



Юридический адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241

Почтовый адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241

Тел. (391) 228-65-00, E-mail [info@ses2030.ru](mailto:info@ses2030.ru)

ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001

**Комплексная схема  
организации дорожного движения на территории  
Большемуртинского района Красноярского края**

2020 год

Утверждено  
Постановлением Администрации  
Большемуртинского района  
от «19» *января* 2020 г.



**СибЭнергоСбережение**

Юридический адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241  
Почтовый адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241  
Тел. (391) 228-65-00, E-mail [info@ses2030.ru](mailto:info@ses2030.ru)  
ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001



## Комплексная схема организации дорожного движения на территории Большемуртинского района Красноярского края

**Заказчик:** Отдел ЖКХ и строительства администрации  
Большемуртинского района.

Начальник отдела ЖКХ  
и строительства



/ Н.М. Агеевц /

(Фамилия И.О.)

Исполнитель, ООО "СибЭнергоСбережение"

Директор ООО «СЭС»



/ М.М. Стариков /

(подпись) (Фамилия И.О.)

2020 год

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 года № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» и Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», комплексная схема организации дорожного движения согласована:

<b>Наименование органа или организации</b>	<b>ФИО согласующего</b>	<b>Подпись</b>	<b>Дата</b>
Министр транспорта Красноярского края			
ФКУ Упрдор «Енисей»			
Глава Казачинский района			
Глава Тасеевский района			
Глава Сухобузимский района			
Глава Емельяновский района			
Глава Пировский района			
Глава Бирилюсского района			

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

на выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории Большемуртинского района Красноярского края

№п/п	Перечень основных требований	Содержание требований
<b>1</b>	<b>Общие данные</b>	
1.1	Заказчик	Отдел ЖКХ и строительства администрации Большемуртинского района.
1.2	Объект выполнения работ	Выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории Большемуртинского района Красноярского края
1.3	Место выполнения работ	Российская Федерация, Красноярский край, Большемуртинский район.
1.4	Срок выполнения работ	С даты заключения муниципального контракта по 25 октября 2020г.
1.5	Основание для разработки КСОДД	Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Закон об организации дорожного движения) Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения", другие действующие нормативные документы и правовые акты.
1.6	Основные цели и задачи разработки документации	<ul style="list-style-type: none"> <li>- формирование комплексных решений по организации дорожного движения;</li> <li>- реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения;</li> <li>- обеспечение безопасности дорожного движения;</li> <li>- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;</li> <li>- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;</li> <li>- размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и (или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных</li> </ul>

1.7	Технические требования	Документация по ОДД должна быть разработана в соответствии с Правилами подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденными приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480 и соответствовать всем требованиям законодательства Российской Федерации в области градостроительной деятельности, дорожной деятельности, обеспечения безопасности дорожного движения, экологической безопасности и технического регулирования.
1.8	Исходная информация, предоставляемая Заказчиком	<ul style="list-style-type: none"> <li>- размер территории – 685,6 тыс.га;</li> <li>- численность населения за последние пять лет – 18 011 чел;</li> <li>- населенных пунктов – 38;</li> <li>в том числе:</li> <li>- поселок городского типа – 1;</li> <li>- сел и деревень – 37;</li> <li>- климатические условия;</li> <li>- основные экологические характеристики;</li> <li>- общая протяженность дорог –632,36 км;</li> <li>в том числе:</li> <li>- муниципальных дорог – 256,6 км.;</li> <li>- автомобильных дорог межмуниципального значения Красноярского края, проходящих по территории Большемуртинского района – 375,76 км.</li> <li>- наличие разделительных полос, велосипедных дорожек;</li> <li>- расположение и характеристика мостов;</li> <li>- перечень детских учреждений, находящихся вдоль проезжей части;</li> <li>- численность парка автомобилей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы);</li> <li>- общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте;</li> <li>- данные о дорожно-транспортных происшествиях в динамике за период трех лет:</li> <li>- информация о предполагаемых (часто используемых) местах массовых мероприятий;</li> <li>- режимы работы светофорных объектов.</li> </ul>
1.9	Исходная информация, сбор которой осуществляется Исполнителем самостоятельно	<p>Сбор исходных данных, выполняемый силами Исполнителя, в состав которых входит:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования;</li> <li>- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;</li> <li>- функциональное зонирование территории;</li> <li>- транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями;-</li> <li>- основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах);</li> <li>- планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД;</li> <li>- плотность сети дорог;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие защитных полос, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения);</li> <li>- наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования;</li> <li>- сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы);</li> <li>- характеристика муниципального образования как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории муниципального образования;</li> <li>- отношение численности парка автомобилей к численности жителей;</li> <li>- сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения;</li> <li>- назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест);</li> <li>- размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности);</li> <li>- схемы ОДД на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются: основные габаритные размеры узла;</li> <li>- дислокация всех используемых ТСОДД;</li> <li>- интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров);</li> <li>- и другая информация при необходимости.</li> </ul>
<b>2.</b>	<b>Разработка КСОДД</b>	
2.1	Общие положения	<p>Разрабатывается и утверждается на срок 15 лет.</p> <p>Разработанные в КСОДД мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимосвязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.</p> <p><b>КСОДД разрабатывается по принципам:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>учета долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения;</b></li> <li>- использования мероприятий организации дорожного движения, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации;</li> <li>- использования технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения;</li> <li>- <b>обеспечения комплексности при решении проблем организации дорожного движения.</b></li> </ul>
2.2	Состав	<p>КСОДД должна включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) паспорт КСОДД;</li> <li>2) характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации;</li> </ol>

