

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Курганский государственный университет»

Кафедра «Организация и безопасность движения»

ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

Часть вторая

Методические указания к выполнению лабораторных работ
для студентов всех форм обучения
направления 23.03.01 «Технология транспортных процессов»

Курган 2016

Кафедра: «Организация и безопасность движения»

Дисциплина: «Технические средства организации движения»
(направление 23.03.01 «Технология транспортных процессов»).

Составил: канд. техн. наук, доцент И.П. Димова.

Утверждены на заседании кафедры « 3 » _____ декабря _____ 2015 г.

Рекомендованы методическим советом университета

« 19 » _____ декабря _____ 2014 г.

ВВЕДЕНИЕ

Лабораторные занятия проводятся для закрепления теоретических основ, полученных при изучении дисциплины «Технические средства организации движения», и позволяют выпускнику успешно решать задачи, связанные с его самостоятельной инженерной, исследовательской и организационной деятельностью.

В дисциплине рассматриваются методы управления дорожным движением, конструкция, размещение, монтаж, настройка и эксплуатация технических средств организации дорожного движения.

Курс предназначен для выработки у студентов навыков, позволяющих грамотно с инженерной точки зрения с помощью организационных мероприятий обеспечивать безопасность дорожного движения с использованием технических средств регулирования дорожного движения.

Порядок выполнения и защиты лабораторных работ

Лабораторные работы проводятся под руководством преподавателя как в специализированной лаборатории кафедры, так и на характерных участках улично-дорожной сети г. Кургана микрогруппой студентов в составе 3-5 человек. Отчет по лабораторным работам выполняется каждым студентом индивидуально. Содержание отчета приведено в указаниях к соответствующей лабораторной работе. Титульный лист оформляется в соответствии с приложением А, текстовая и графическая части отчета должны соответствовать требованиям [12].

К защите лабораторных работ допускаются студенты, выполнившие все работы и оформившие их соответствующим образом.

Перед проведением каждой лабораторной работы преподаватель проводит инструктаж по технике безопасности. Усвоение каждым студентом правил техники безопасности фиксируется в журнале инструктажа лаборатории.

После проверки результатов преподаватель допускает студента к защите, в ходе которой студенту предлагается ответить на контрольные вопросы для проверки и закрепления теоретических знаний и практических навыков по изучаемой теме.

Основные требования техники безопасности при выполнении лабораторных работ по курсу «Технические средства организации движения»

1 Перед выполнением каждой работы преподаватель проводит инструктаж по охране труда применительно к конкретным условиям проведения занятий.

2 При проведении занятий в специализированной лаборатории студентам запрещается отходить от своего рабочего места к другим рабочим местам без разрешения преподавателя; пользоваться оборудованием лаборатории, которое

не предусмотрено настоящими «Методическими указаниями», прикасаться к токоведущим частям оборудования, находящимся под напряжением.

3 При проведении работ на улицах студенты должны находиться в безопасной зоне (вне проезжей части). Категорически запрещается выходить на проезжую часть и создавать помехи движению. После окончания работы студенты организованно собираются в безопасной зоне для подведения итогов работы.

Лабораторная работа № 5

Изучение правил применения дорожных знаков и дорожной разметки

Цель работы – изучить дорожные знаки и дорожную разметку на заданной проезжей части, ознакомиться с правилами применения данных технических средств организации дорожного движения (по ГОСТ 52289-2004): дорожные знаки (ГОСТ Р 52290), дорожная разметка (ГОСТ Р 51256-2011), а также дорожных ограждений и направляющих устройств на улично-дорожной сети (УДС).

1 Место проведения работы

Участок проезжей части города Кургана выбирается студентом и согласовывается с преподавателем.

2 Содержание работы

- 2.1 Ознакомление с основными требованиями, предъявляемыми к применению технических средств регулирования движения.
- 2.2 Проведение осмотра заданного участка УДС.
- 2.3 Изображение заданного участка проезжей части с расположением технических средств регулирования.
- 2.4 Обработка и анализ проведенных исследований.

3 Общие положения

Назначение и классификация дорожных знаков. Дорожные знаки применяют на автомобильных дорогах и улицах для организации движения и обеспечения его безопасности. Они устанавливают определенный порядок или информируют водителей и пешеходов об условиях движения на пути их следования.

