления,
заместитель начальника Управления
архитектуры и градостроительства
Администрации города
Нижний Тагил **Е. В. ИСТОМИНА**

Виды ремонта, предусмотренные ч. 2 ст. 17 Закона *, в соответствии с предложениями регионального оператора								
Утепление фасадов	Переустройство неветилируемой крыши на вентилируемую крышу, устройство выходов на кровлю	Усиление чердачных перекрытий многоквартирного дома	Ремонт внутридомовых систем пожарной автоматики и противоподымной защиты, внутреннего противопожарного водопровода	Установка узлов управления и регулирования потребления тепловой энергии в системе теплоснабжения и горячего водоснабжения в случае перевода лица, указанного в подпункте 2 или 3 части первой пункта 5 статьи 7 настоящего Закона, на систему горячего водоснабжения, при которой горячее водоснабжение осуществляется путем нагрева воды с использованием индивидуального теплового пункта без отбора горячей воды из тепловой сети	Усиление ограждающих несущих конструкций многоквартирного дома	Разработка проектной документации на проведение капитального ремонта	Экспертиза проектной документации на проведение капитального ремонта	Строительный контроль
руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.
15	16	17	18	19	20	21	22	23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	121 078,60
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	156 087,21
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 152,21
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20 256,21
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	218 047,50
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	107 607,22
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32 344,13
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	309 881,45
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66 579,38
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62 079,82
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66 020,88
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	86 341,23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	249 747,85
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84 618,79
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	177 005,31
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	143 532,34
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	141 876,12
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	556 575,67
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	176 223,47
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	101 150,24
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	213 078,12
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90 532,34
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90 500,24
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32 983,62
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	158 216,96	0,00	234 035,77
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	251 583,99	0,00	341 486,88
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	152 048,73	0,00	254 691,25
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83 407,94	0,00	52 095,54
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64 692,96
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140 046,05	0,00	254 469,05
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	137 945,39	0,00	206 232,87
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80 384,31	0,00	133 059,96
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	131 617,98	0,00	204 040,88
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	127 781,75	0,00	190 571,63
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68 160,88	0,00	118 730,04
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 849,08	0,00	75 808,53
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147 583,73	0,00	233 456,39
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	264 159,21	0,00	279 186,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	161 026,49	0,00	192 898,99
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45 183,25	0,00	86 327,20
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	154 173,79	0,00	164 363,58
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	429 324,38	0,00	401 891,98
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	57 966,35	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92 964,62	0,00	165 573,09
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	580 004,17	0,00	547 598,75
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 546,80	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	39 946,22	0,00	74 313,43
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 030,27	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 097 806,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62 196,48	0,00	38 000,00



ГЛАВА ГОРОДА НИЖНИЙ ТАГИЛ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ОТ 27.11.2018 № 312-ПГ

О проведении публичных слушаний по проекту межевания территории в квартале улиц Октябрьской революции, Заводская, проспект Мира, проспект Строителей в Ленинском районе города Нижний Тагил

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, статьей 28 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Положением о публичных слушаниях на территории городского округа Нижний Тагил, утвержденным Решением Нижнетагильской городской Думы от 14.07.2005 № 69 (в редакции Решений Нижнетагильской городской Думы от 06.10.2005 № 75, от 26.04.2007 № 27, от 26.05.2016 № 35), Правилами землепользования и застройки городского округа Нижний Тагил, утвержденными Решением Нижнетагильской городской Думы от 27.12.2012 № 61 (в редакции Решений Нижнетагильской городской Думы от 28.06.2013 № 33, от 08.10.2015 № 31, от 24.03.2016 № 17, от 27.10.2016 № 55, от 21.12.2017 № 58, от 28.06.2018 № 36), постановлением Администрации города Нижний Тагил от 29.12.2017 № 3290-ПА «О подготовке проекта межевания территории в квартале улиц Октябрьской революции, Заводская, проспект Мира, проспект Строителей в Ленинском районе города Нижний Тагил», руководствуясь Уставом города Нижний Тагил,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Назначить публичные слушания по проекту межевания территории в квартале улиц Октябрьской революции, Заводская, проспект Мира, проспект Строителей в Ленинском районе города Нижний Тагил (далее – проект).
2. Провести собрание участников публичных слушаний по проекту 14 декабря 2018 года, с 14.30 до 15.00 час., в помещении Управления архитектуры и градостроительства Администрации города по адресу: 622001, город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, кабинет 17.
3. Определить организатором проведения публичных