		<p>3) мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;</p> <p>4) оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;</p> <p>5) оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения.</p> <p>В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения и обеспечения качества транспортного обслуживания населения на территории муниципальных образований разработчиком КСОДД в составе КСОДД могут быть подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка КСОДД, и документов, указанных в пункте 2 статьи 16 Закона об организации дорожного движения. Данные предложения направляются разработчиком КСОДД в адрес органов местного самоуправления для принятия решения о целесообразности их реализации.</p>
2.3	Содержание	<p><b>Паспорт КСОДД</b> должен содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– наименование КСОДД,</li> <li>– основания для разработки КСОДД,</li> <li>– наименование заказчика и исполнителя (разработчика КСОДД), места их нахождения,</li> <li>– цели и задачи КСОДД,</li> <li>– показатели оценки эффективности организации дорожного движения,</li> <li>– сроки и этапы реализации КСОДД,</li> <li>– описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения,</li> <li>– объемы и источники их финансирования.</li> </ul> <p><b>Характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации</b> приводится для территории «Большемуртинского района» и должна включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации);</li> <li>2) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий;</li> <li>3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;</li> <li>4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории;</li> <li>5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования,</li> </ol>

организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;

6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);

7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее — ТСОДД);

8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения;

9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;

10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;

11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии);

12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;

13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

**Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения.**

В мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по:

1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;

2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок;

3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;

4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;

6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);



8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;

10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;

11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения;

12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

13) организации движения маршрутных транспортных средств;

14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;

15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

16) организации пропуска транзитных транспортных средств;

17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;

18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;

19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;

20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;

21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;

22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

При разработке мероприятий по организации дорожного движения необходимо учитывать снижение негативного воздействия на окружающую среду от транспортных средств.

Мероприятия по организации дорожного движения должны выработываться с учетом предложений подразделений территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющих федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения (при наличии).

При **моделировании дорожного движения** должен осуществляться анализ и выбор средств программного обеспечения для моделирования, сбор и подготовка исходных данных для построения модели дорожного движения, ввод полученных данных в указанную модель, верификация и валидация такой модели, выполнение экспериментов, интерпретация и анализ их результатов, прогнозирование и построение модели перспективной ситуации, формирование отчетных материалов.

Моделирование вариантов развития улично-дорожной сети на ближайшие 15 лет:

Характеристики способа моделирования должны быть следующими:

- размер улично-дорожной сети не менее 10\*10 км.

Созданная компьютерная транспортная модель развития улично-дорожной сети должна соответствовать следующим характеристикам:

- количество узлов моделирования не менее 10;

- период моделирования – наиболее загруженный час в течение суток.

**Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации** должны осуществляться в том числе на основе прогноза социально-экономического и градостроительного развития «Большемуртинского района», прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам городского округа, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог «Большемуртинского района», прогноза уровня автомобилизации и основных параметров дорожного движения, прогноза показателей безопасности дорожного движения и прогноза негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.

**Очередность реализации мероприятий** по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких мероприятий на эффективность организации дорожного движения на территории «Большемуртинского района».

По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть **сформирован их перечень, установлена очередность их реализации**, а также проведена **оценка объемов их финансирования**, которая должна включать расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования.

**Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения** должна включать:

– эффект от внедрения прогнозов основных показателей безопасности дорожного движения;

– прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;

– прогноз параметров эффективности организации дорожного движения;

– прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на

– окружающую среду и здоровье населения;

– ожидаемый эффект мероприятий по организации дорожного движения.

Оценка, анализ и характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, а также обоснование решений при разработке мероприятий по организации дорожного движения должны осуществляться с использованием текстового и графического форматов.

2.4	Требования по оформлению	<p>КСОДД оформляется в виде брошюры в переплете формата 297 x 420 (А3) - в 3 (трех экземплярах) в твердом переплете, на электронном носителе информации - в двух экземплярах на съемных дисках (модель), в форматах для печати (например, PDF) и с возможностью редактирования (Coral, Microsoft Word, Excel или эквивалент), с возможностью размножения информации. КСОДД принимается только после рассмотрение его Главой района, а также после согласования органами, указанными в п.2.5 технического задания.</p> <p>КСОДД должны содержать:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) титульный лист;</li> <li>2) лист согласований и заключений согласующих органов и организаций;</li> <li>3) содержание;</li> <li>4) введение;</li> <li>5) задание на проектирование КСОДД;</li> <li>6) паспорт КСОДД;</li> <li>7) пояснительную записку;</li> <li>8) графический материал (схемы, чертежи);</li> <li>9) микромодели (не менее 10 штук);</li> <li>10) Разработка предложений по организации дорожного движения по следующим направлениям: <ul style="list-style-type: none"> <li>- предложения по строительству новых объектов на улично-дорожной сети населенных пунктах Большемуртинского района на ближайшие 5 лет по условиям безопасности;</li> <li>- предложения по изменению схем организации дорожного движения на регулируемых пересечениях;</li> <li>- предложения по реконструкции перекрестков со светофорным регулированием с расчетом фаз на все светофорные объекты;</li> <li>- разработка предложений по организации одностороннего движения на улично-дорожной сети города;</li> <li>- разработка предложений по организации карманов на остановочных пунктах общественного транспорта;</li> <li>- разработка предложений по внедрению Автоматизированной системы дорожного движения;</li> <li>- расчет степени насыщения направлений движения, расчет задержек на улично-дорожной сети города после внедрения мероприятий по организации движения.</li> </ul> </li> </ol> <p>Исполнитель (разработчик КСОДД) устраняет замечания и недоработки в КСОДДе по результатам ее проверки Администрацией района и другими контролирующими органами в течение 30 календарных дней с даты их получения.</p> <p>На титульном листе должно быть указано:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) название территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;</li> <li>2) наименование органа местного самоуправления, должность, подпись, фамилия и инициалы должностного лица органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении одного муниципального образования либо его части), дата утверждения КСОДД, а также всех согласующих органов;</li> </ol>
-----	--------------------------	---