Дорожные знаки классифицируют по информационно-смысловому содержанию, а также по ряду других признаков, связанных с особенностями их конструктивного исполнения.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. подразделяет знаки по информационно-смысловому содержанию на предупреждающие, обязательного предписания и указательные. В рамках этих рекомендаций, а также с учетом материалов дополнительного Европейского соглашения 1971 г. в нашей стране принято восемь групп дорожных знаков: предупреждающие, приоритета, запрещающие, предписывающие, особых предписаний, информационные, сервиса, дополнительной информации (таблички). Название группы говорит об их функциональном назначении. Предупреждающие, информационные знаки и знаки сервиса информируют о дорожных условиях, порядке движения, различных объектах на дороге или вблизи нее.

Запрещающие и предписывающие, знаки особых предписаний, а также знаки приоритета вводят определенные ограничения, которые распространяются на всех или какую-то группу участников движения.

Знаки в целях быстрого и надежного их восприятия характеризуются определенными формой, размером и цветом фона, зафиксированными в ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

Независимо от конструкции знака, времени суток, погодных и дорожных условий должно быть обеспечено своевременное восприятие водителем передаваемой знаком информации. Поэтому стандартом предусмотрены для дорожных знаков одной и той же группы (кроме табличек и некоторых знаков, размеры которых оговариваются стандартом) четыре типоразмера (таблица 1). Качество восприятия информации зависит от времени, в течение которого водитель видит знак, и его углового размера

$$\alpha = \arctg (h_{\text{зн}} / l_0), \quad (1)$$

где $h_{\text{зн}}$ – размер знака, т. е. размер одной из сторон треугольника, квадрата, меньшей стороны прямоугольника или диаметр круга, м;

l_0 — расстояние, на котором водитель опознает знак, м.

Таблица 1 – Типоразмеры знаков

Типоразмер знака по ГОСТ Р 52290	Применение знаков	
	вне населенных пунктов	в населенных пунктах
I	Дороги с одной полосой	Дороги и улицы местного значения, проезды, улицы и дороги в сельских поселениях
II	Дороги с двумя и тремя полосами	Магистральные дороги, кроме скоростных, магистральные улицы
III	Дороги с четырьмя и более полосами и автомагистрали	Магистральные дороги скоростного движения
IV	Места производства ремонтных работ на автомагистралях, опасные участки на других дорогах при обосновании целесообразности применения	
Примечание: классификация дорог вне населенных пунктов – по СП 34.13330.2012 [9]; классификация улиц и дорог в населенных пунктах – по СП 42.13330.2011 [10].		

С увеличением скорости, числа полос и интенсивности движения процесс восприятия водителем знака затрудняется. С учетом порогового углового размера, максимально разрешенной скорости движения и видимости в светлое время суток размер знака:

$$h_{\text{зн}} = 0,637v_p \alpha_{\text{П}},$$

где v_p – максимально разрешенная скорость, км/ч;

$\alpha_{\text{П}}$ – модальное значение порогового углового размера опознания знака днем, мин.

При выборе места установки знака учитывают характер передаваемой им информации, особенности зрительного восприятия знака водителями, а также интенсивность и скорость движения транспортных средств на этом участке. В зависимости от значения знака водитель может совершать различные действия, вплоть до остановки автомобиля. Поэтому расстояние видимости и расстояние от знака до места, о котором он предупреждает, должны быть достаточными для оценки его содержания, принятия решения и выполнения водителем определенных действий по управлению автомобилем.

В соответствии с государственным стандартом «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» предупреждающие знаки (за редким исключением) устанавливаются на автомобильных дорогах на расстоянии 150-300 м от начала опасного участка, а в населенных пунктах на расстоянии 50-100 м. При этом учитывают, что скорость движения в первом случае выше, чем во втором.

Способы установки знаков. Дорожные знаки устанавливают справа по ходу движения автомобиля, слева или над проезжей частью располагают дублирующие. Над проезжей частью располагают знаки 5.15.1 и 5.15.2, указывающие направления движения по полосам, а также предварительные указатели направлений 6.9.2. Размещают над дорогой и другие основные знаки, если содержащаяся на них информация относится к отдельной полосе движения.