Оповещение о начале публичных слушаний

В соответствии со статьей 46 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Управление архитектуры и градостроительства Администрации города Нижний Тагил информирует о проведении публичных слушаний по проекту межевания территории в квартале улиц Октябрьской революции, Заводская, проспект Мира, проспект Строителей в Ленинском районе города Нижний Тагил (далее – проект).

Порядок проведения публичных слушаний по проекту установлен статьей 5.1 Градостроительного кодекса РФ. Срок проведения публичных слушаний по проекту – не менее одного месяца не более трех со дня оповещения жителей до дня опубликования заключения о результатах публичных слушаний.

Собрание участников публичных слушаний состоится 14 декабря 2018 года, с 14.30 до 15.00 час., в помещении Управления архитектуры и градостроительства Администрации города по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, кабинет 17.

Информационные материалы по проекту размещены в разделе «Публичные слушания» на официальном сайте города Нижний Тагил – www.ntagil.org.

Открыта экспозиция проекта в помещении Управления архитектуры и градостроительства Администрации города по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, фойе 2-го этажа (посещение экспозиции возможно в рабочие дни с 8.30 до 17.30 час.). Консультирование посетителей экспозиции по проекту проводится по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, кабинет 21 (в рабочие дни с 9.00 до 12.00 и с 13.00 до 17.00 часов).

Участниками публичных слушаний по вопросам градостроительной деятельности являются граждане, обладающие избирательным правом на выборах в органы местного самоуправления муниципального образования «городской округ Нижний Тагил», а также правооблада-

тели земельных участков и (или) объектов капитального строительства, помещений, являющихся частью объекта капитального строительства, расположенных на территории, применительно к которой проводятся публичные слушания.

- слушаний Управление архитектуры и градостроительства Администрации города.
4. Управлению архитектуры и градостроительства Администрации города:
 - 1) обеспечить прием предложений и замечаний участников публичных слушаний в Управлении архитектуры и градостроительства Администрации города по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, кабинет 15, в период размещения проекта, подлежащего рассмотрению на публичных слушаниях, информационных материалов к нему и проведения экспозиции или экспозиций проекта;
 - 2) открыть с 6 декабря 2018 года экспозицию по проекту по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36, фойе второго этажа;
 - 3) разместить информационные материалы по проекту на официальном сайте города Нижний Тагил;
 - 4) обеспечить публикацию оповещения о начале публичных слушаний по проекту в газете «Тагильский рабочий», размещение на официальном сайте города Нижний Тагил и на стенде Управления архитектуры и градостроительства Администрации города по адресу: город Нижний Тагил, улица Красноармейская, 36.
 5. Опубликовать данное постановление в газете «Тагильский рабочий» и разместить на официальном сайте города Нижний Тагил в срок до 28 ноября 2018 года.
 6. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на начальника Управления архитектуры и градостроительства Администрации города.
- Срок контроля – 1 февраля 2019 года.

**В. Ю. ПИНАЕВ,
Глава города.**

тели земельных участков и (или) объектов капитального строительства, помещений, являющихся частью объекта капитального строительства, расположенных на территории, применительно к которой проводятся публичные слушания.

Регистрация участников публичных слушаний, а также запись в журнале учета посетителей экспозиции осуществляется только при наличии паспорта гражданина Российской Федерации либо иного документа, заменяющего паспорт гражданина Российской Федерации, установленного федеральным законодательством. Участники публичных слушаний, являющиеся правообладателями соответствующих земельных участков и (или) расположенных на них объектов капитального строительства и (или) помещений, являющихся частью указанных объектов капитального строительства, расположенных на территории, применительно к которой проводятся публичные слушания, также представляют сведения из Единого государственного реестра недвижимости и иные документы, устанавливающие или удостоверяющие их права.