		<p>3) наименование организации, осуществляющей разработку КСОДД, должность, подпись, фамилия и инициалы руководителя такой организации, дата разработки КСОДД;</p> <p>4) наименование органов и организаций, осуществляющих согласование КСОДД, даты согласования КСОДД;</p> <p>5) номер тома, количество томов.</p> <p>Введение должно содержать краткое пояснение о проведенной работе, включая краткую характеристику дорожно-транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения.</p> <p>Паспорт КСОДД должен содержать информацию в соответствии с пунктами 2.2 и 2.3 настоящего технического задания.</p> <p>Пояснительная записка должна содержать следующую информацию:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) оценку существующей дорожно-транспортной ситуации;</li> <li>2) описание мероприятий по организации дорожного движения, включающее результаты моделирования дорожного движения на расчетный срок и обоснование принятых решений;</li> <li>3) предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>4) результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источников такого финансирования;</li> <li>5) результаты расчета эффективности мероприятий по организации дорожного движения.</li> </ol> <p>Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на основе топосъемки или ортофотоплана высокого разрешения в масштабе 1:5000 (для локальных мероприятий — в масштабе 1:1000), которые должны характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории).</p> <p>Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД.</p> <p>Схемы, чертежи пересечений в разных уровнях и сложных пересечений в одном уровне следует изготавливать отдельно в масштабе 1:100.</p> <p>Рекомендуемый образец условных обозначений элементов обустройства дороги для КСОДД приведены в <u>приложении N 2</u> к Правилам подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденным приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.</p>
2.5	Требования к согласованию проектов КСОДД	Проект принимается Заказчиком по результатам рассмотрения КСОДД Заказчиком.
2.6	Особые условия	Произвести корректировку комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Большемуртинского района, в случае выявления замечаний согласующими органами.

		<p>Результатом выполнения работ Подрядчиком является документация, получившая согласование органов и организаций, перечень которых установлен нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.</p>
2.7	Гарантийный срок работ	12 месяцев с момента окончания всех работ и подписания сторонами акта приёмки
2.8	Нормативно-правовая база для выполнения работ	<p>Нормативно-техническая документация для проектирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»</li> <li>- ОДН 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике диагностики и оценки состояния автомобильных дорог»</li> <li>- Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах №ОС-557-р от 24.06.2002 г.</li> <li>- ГОСТ Р 50597-2017. «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»</li> <li>- ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»</li> <li>- ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»</li> <li>- ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»</li> <li>- ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»</li> <li>- ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»</li> <li>- ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»</li> <li>- ГОСТ 33127-2014. «Межгосударственный стандарт дороги автомобильные общего пользования ограждения дорожные классификация»</li> <li>- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования</li> <li>- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования</li> <li>- средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»</li> <li>- Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения", другие действующие нормативные документы и правовые акты.</li> </ul>

ВВЕДЕНИЕ .....	20
Раздел 1. Паспорт КСОДД.....	22
1 Основные данные.....	22
2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения....	25
Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации для территории МО Большемуртинский района.....	28
1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации) .....	28
2 Анализ имеющихся документов территориального планирования ..	29
3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность .....	37
4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.....	38
5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов .....	62
6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость).....	63
7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	65
8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района .....	66
9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения .....	66
10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков.....	69
10.1 Параметры движения.....	69
10.2 Параметры движения маршрутного транспорта .....	69

11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	80
12	Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	85
13	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	85
Раздел 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения.....		
1	Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.....	88
2	Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.....	90
3	Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление...	92
4	Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения .....	94
5	Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов .....	94
6	Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	99
7	Мероприятия по развитию парковочного пространства.....	101
8	Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.....	102
9	Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	

10	Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.....	104
11	Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения .....	106
12	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	107
13	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств .....	107
15	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	112
16	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств .....	114
17	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	115
18	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	115
19	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов .....	117
	Большемуртинский краеведческий музей .....	129
20	Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям .....	130
21	Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом .....	134
22	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .	135
	Раздел 4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения .....	137
1	Разработка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям	



(индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта .....	137
1.1 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД, увязанные с документами территориального планирования, документацией по планировке территории и документами стратегического планирования.....	137
1.2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	141
2 Разработка перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий .....	144
2.1 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования, учитывающие возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов.....	144
2.1.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта .....	144
2.1.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов .....	144
2.1.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	145
2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения .....	145
2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб .	146
2.1.6 Мероприятия по развитию сети дорог МО Большемуртинский района .....	146
2.2 Очередность реализации мероприятий, включающую предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе с указанием очередности разработки проекта ОДД на отдельных территориях .....	146
3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству,	

реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития .....	151
4 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры .....	153
4.1 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД .....	156
4.2 Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории.....	159
4.3 Предложения по развитию сети дорог .....	160
Этап V. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	163
1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения.....	163
2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение.....	166
3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения.....	167
4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	170
5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.....	171
Актуализация КСОДД.....	175
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	176
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	177

## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о научно-исследовательской работе применяют следующие обозначения и сокращения:

АТП –	автотранспортное предприятие
ВУЗ –	высшее учебное заведение
вх. поток –	входной транспортный поток
ГИБДД –	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГП –	городское поселение
ГПТОП –	городской пассажирский транспорт общего пользования
д/с –	детский сад
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИФНС –	инспекция федеральной налоговой службы
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МВД –	министерство внутренних дел
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ОДД –	организация дорожного движения
ОМВД –	отдел МВД
ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ООТ –	остановка общественного транспорта
ОП –	остановочный пункт
ОТ –	общественный транспорт
пасс. –	Пассажиры
ПО –	программное обеспечение
ПОДД –	проект организации дорожного движения
р-н –	Район
СП –	свод правил
ТД –	торговый дом
ТП –	транспортный поток
тр-т –	Транспорт
ТС –	транспортное средство
ТСОДД –	технические средства организации дорожного движения
УДС –	улично-дорожная сеть

## **ВВЕДЕНИЕ**

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования 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.