Высоту и способ установки в каждом конкретном случае выбирают из условий наилучшей видимости знака. Кроме того, следует учитывать возможность случайного или преднамеренного их повреждения, а также загрязнения лицевой поверхности брызгами от проходящих автомобилей. Способы установки знаков на автомобильных дорогах и в населенных пунктах показаны на рисунке 1, все размеры даны в метрах.

На автомобильных дорогах стойки знаков устанавливают за бровкой земляного полотна — на бермах, присыпанных к обочине, и откосах насыпи, а также на полосе отвода за боковой канавой или над обочинами. При этом расстояние от края обочины до ближайшего края знака должно составлять 0,5—2,0 м (рисунок 1 а—в), а до края знаков индивидуального проектирования — 0,5 - 5,0 м. В стесненных условиях стойки знаков устанавливают, как исключение, на обочинах или разделительной полосе при соблюдении минимально

допустимого расстояния 1 м между проезжей частью и краем знака (рисунок 1 д, ж). В этих случаях знаки не должны ограничивать видимость, а их стойки должны быть ударобезопасными или иметь защитные ограждения.

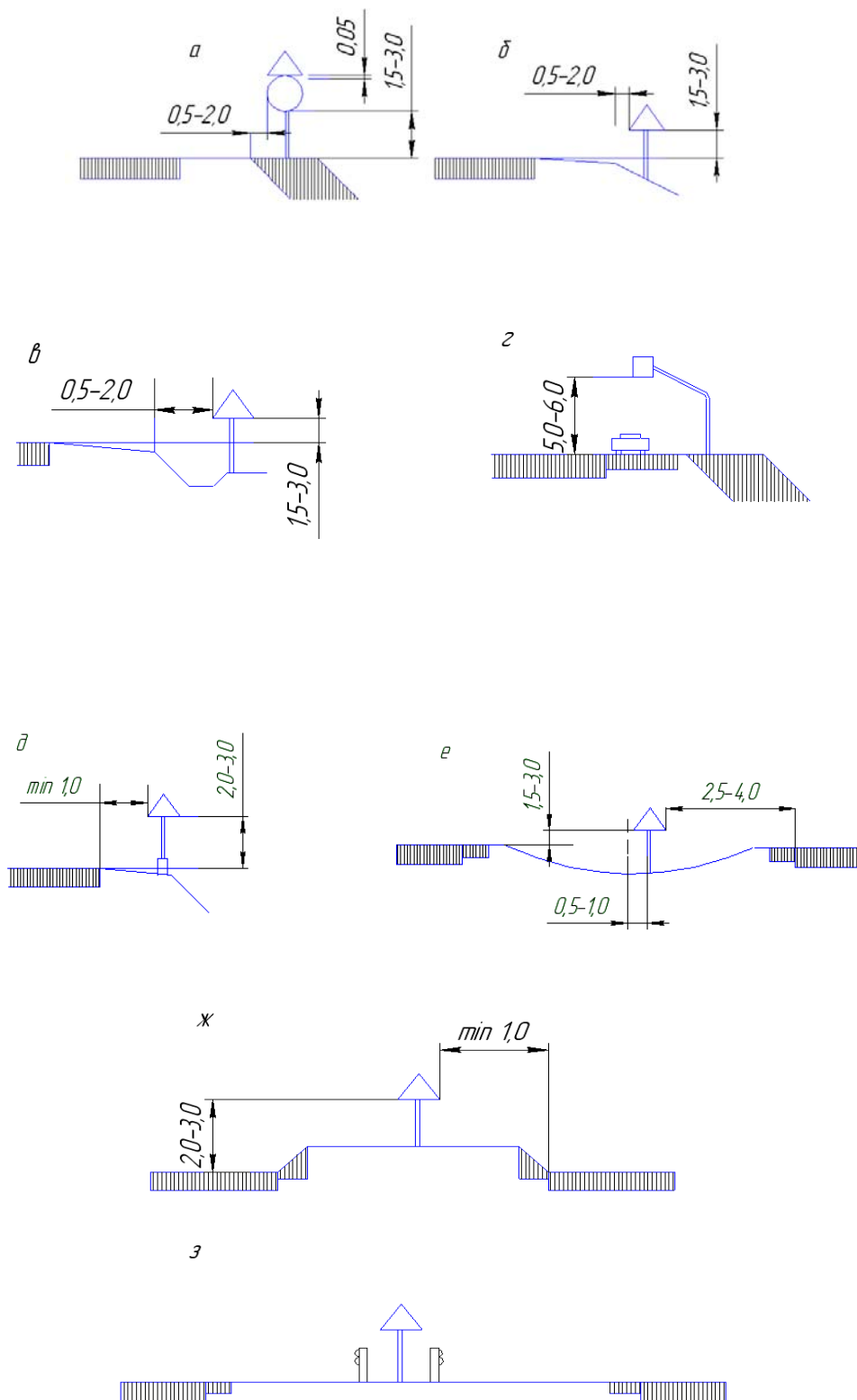


Рисунок 1 – Способы установки знаков на автомобильных дорогах и в населенных пунктах