В период размещения проекта, подлежащего рассмотрению на публичных слушаниях, информационных материалов к нему, и проведения экспозиции или экспозиций такого проекта, участники публичных слушаний, прошедшие идентификацию в соответствии с пунктом 12 статьи 5.1 Градостроительного кодекса РФ вправе вносить предложения и замечания, касающиеся проекта, рассматриваемого на публичных слушаниях, в следующем порядке:

- в письменной форме в адрес организатора публичных слушаний;
- посредством записи в журнале учета посетителей экспозиции;
- в письменной или устной форме в ходе проведения собрания участников публичных слушаний.

Телефоны
отдела рекламы:
41-50-09, 41-50-10

Извещение о проведении собрания о согласовании местоположения границ земельного участка

Кадастровым инженером Бурковой Светланой Геннадьевной (номер регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность – 4935, 622001, обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова, 49, стр. 4, эт. 2, тел.: 8 (3435) 47-17-24, 8-906-808-03-92, e-mail: nt.burkova@uralbti.ru) выполняются кадастровые работы в отношении земельного участка с К№ 66:19:2001001:237, расположенного: обл. Свердловская, Пригородный район, с. Малая Ляя, ул. Ленина, 136, кадастровый квартал 66:19:2001001.

Заказчиком кадастровых работ является Синицина Светлана Борисовна (телефон 8-982-170-00-19).

Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова, 49, стр. 4, эт. 2, филиал «Горнозаводское БТИ» 28.12.2018 г., в 10.00.

С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова, 49, стр. 4, эт. 2.

Требования о проведении согласования местоположения границ земельного участка на местности принимаются 28.11.2018 г. по 28.12.2018 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с 28.11.2018 г. по 28.12.2018 г. по адресу: 622001, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова, 49, стр. 4, эт. 2.

При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы о правах на земельный участок (часть 12 статьи 39, часть 2 статьи 40 Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»).

Реклама

Извещение о проведении собрания о согласовании местоположения границ земельного участка

Кадастровым инженером Калашниковым С. А. (идентификационный номер квалификационного аттестата 66-10-95, номер регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность – 1379, 622001, г. Нижний Тагил, ул. К. Маркса, 9-63, Geoidd@vandex.ru, тел.: 8 (3435) 42-26-58, 21-12-20) выполняются кадастровые работы по уточнению местоположения границ и площади в отношении земельного участка с кадастровым номером 66:56:0114002:285, расположенного по адресу: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, СТ «Заря», п. Гольный Камень, линия 5, уч. 36.

Заказчиком кадастровых работ является Кузова М. Е. (Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Горюхинова, дом 86, контактный телефон 8 (3435) 42-26-58).

Собрание заинтересованных лиц по поводу согласования местоположения границ состоит по адресу: г. Нижний Тагил, ул. К. Маркса, 9-63, 9 января 2019 г., в 13 часов 00 минут.

С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Нижний Тагил, ул. К. Маркса, 9-63.

Обоснованные возражения относительно местоположения границ, содержащихся в проекте межевого плана, и требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с 28 ноября 2018 г. по 9 января 2019 г. по адресу: Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. К. Маркса, 9-63.

Смежный земельный участок, с правообладателем которого требуется согласовать местоположение границ: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, СТ «Заря», п. Гольный Камень, линия 5, уч. 34 (кадастровый номер 66:56:0114002:283).

При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы, подтверждающие права на соответствующий земельный участок.

Реклама

Извещение о согласовании местоположения границ земельного участка

Кадастровым инженером Кузнецовой М. М. (идентификационный номер квалификационного аттестата 66-11-366, 622001, г. Нижний Тагил, ул. Уральская, 2, офис 14, тел. 8-922-221-15-78) в отношении земельного участка с кадастровым номером 66:56:0208002:76, расположенного по адресу: Свердловская область, г. Нижний Тагил, СНТ «Золотой ключик», уч. 76.

Смежный земельный участок: Свердловская область, г. Нижний Тагил, СНТ «Золотой ключик», уч. 78 (кадастровый номер земельного участка 66:56:0208002:78).

Заказчик кадастровых работ: Голованев Юрий Михайлович (Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Шмидта, дом 17а, кв. 11, телефон 8-952-737-76-30).