Объект исследования – улично-дорожная сеть муниципального образования Большемуртинского района Красноярского края (далее МО Большемуртинский район), организация дорожного движения и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

В МО Большемуртинский район, как и в Красноярском крае и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. В настоящее время в МО Большемуртинском района развиваются малые предприятия. Транспортная инфраструктура района и близлежащая территория связаны наличием дорог с грунтовым и твёрдым покрытием, соединяющих районный центр с большинством населенных пунктов района, однако высок процент не соответствия автомобильных дорог современным нормативным требованиям.

Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Комплексная схема организации дорожного движения – программа взаимосвязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие

задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы МО Большемуртинского района путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

## Раздел 1. Паспорт КСОДД

### 1 Основные данные

<b>Вид работ</b>	Выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории МО Большемуртинского района Красноярского края
<b>Основание для выполнения работ</b>	Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Закон об организации дорожного движения) Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения", другие действующие нормативные документы и правовые акты.
<b>Заказчик</b>	Отдел ЖКХ и строительства администрации Большемуртинского района
<b>Исполнитель</b>	ООО "СибЭнергоСбережение" Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
<b>Типы объектов</b>	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в муниципальном образовании МО Большемуртинский район (далее КСОДД)
<b>Основные цели разработки КСОДД</b>	Цель проекта – формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории МО Большемуртинского района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети МО Большемуртинского района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры
<b>Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- формирование комплексных решений по организации дорожного движения;</li> <li>- реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения;</li> <li>- обеспечение безопасности дорожного движения;</li> <li>- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;</li> <li>- размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и (или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных</li> </ul>
<p><b>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</b></p>	<p>Для достижения эффективности мероприятий по ОДД МО Большемуртинского района необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.</p> <p>На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры района должны стать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;</li> <li>- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;</li> <li>- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков);</li> <li>- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;</li> <li>- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;</li> <li>- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.</li> </ul> <p>Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются</p>
<p><b>Сроки и этапы реализации КСОДД</b></p>	<p>Дорожное движение в МО Большемуртинского района осуществляется на основе разработки, утверждения и последующей реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД .</p> <p>В составе КСОДД установлены следующие этапы его реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- первый этап –2020-2025 годы;</li> <li>- второй этап –2025-2030 годы;</li> <li>- третий этап – 2030-2035 годы.</li> </ul> <p>Научно обоснованные мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в МО Большемуртинский район программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного</p>

	движения, при планировании, реконструкции и развитии улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения				
<b>Объемы и источники финансирования КСОД</b>	Объем финансирования (тыс. руб.)				
	Года	Федеральный бюджет	Краевой Бюджет	Бюджет МО	Частные инвестиции
	2020	0	0	0	0
	2020	*	*	*	*
	2021	*	*	*	*
	2022	*	*	*	*
	2023	*	*	*	*
	2025	*	*	*	*
	2025	*	*	*	*
	2026	*	*	*	*
	2027	*	*	*	*
	2028	*	*	*	*
	2030	*	*	*	*
	2031	*	*	*	*
	2032	*	*	*	*
	2033	*	*	*	*
	2034	*	*	*	*
	2035	*	*	*	*
Всего	*	*	*	*	
Итого	*				
* - заполняется на основании решений общественной комиссии по развитию городской среды в целях подготовки к реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования МО Большемуртинского района Красноярского края, в соответствии со сметным расчетом и по итогам распределения субсидий из областного бюджета Красноярского края, путем внесения изменений в настоящее приложение.					



## 2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения

Таблица 1 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МО Большемуртинского района

Наименование мероприятия	Сроки реализации
1	2
<b>Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок</b>	
Реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности: Кирова, Интернациональная, Советская, Октябрьская, Механизаторов, Транспортная	2035
Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево- и правоповоротных шлюзов: Кирова-Интернациональная, Кирова-Партизанская, Советская-Кооперативная, Советская-Октябрьская, Советская-Механизаторов, Советская-Транспортная, Советская-Щорса, Транспортная-Октябрьская	2035
<b>Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов</b>	
В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется: <ul style="list-style-type: none"> <li>- установка пешеходных ограждений;</li> <li>- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением;</li> <li>- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;</li> <li>- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;</li> <li>- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;</li> </ul>	2035

Наименование мероприятия	Сроки реализации
1	2
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.	
<b>Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>	
Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;	2020-2025
Строительство парковки на 10 мест и кемпинга для грузового транспорта на въезде и выезде в пгт. Большая Мурта	2020-2025
Расширение парковочного пространства на существующих парковочных местах: Центральная районная больница, Районный Дом культуры, магазин Магнит, ДЮСШ, Детсад №1, Детсад №2, Детсад №3, школа №2, школа №3, школа №1. Жилые дома ул. Советская, 162А, 162. Мкр по ул. Советской ж/дома №76-№86	2025-2035
<b>Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением ее функциям и этапам внедрения</b>	
Не запланированы	
<b>Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств</b>	
Не запланированы	-