Назначение и классификация разметки. Разметкой называют линии, надписи, и другие обозначения на проезжей части и элементов дорожных сооружений, устанавливающих порядок движения или информирующих водителей или пешеходов об условиях движения.

Разметка делится на горизонтальную и вертикальную.

К горизонтальной относятся продольная, поперечная и другие виды разметки, которые включают островки, надписи, указательные стрелы, наносимые на дорожное покрытие.

К вертикальной относятся линии наносимые на элементы дорожных сооружений, обстановки дорог и различных предметов, которые представляют опасность для движения с целью предупреждения наезда на них транспортных средств.

Дорожная разметка наносится в случаях, предусмотренных ГОСТом.

Дорожная разметка способствует безопасности движения, увеличению пропускной способности дорог, в том числе позволяет оптимизировать маршрутное ориентирование в темное время суток.

Дорожная разметка может влиять на изменение скорости движения или положения автомобиля на проезжей части. Это свойство разметки используется при нанесении прерывистых линий. По данным исследований, водитель выбирает такую скорость движения, при которой частота мелькания штрихов не превышает 3 Гц. Поэтому основополагающей характеристикой прерывистой линии разметки является отношение длины штриха и разрыва.

Наибольшее влияние на режим движения оказывает разметка с соотношениями 1:1 и наименьшее – 1:3. Уменьшение общей длины штриха и разрыва ведет к снижению скорости. На таких участках дорог целесообразно применять «переходную» линию горизонтальной разметки, обеспечивающую плавное изменение частоты мелькания.

Сплошную осевую линию наносят на участках, где необходимо запретить изменение полосы движения.

Также применяются линии приближения, которые наносят между прерывистой и сплошной линиями продольной разметки.

Вертикальную разметку применяют для предупреждения наезда транспортного средства на опоры и пролетные строения мостов и путепроводов, ограждающие устройства, и их опоры, круглые тумбы на разделительных полосах и островках безопасности, вертикальные поверхности островков безопасности, бордюры, торцевые части парапета и т.п.

Поверхность дорожных сооружений, которыми могут быть опоры путепроводов, торцевые поверхности тоннелей, подпорные стены и т.п. размечают, когда они расположены в пределах обочины или находятся на расстоянии ближе 1 м от края проезжей части при наличии тротуара или разделительной полосы, а также в других случаях, когда этого требует условие движения. Для этого используют разметку 2.1. Эти полосы наносят на вертикальные поверхности дорожных сооружений, обращенных в сторону

приближающихся транспортных средств. Наклон полос должен быть в сторону проезжей части.

При больших ширине и высоте вертикальных поверхностей размечают только ближайший к проезжей части край на ширину 0,5 м и высоту не менее 3 м. Нижний край дорожных сооружений, находящихся над проезжей частью, обозначают разметкой 2.2 при вертикальном габаритном размере менее 5 м (это могут быть пролетные строения путепроводов, перекрытие тоннелей и т.д.).

В процессе выполнения лабораторной работы студенту необходимо заполнить таблицу отклонений

Таблица 2 – Соответствия и отклонения выбора и установки технических средств требованиям нормативных документов

ТСОДД	Обозначение по ПДД	Нормативный параметр		Соответствие
		Номинальное значение	Фактическое значение	
Дорожные знаки				
Дорожная разметка				
Дорожное ограждение				
Направляющие устройства				

4 Содержание отчета

4.1 План заданного участка дороги с расположением технических средств регулирования.

4.2 Обработка и анализ проведенных исследований с заполнением таблицы отклонений от нормативных параметров.

4.3 Вывод о соответствии исследуемых параметров технических средств.