Собрание заинтересованных лиц по поводу согласования местоположения границ состоит 28.12.2018 г., в 14.30, по адресу: г. Нижний Тагил, ул. Уральская, 2, офис 14.

С проектами межевых планов можно ознакомиться в течение тридцати дней с момента выхода объявления по адресу: г. Нижний Тагил, ул. Уральская, 2, офис 14.

Требования по согласованию местоположения границ с установлением таких границ на местности и/или обоснованные возражения после ознакомления с проектами межевых планов необходимо направлять в течение пятнадцати дней с даты опубликования настоящего извещения по адресу: 622001, г. Нижний Тагил, ул. Уральская, 2, офис 14.

При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы, подтверждающие права заинтересованных лиц на соответствующие земельные участки.

Реклама

Извещение о согласовании местоположения границ земельного участка

Кадастровым инженером Топоровой Клавдией Диванов (622016, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Ермака, 44а, e-mail: kadastrvoe_buro@mail.ru, тел. 8-912-28-77-300, 66-10-121; Свердловская область, Пригородный район, с. Покровское, ул. Советская, 74; e-mail: toporova_k@mail.ru, тел. 8 (3435) 48-11-00) в отношении земельного участка с кадастровым № 66:56:0202005:331, расположенного: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, НП «ОС ОАО НТМК», сад № 3 по р. Мокрая Ольховка, ул. Трудовая, уч. 335, выполняются кадастровые работы по уточнению местоположения границ и (или) площади земельного участка.

Заказчиком кадастровых работ является Шушарина Надежда Вячеславовна (телефон 8-908-928-14-01; адрес: Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Матросова, д. 9а, кв. 25).

Собрание заинтересованных лиц по поводу согласования местоположения границ состоит по адресу: г. Нижний Тагил, ул. Ермака, 44а, кабинет № 4, 28 декабря 2018 г., в 10 часов 00 минут.

С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Нижний Тагил, ул. Ермака, 44а, кабинет № 4.

Обоснованные возражения относительно местоположения границ, содержащихся в проекте межевого плана, и требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с 28 ноября по 18 декабря 2018 г. по адресу: г. Нижний Тагил, ул. Ермака, 44а, кабинет № 4.

Смежный земельный участок, с правообладателем которого требуется согласовать местоположение границ: кадастровый номер 66:56:0202005:333 (адрес: обл. Свердловская, г. Нижний Тагил, НП «ОС ОАО НТМК», сад № 3 по р. Мокрая Ольховка, ул. Трудовая, уч. 337).

При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы, подтверждающие права на соответствующий земельный участок.

Реклама

Подписной индекс газеты «Тагильский рабочий» – 2109

ТАГИЛЬСКИЙ РАБОЧИЙ

УЧРЕДИТЕЛИ:

Администрация города Нижний Тагил, 622034, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Пархоменко, 1а;
МАУ «Нижнетагильская информационная компания «Тагил-пресс» (пр. Ленина, 11)
Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по УРФО
Регистр. свидетельство ПИ № ФС11-1302

ИЗДАТЕЛЬ:

МАУ «Нижнетагильская информационная компания «Тагил-пресс», 622001, г. Нижний Тагил, пр. Ленина, 11.

ДИРЕКТОР – ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР Сергей Леонардович ЛОШКИН (тел. (3435) 41-49-85)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР Владимир Олегович ТРОШИН (тел. (3435) 23-00-34)

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

622001, г. Нижний Тагил, пр. Ленина, 11.

Выходит по средам, четвергам и пятницам.
Номер набран и сверстан в компьютерном центре
МАУ «Нижнетагильская информационная компания «Тагил-пресс».

Отпечатан в ООО «Типография Нижнетагильская». Адрес: 622001, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Газетная, 81. 3. 3657. Т. 52. Объем 7 п. л.

Цена свободная.
Время подписания в печать по графику – 19.30, фактически – 19.15.

- Использование материалов, опубликованных в газете, только по согласованию с редакцией. Ссылка на газету обязательна.
- Ответственность за публикуемые объявления несут рекламодатели.
- Рекламуемые товары и услуги подлежат обязательной сертификации и лицензированию.
- Материалы со словом «Реклама» публикуются на коммерческой основе (на правах рекламы).

Подписной индекс 2109