Наименование мероприятия	Сроки реализации
1	2
<b>Мероприятия по организации пропуски грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств</b>	
Не запланированы	-
<b>Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>	
Ограничение скоростного режима до 40 км/ч в местах скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты (школа и детские сады).	2025-2030
<b>Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов</b>	
Обустройство тротуаров тактильной плиткой	2020-2035
Установка звуковых средств информации на светофорных объектах	2020-2035
Реконструкция тротуаров с занижением бортового камня на пересечениях	2020-2035
<b>Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям</b>	
Устройство ограждений перильного типа	2020-2025
Устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;	2020-2025
Устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности)	2020-2025
Установка знаков «Осторожно дети»	2020-2025
<b>Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</b>	
Содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений	2020-2030
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2020-2030
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2020-2030
Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2020-2030
Паспортизация бесхозных участков дорог, находящихся на территории МО Большемуртинского района	2020-2020
<b>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения</b>	
Не запланированы	-

## **Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации для территории МО Большемуртинский района**

### **1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)**

Красноярский край как субъект Российской Федерации входит в состав Сибирского Федерального округа (далее – СФО) и расположен в Восточной Сибири, в центре Евразийского континента. Красноярский край – является одним из крупнейших регионов России, занимает второе место по площади среди субъектов РФ и относится к Восточно – Сибирскому экономическому району.

В соответствии со Схемой территориального планирования Красноярского края, утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 26.07.2011 года №449-п (в редакции Постановления от 27.12.2016 года №696-п) территория края условно делится на 6 (шесть) крупных микрорайонов: Центральный, Западный, Восточный, Приангарский, Южный и Северный.

В состав Восточного микрорайона входит 14 муниципальных районов: г. Бородино, г. Зеленогорск, г. Канск, Абанский район, Дзержинский район, Иланский район, Ирбейский район, Канский район, Нижнеингашский район, Партизанский район, Рыбинский район, Саянский район, Тасеевский район, Уярский район.

МО Большемуртинский район расположен на обоих берегах Среднего Енисея. Относится к группе центральных районов края. Общая земельная площадь района составляет 6856 кв. км. Земли района расположены в двух природно-климатических зонах: лесостепной и подтаежной. Районный центр, поселок городского типа Большая Мурта, находится в ста километрах от краевого центра г. Красноярска, в 120 км от ближайшего аэропорта п. Емельяново, в 21 км от ближайшей пристани с. Юксеево.

В состав МО Большемуртинского района входят двенадцать муниципальных образований:

Городское поселение

1. поселок Большая Мурта

Сельское поселение

1. Айтатский сельсовет
2. Бартатский сельсовет
3. Верх-Казанский сельсовет
4. Еловский сельсовет

5. Ентаульский сельсовет
6. Межовский сельсовет
7. Предивинский сельсовет
8. Раздольненский сельсовет
9. Российский сельсовет
10. Таловский сельсовет
11. Юкеевский сельсовет

Административно- территориальное устройство Большемуртинского района представлено на рисунке 1.



Рисунок 1– Административно- территориальное устройство Большемуртинского района

## 2 Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление

комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом в основной массе, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

- разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
- обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.

б) региональный уровень:

- обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
- согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.

в) местный уровень:

- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

- разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения.

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), муниципальных программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Анализ имеющихся документов территориального планирования. Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- 2) схемы территориального планирования.

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

*Программа «социально-экономического развития МО Большемуртинского района на 2020- 2023 годы».*

Перспективы района – продолжить начатую работу по всем сферам жизнедеятельности района. Особое внимание, будет уделено социальной сфере: образованию, культуре, социальной защите населения, жилищно-коммунальному хозяйству, благоустройству, ремонту дорог.

Работа по выявлению резервов повышения доходного потенциала: привлечению новых налогоплательщиков на территорию района, содействию расширения существующих производств, снижению недоимки по налоговым платежам и платежам от использования земли и муниципального имущества.



Также работа по территориальному планированию района и генпланов поселков, работа по налаживанию устойчивого транспортного сообщения внутри района, по наведению порядка в лесозаготовительной отрасли района и по развитию сельскохозяйственного производства. В социальной сфере:

- оптимизация финансовой деятельности социальной сферы;
- развитие и совершенствование муниципальной системы социальной защиты населения;
- обеспечение социальных гарантий и адресной помощи остро нуждающимся жителям района;
- организация отдыха и оздоровления детей из малообеспеченных семей;
- реализация социально значимых краевых целевых программ;
- активизация санитарно-просветительной работы по предупреждению заболеваний и пропаганде здорового образа жизни;
- изучение и распространение передового опыта учреждений культуры других районов края;
- сохранение культурного наследия.

*Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Большая Мурта на 2019 - 2023 годы»*

Развитие транспортной инфраструктуры поселка Большая Мурта является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Улично-дорожная сеть поселка Большая Мурта представляет собой сеть улиц и проездов. Обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с жилыми домами.

Интенсивное транспортное движение и внешние связи территории поселка Большая Мурта осуществляется по автодороге местного значения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих

- экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
  - обеспечение условий для управления транспортным спросом;
  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
  - создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
  - условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
  - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

**Задачи программы:**

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях-спасение жизней.

*Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры Межовского сельсовета в д Лакино МО Большемуртинского района на 2019 - 2023 годы»*

Административным центром сельсовета является населенный пункт село Межово. Развитие транспортной инфраструктуры Межовского сельсовета д.Лакино является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры
- для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Задачи программы:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;

- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дородно-транспортных происшествиях-спасение жизней.

*Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры Предивинского сельсовета на 2019-2023 годы»*

Развитие транспортной инфраструктуры Предивинского сельсовета является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

Задачи программы:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дородно-транспортных происшествиях-спасение жизней.

*Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры села Юкеево на 2019- 2023 годы»*

Развитие транспортной инфраструктуры села Юкеево является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Задачи программы:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
- обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дородно-транспортных происшествиях-спасение жизней.

Выполнение выше перечисленных мер из представленных Программ и реализация планов, приведут к усовершенствованию транспортно-дорожного комплекса, развитию транспортных связей, повышение качества жизни населения посредством устойчивого функционирования экономики, развития социальной инфраструктуры и эффективности муниципального управления.

### **3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность**

Район расположен на обоих берегах Среднего Енисея. Относится к группе центральных районов края. Общая земельная площадь района составляет 6856 кв. км. Земли района расположены в двух природно-климатических зонах: лесостепной и подтаежной. Районный центр, поселок городского типа Большая Мурта, находится в ста километрах от краевого центра г. Красноярск, в ста двадцати километрах от ближайшего аэропорта п. Емельяново, в двадцати одном километре от ближайшей пристани с. Юкеево.

#### **Население**

По данным Управления Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю, Республике Хакасия и Республике Тыва численность населения Большемуртинского района на 01.01.2020 год составляет 17859 чел.

Рост численности населения будет обусловлен необходимостью реализации стратегической задачи в достижении высокого уровня социально-экономического развития, и соответственно потребностями в трудовых ресурсах.

#### **Промышленность**

Промышленное производство представлено такими видами, как обрабатывающие производства и обеспечение электроэнергией и паром.

Обеспечением электроэнергией и паром в районе занимается Большемуртинский филиал ООО «Красноярская региональная энергетическая компания».

#### **Строительство**

Крупное строительное предприятие в районе одно: это АО «Большемуртинское ДРСУ», которое занимается обслуживанием и ремонтом дорог.

#### **Транспортный спрос**

Перевозкой пассажиров в районе по автобусным маршрутам общего пользования осуществляет Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое автотранспортное предприятие», которому из бюджета района выделяются субсидии на возмещение убытков, возникающих в результате небольшой интенсивности пассажиропотоков по внутрирайонным маршрутам.

#### **4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории**

Транспортный комплекс МО Большемуртинского район включает в себя автомобильный и внутренний водный транспорт.

##### **Автомобильный транспорт**

Перевозкой пассажиров в районе по автобусным маршрутам общего пользования осуществляет Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое автотранспортное предприятие»,

##### **Внутренний водный транспорт**

Представлен АО «ПассажирРечТранс», которое в МО Большемуртинском районе осуществляет работу паромной переправы по маршруту Язаевка – Луговское. Это решает проблему транспортной доступности жителей, проживающих на правом берегу р. Енисей.

##### **Улично-дорожная сеть**

МО Большемуртинский район имеет сеть автомобильных дорог регионального значения, соединяющих сельские поселения района с районным центром и между собой.

Транспортно-эксплуатационные характеристики основных дорог не соответствуют современному уровню нагрузок.

Перечень автомобильных дорог на территории МО Большемуртинского района представлены в таблицах 2-13.

Таблица 2 – Перечень автомобильных дорог п. Большая Мурта

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенитое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Антонова	2,120	7	5	0,475		1,277	0,368
2	ул. Архитектурная	0,495	7	5				0,475
3	пер. Береговой	0,350	5	5			0,350	
4	ул. Березовая	0,867	5	5			0,350	0,517
5	пер. Весенний	0,110	5	4			0,110	
6	ул. Восточная	0,730	7	5	0,255		0,215	0,26
7	ул. Высотная	0,860	7	5	0,800			0,06
8	ул. Гагарина	0,493	5	4	0,493			
9	ул. Гайдара	0,395	7	5			0,395	
10	ул. Голикова	0,200	5	4			0,200	
11	ул. Горького	0,650	7	6	0,65			
12	ул. Данилова	2,550	7	5	1,52		1,03	
13	ул. Дальневосточная	0,600	7	5				0,6
14	ул. Детдома	1,410	5	5	0,145		1,265	
15	ул. Дзержинского	0,605	7	5	0,605			
16	ул. Доброва	0,455	7	5			0,455	
17	ул. Дорожная	1,300	7	5	0,54		0,59	0,17
18	ул. Енисейская	0,620	7	5			0,620	
19	ул. Дружная	0,495	7	5				0,495
20	ул. Есенина	0,825	7	5			0,825	

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
21	пер. Западный	0,195	5	4			0,195	
22	ул. Зеленая	0,785	6	4	0,785			
23	ул. Интернациональная	3,825	10	5	3,825			
24	ул. Калинина	2,380	6	5			2,380	
25	ул. Кедровая	0,500	5	5			0,500	
26	ул. Кирова	1,700	8	6	1,700			
27	пер. Кирпичный	0,725	5	4	0,41		0,315	
28	ул. Кольцевая	1,080	7	5			0,3	0,78
29	пер. Коммунальный	0,480	5	5			0,480	
30	ул. Комсомольская	1,000	7	5	0,7		0,3	
31	ул. Кооперативная	1,474	6	5	1		0,474	
32	ул. Королева	0,200	7	6	0,200			
33	ул. 3.Космодемьянской	0,360	5	5			0,360	
34	пер. О.Кошевого	0,425	5	4			0,425	
35	ул. Крупской	0,650	5	5			0,650	
36	ул. С.Лазо	1,250	7	6			1,250	
37	ул. Лесная	0,190	5	5			0,190	
38	ул. Линейная	0,320	6	5			0,320	
39	пер. Луговой	0,350	5	5				0,350
40	пер. Малый	0,130	5	4			0,130	
41	ул. 8 Марта	0,275	7	5				0,275