5 Контрольные вопросы

- 1 Для чего применяют дорожные знаки?
- 2 Каковы принципы классификации дорожных знаков?
- 3 Какие дорожные знаки устанавливают на пересечениях и примыканиях?
- 4 Каковы область применения и устройство управляемых знаков?
- 5 Каково назначение дорожной разметки?
- 6 В каких случаях применяется горизонтальная разметка?
- 7 В каких случаях применяется вертикальная разметка?
- 8 Каковы способы нанесения разметки на дорожное покрытие?

Лабораторная работа № 6

Проектирование регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов

Цель работы – получить навыки по оборудованию нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов техническими средствами организации дорожного движения, в том числе с использованием пешеходной вызывной сигнализации.

1 Место проведения работы

Учебная лаборатория кафедры.

2 Содержание работы

2.1 Ознакомление с основными требованиями, предъявляемыми к оборудованию пешеходных переходов техническими средствами.

2.2 Проектирование нерегулируемого и регулируемого пешеходного перехода по исходным данным.

3 Общие положения

Пешеходный переход – участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

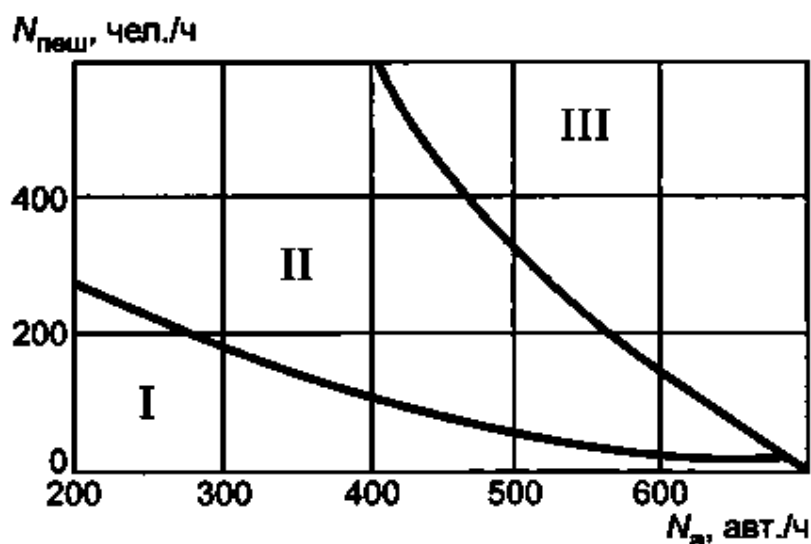
Пешеходные переходы бывают регулируемые (движение регулируется светофором или регулировщиком) и нерегулируемые (обозначены знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2).

Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200-300 м. В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более двух пешеходных переходов с интервалом 150-200 м.

Вне населенных пунктов пешеходные переходы устраивают в местах размещения пунктов питания и торговли, медицинских и зрелищных учреждений и других объектов обслуживания движения напротив тротуаров и пешеходных дорожек, ведущих к этим учреждениям.

Вне населенных пунктов места наземных пешеходных переходов должны просматриваться с обеих сторон дороги на расстоянии не менее 150 м.

Вид пешеходного перехода выбирают в зависимости от величины и соотношения интенсивности автомобильного N_a и пешеходного движения $N_{пеш}$ (рисунок 2).



*I – нерегулируемые наземные переходы; II – регулируемые наземные переходы;
III – внеуличные переходы (надземные и подземные)*

Рисунок 2 – Условия применения пешеходных переходов различных видов

На дорогах с шириной проезжей части 15 м и более наземные пешеходные переходы должны быть оборудованы островками безопасности.

На переходах со светофорным регулированием пешеходные светофоры могут быть дополнены цифровыми табло, показывающими время, оставшееся до включения разрешающего сигнала пешеходного светофора, а также звуковым сигналом, действующим во время горения разрешающего сигнала.

У наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием должны быть установлены ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода.

На дорогах с разделительной полосой в местах нахождения внеуличных пешеходных переходов (подземных и надземных) должны быть установлены ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или ограждения в виде сеток длиной не менее 20 м на разделительной полосе в обе стороны от пешеходного перехода (при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей).

Ширину размечаемого пешеходного перехода определяют по интенсивности пешеходного движения из расчета 1 м на каждые 500 пеш./ч, но не менее 4 м. Разметку 1.14.1 применяют на пешеходных переходах, ширина которых не превышает 6 м. При ширине пешеходного перехода более 6 м применяют разметку 1.14.2. Линии разметки наносят параллельно оси проезжей части. Регламентируемые значения размеров разметки 1.14.1 и 1.14.2 приведены на рисунке 3.

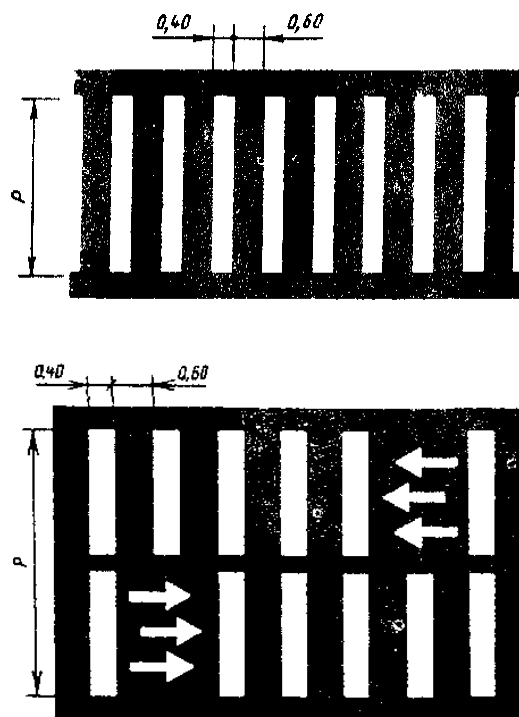


Рисунок 3 – Размеры разметки 1.14.1 и 1.14.2 в соответствии с ГОСТ

Пешеходный переход необходимо оборудовать светофорами в случае, если интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели, в то же время интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном направлении составляет не менее 150 пеш./ч.

Расчет режима светофорной сигнализации на пешеходном переходе, расположенном вне зоны регулируемого пересечения автомобильных дорог, рекомендуется выполнять в следующем порядке:

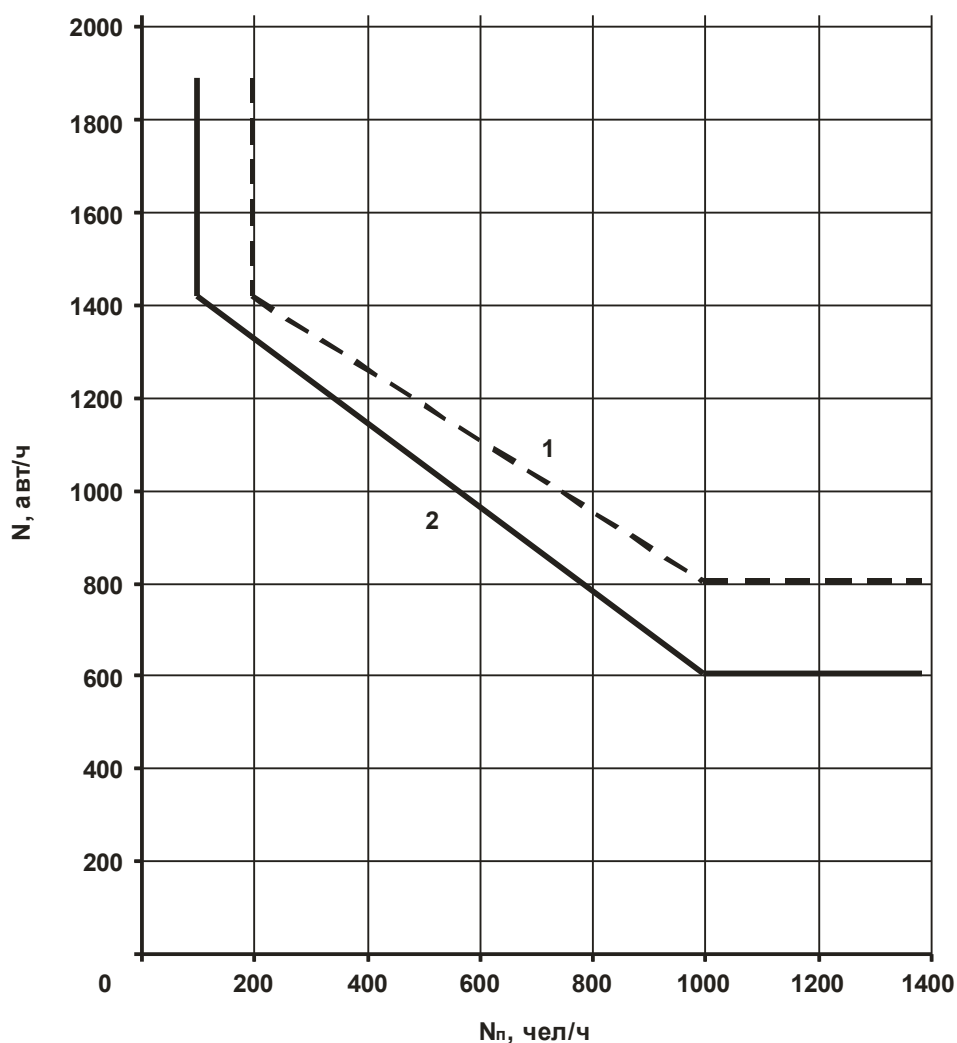
- определение длительности разрешающего сигнала пешеходного светофора;
- определение длительности разрешающего сигнала транспортного светофора;
- определение длительности цикла светофорного регулирования.