№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
42	ул. 9 Мая	0,300	5	5			0,300	
43	ул. Маяковского	0,325	5	5			0,325	
44	ул. Мелиораторов	0,852	5	5			0,560	0,292
45	ул. Механизаторов	0,750	7	6	0,750			
46	ул. Мира	1,230	5	4	0,535		0,57	0,125
47	ул. Молодежная	0,285	5	4			0,285	
48	пер. П.Морозова	0,200	5	5			0,200	
49	ул. Набережная	1,350	5	4			1,350	
50	ул. Нагорная	0,370	7	5			0,370	
51	ул. Новая	0,160	5	5			0,160	
52	ул. Овражная	1,100	7	6			1,100	
53	ул. Октябрьская	2,450	10	6	2,450			
54	ул. Партизанская	3,100	7	5	3,100			
55	ул. Первомайская	1,500	7	6			1,500	
56	пер. Пильникова	0,650	5	5			0,650	
57	ул. Пионерская	0,305	5	5			0,305	
58	ул. 40 лет Победы	1,109	8	6	0,547		0,562	
59	ул. 1-я Полевая	0,300	5	4	0,300			
60	ул. 2-я Полевая	0,300	5	4	0,300			
61	ул. 3-я Полевая	0,300	5	4	0,300			
62	ул. 4-я Полевая	0,860	6	4	0,800			0,06

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
63	ул. Полярная	0,400	6	5	0,400			
64	пер. Рабочий	0,630	5	5			0,630	
65	пер. Речной	0,220	5	5			0,220	
66	пер. Ровный	0,100	4	4			0,100	
67	ул. Рядовая	0,450	5	5				0,450
68	ул. Садовая	0,830	5	3	0,830			
69	ул. Свердлова	1,4	5	4	1,0		0,1	0,3
70	ул. Светлая	0,275	7	5				0,275
71	ул. Свободная	0,560	5	5	0,500			0,06
72	ул. Сиреневая	1,030	6	5			0,550	0,48
73	ул. Советская	4,505	10	6	4,050		0,455	
74	пер. Солнечный	0,260	5	4	0,260			
75	ул. Сосновая	0,980	5	5			0,23	0,750
76	ул. Спортивная	0,650	6	5	0,590			0,06
77	ул. Степная	0,320	5	5	0,320			
78	ул. Стрелочная	0,920	6	5			0,560	0,36
79	ул. Строителей	0,100	5	5			0,100	
80	ул. Таежная	0,500	5	4			0,500	
81	ул. Тихая	0,300	6	5			0,300	
82	ул. Токмакова	0,700	6	5			0,700	
83	ул. Транспортная	0,900	9	5	0,900			

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земельного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
84	ул. Уютная	0,495	7	5				0,495
85	ул. Цветочная	0,500	6	5	0,500			
86	пер. Центральный	0,240	6	5	0,240			
87	ул. Чапаева	1,450	6	5	0,44		1,01	
88	пер. Чернявского	0,660	5	5			0,660	
89	ул. Школьная	0,400	5	5	0,400			
90	ул. Шолохова	0,450	6	5			0,450	
91	ул. Щорса	0,420	5	5	0,2		0,22	
92	ул. Энергетиков	0,625	7	5			0,625	
93	ул. Энтузиастов	0,550	7	6			0,550	
94	ул. Юбилейная	0,360	7	5	0,360			
95	ул. Южная	0,250	5	5			0,250	
96	ул. Юности	0,265	5	5			0,265	
97	подъезд к кладбищу	0,850	8	6	0,850			
	в т.ч. транзитная	7,660	8	6	7,660			
	Итого:	75,745			35,025		32,663	8,057
	Итого по поселку	75,745			35,025		32,663	8,057
	в т.ч. транзитные	7,660						

Таблица 3 – Перечень автомобильных дорог Айтатского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земельного полотна, м	средняя ширина дорожного покрытия, м	Тип покрытия			
-------	--------------------	-------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------	--	--	--

№ п/п		Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Новая	1,90	7	6			1,9	
2	ул. Айтатская	2,2	7	6			2,0	0,2
3	ул. Нагорная	1,00	7	6				1
	Итого:	5,100					3,9	1,2
	д Малый Кантат							
1	ул. Антонова	2,4	8	6			2,4	
2	ул. Новая	1,560	7	5			1,2	0,360
3	ул. Полевая	0,600	7	6			0,6	
	Итого:	4,56					4,20	0,360

Таблица 4 – Перечень автомобильных дорог Бартатского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	С.Бартат							
1	Центральная	2,350	10	7	3,40			
2	Интернациональная	0,600	7	5				0,60
3	Просвещения	2,100	7	5			2,10	
4	Новая	1,800	7	5			1,80	
5	Лесная	0,800	7	5			0,80	
6	Транспортная	0,500	7	5				0,50

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Молодежная	0,500	7	5			0,50	
8	пер. Тупиковый	0,700	5	5				0,70
9	Набережная	0,700	5	5				0,70
10	Дорога на кладбище	1,000	7	5			1,00	
	в т.ч.транзитные	1,850		6				
	Итого:	11,050			3,400	0,000	6,200	2,500
	д.Тигино							
2	Центральная	1,900	10	6			1,90	
3	Зеленая	1,10	7	6			1,10	
4	Молодежная	0,600	7	6			0,60	
5	Садовый	0,40	7	6			0,40	
6	Дорога на кладбище	0,400	10	6			0,40	
7	пер.Фермерский	0,600	10	6			0,60	
8	Дорога на свалку	0,350	5	5				0,35
	в т.ч.транзитные	0,300						
	Итого:	5,35					5,00	0,35
	д.Верх-Подъемная							
1	Зеленая	1,10	10	7	1,10			
2	Дорога на кладбище	1,000	5	5				1,00
3	Дорога на свалку	0,350	5	5				0,35
	в т.ч.транзитные	1,100						
	Итого:	2,450			1,100	0,000	0,000	1,350