Если в результате расчета длительность зеленого сигнала транспортного светофора получилась больше 40 с, то рекомендуется рассмотреть возможность устройства островка безопасности. В этом случае может быть запроектирована длительность разрешающего сигнала пешеходного светофора из условия преодоления пешеходами в течение одного светофорного цикла расстояния от тротуара до островка безопасности.

При необходимости регулирования движения пешеходов через одну половину проезжей части (от тротуара до островка безопасности) пешеходные светофоры должны быть установлены и на второй половине проезжей части.

Оборудование пешеходных переходов вызывной пешеходной сигнализацией рекомендуется предусматривать при наличии интенсивного транспортного и пешеходного движения, причем пешеходное движение имеет эпизодический характер с резко и многократно изменяющейся в течение суток интенсивностью. Для выявления необходимости установки на пешеходном переходе вызывной светофорной сигнализации рекомендуется руководствоваться графиком, приведенным на рисунке 4 [8].

Режим вызывного регулирования для пешеходов рекомендуется вводить в случае, если точка пересечения интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков выше указанных линий.



*1 – с островком безопасности; 2 – без островка безопасности;
 N – интенсивность движения транспортных средств; N_n – интенсивность пешеходного движения*

Рисунок 3 – График для определения необходимости установки пешеходных светофоров вызывного действия на пешеходных переходах

4 Исходные данные

4.1 Интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков (таблица 2, рисунок 5).

- 4.2 Число полос движения в обоих направлениях (таблица 2).
 4.3 Ширина полосы движения принимается равной 3,5 м.
 4.4 Скорость движения пешеходов принимается равной 1,3 м/с.
 Вариант выбирается по последним трем цифрам зачетки.

Таблица 2 – Интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков

Параметр	Первая цифра варианта									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Число полос движения в обоих направлениях	4	3	4	4	6	4	2	3	6	6
Исходные данные для нерегулируемого пешеходного перехода										
$N_{п1}$, пеш/ч	2000	2900	1800	2300	1500	3500	2800	2100	1000	2800
$N_{п2}$, пеш/ч	3000	3200	2200	2100	2800	3000	2400	3400	1500	3400
Исходные данные для регулируемого пешеходного перехода										
Интенсивность движения	Вторая цифра варианта									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
$N_{п1}$, пеш/ч	280	320	140	150	420	350	310	290	300	200
$N_{п2}$, пеш/ч	200	280	60	110	380	400	250	320	400	310
$N_{тс1}$, ед/ч	950	470	800	900	1200	600	430	550	1550	2050
$N_{тс2}$, ед/ч	1100	400	710	1050	2000	510	270	200	1850	2300
Исходные данные для пешеходного перехода с вызывной сигнализацией										
Интенсивность движения	Третья цифра варианта									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
$N_{п}$, пеш/ч	400	450	550	850	1200	800	620	700	800	1100
$N_{тс}$, авт/ч	1200	1100	1080	800	1000	900	1000	900	1200	1600

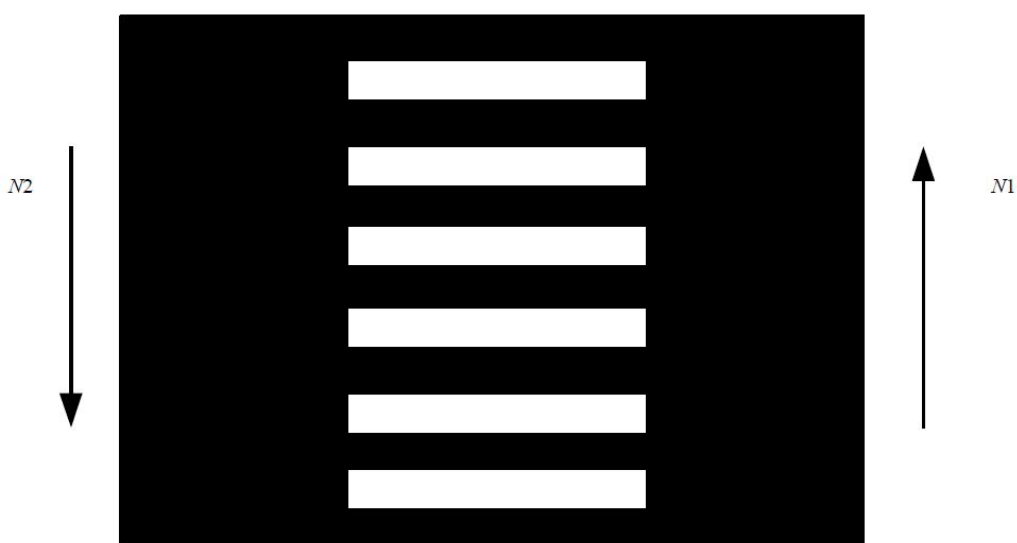


Рисунок 5 – Условная схема пешеходного перехода

5 Содержание отчета

- 5.1 Вычертить план пешеходного перехода в масштабе.
- 5.2 Рассчитать размеры основных параметров пешеходного перехода.
- 5.3 Нанести на план технические средства организации движения.
- 5.4 Начертить график работы светофорной сигнализации.
- 5.5 Сделать выводы.

6 Контрольные вопросы

- 1 Назовите виды пешеходных переходов.
- 2 Как определяют ширину пешеходного перехода?
- 3 В каких случаях целесообразно введение светофорного регулирования на пешеходном переходе?
- 4 Когда рекомендуется предусматривать оборудование пешеходных переходов вызывной пешеходной сигнализацией?
- 5 Как рассчитать длительность горения разрешающего сигнала пешеходного светофора?

Список литературы

- 1 Кременец, Ю. А. Технические средства организации дорожного движения [Текст] : учебник для вузов / Ю. А. Кременец, М. П. Печерский, М. Б. Афанасьев. – М. : ИКЦ «Академкнига», 2005. – 280 с.
- 2 Клинковштейн, Г. И. Организация дорожного движения [Текст] : учеб. для вузов / Г. И. Клинковштейн, М. Б. Афанасьев. – М. : Транспорт, 2001. – 247 с.
- 3 Аземша, С. А. Технические средства организации дорожного движения [Текст] : пособие для самостоятельной работы студентов / С. А. Аземша, В. Д. Чижонков. – Гомель : УО «БелГУТ», 2005. – 62 с.
- 4 Закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.95 № 196-ФЗ.
- 5 ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.
- 6 ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры.
- 7 ГОСТ Р 50597-93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.
- 8 ОДМ 218.6.003–2011. Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах.
- 9 СП 34.13330.2012. Автомобильные дороги.
- 10 СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
- 11 Правила дорожного движения. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/1305770/paragraph/368300:1> (дата обращения: 02.12.2015).
- 12 Шабуров, В. Н. Требования к оформлению учебных документов [Текст]. – Курган, 2007. - 32с.

Димова Ирина Петровна

ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

Часть вторая

Методические указания к выполнению лабораторных работ
для студентов всех форм обучения
направления 23.03.01 «Технология транспортных процессов»

Редактор: О.Г. Арефьева

Подписано в печать	Формат 60x84 1/16	Бумага 65 г/м ²
Печать цифровая	Усл.печ.л. 1,25	Уч.-изд. л. 1,25
Заказ	Тираж 25	Не для продажи

РИЦ Курганского государственного университета.
640000, г. Курган, ул. Советская 63/4.
Курганский государственный университет.