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Итого по сельсовету	18,850			4,500	0,000	11,200	4,200
	в т.ч.транзитные	3,250						

Таблица 5 – Перечень автомобильных дорог В. Казанского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Зеленая	1,480	7	5			1,480	
2	ул.Транспортная	0,570	7	5	0,37		0,2	
3	ул.Первомайская	0,760	7	5	0,05		0,710	
4	ул.Новая	0,900	7	5			0,9	
5	ул.Солнечная	0,500	7	5	0,5			
6	ул.Комсомольская	0,410	7	5			0,41	
7	ул.Центральная	0,360	7	5	0,360			
8	пер.Школьный	0,640	7	5			0,640	
9	ул.Молодежная	0,240	7	5			0,1	0,140
10	дорога к кладбищу	1,400	7	5			1,4	
	в т.ч.транзитная							
	Итого:	7,260			1,28		5,84	0,14
	д.Казанка							

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы, км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул.Центральная	1,200	7	5			1,200	
2	ул.Шоферская	0,550	7	5			0,550	
3	ул. Зеленая	0,600	7	5			0,600	
4	ул.Кооперативная	1,000	7	5			1,000	
5	ул.Нагорная	0,800	7	5			0,6	0,2
6	дорога к ВНБ	0,100	7	5			0,1	
	в т.ч.транзитная	1,500					1,500	
	Итого:	4,250					4,05	0,2
	Итого по сельсовету	11,510			1,28	0	9,89	0,34
	в т.ч.транзитные	1,500						

Таблица 6 – Перечень автомобильных дорог Еловского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земельного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул.Бабушкина	0,450	7	5			0,450	
2	ул.Новая	0,700	7	5			0,700	
3	ул.Молодежная	0,700	7	5			0,700	
4	ул.Центральная	1,300	10	7	1,100		0,200	
5	ул.Профсоюзов	1,500	7	6		0,700	0,500	0,300
6	у.Зеленая	0,500	7	6		0,500		
7	ул.Нагорная	0,350	10	8			0,350	
	в т.ч.транзитная	1,450						
	Итого:	5,500			1,100	1,200	2,900	0,300
	д.Бузуново							
1	ул.Центральная	1,300	10	7	1,300			
2	ул.Механизаторов	0,350	7	5			0,350	
3	ул. Степная	0,200	7	5				0,200
4	пер. Предмостный	0,150	7	5				0,150
	в т.ч.транзитная	1,000						
	Итого:	2,000			1,300	0,000	0,350	0,350
	Итого по сельсовету	7,500			2,400	1,200	3,250	0,650
	в т.ч.транзитные	2,450						



Таблица 7 – Перечень автомобильных дорог Ентаульского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земельного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	д. Михайловка							
1	ул.Центральная	1,800	6	5			1,800	
2	ул. Новая	0,250	5	4				0,250
	подъезд к ферме	0,400	5	4				0,400
	подъезд к кладбищу	0,800	5	4				0,800
	в т.ч.транзитная	1,800						
	Итого:	3,250			0,00	0,00	1,800	1,45
	с. Ентауль							
1	ул. Центральная	1,250	6	5			1,250	
2	пер.Школьный	0,350	5	4				0,350
	подъезд к кладбищу	0,600	5	4				0,600
	в т.ч.транзитная	1,250						
	Итого:	2,200			0,00	0,00	1,250	0,950
	пос. Красные Ключи							
1	ул. Советская	0,960	8	6			0,960	
2	ул. Гагарина	0,780	8	6			0,780	
3	ул. Интернациональная	0,640	8	6			0,640	
4	ул. Школьная	0,560	8	6			0,560	
5	ул. Молодежная	0,900	8	6			0,900	
6	ул. Лесная	0,440	6	5			0,440	
	подъезд к кладбищу	0,450	5	4				0,450
	в т.ч.транзитная	0,700						
	Итого:	4,730			0,00	0,00	4,28	0,45
	Итого по сельсовету	10,180			0,00	0,00	7,33	2,85

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земельного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	в т.ч.транзитные	3,750						

Таблица 8 – Перечень автомобильных дорог Межевского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земельного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	с.Межово							
1	ул. Якова Стаценко,	2,400	7	6	2,4			
2	ул. Молодёжная,	0,900	7	6	0,9			
3	ул.Зелёная,	0,450	7	6	0,45			
4	ул.Октябрьская,	0,600	7	6	0,6			
5	ул.Первомайская	1,200	7	6	1		0,2	
6	ул.Набережная,	1,300	5	4			1,3	
7	ул.Ветеранов,	0,400	5	4				0,4
8	пер. Центральный,	0,600	7	6	0,6			
	подъезд к кладбищу	1,300	7	5				1,3
	в т.ч.транзитная	1,250			1,25			
	Итого:	9,150			5,95	0	1,5	1,7
	д. Хмелёво							
1	ул. Центральная, .	1,800	7	5	1,8			
	подъезд к кладбищу	1,500	7	5				1,5
	в т.ч.транзитная	1,000			1			
	Итого:	3,300			1,8	0	0	1,5

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	д. Верхобродово							
1	ул. Центральная,	1,800	7	5			1,7	0,1
2	ул. Молодёжная,	1,480	7	5			1,48	
	в т.ч.транзитная	0,680					0,680	
	Итого:	3,280			0	0	3,18	0,1
	д. Лакино							
1	ул.Мира,	1,200	8	6	1,1		0,1	
2	ул.Интернациональная,	1,500	7	6	1		0,5	
3	ул. А.Матросова,	1,000	8	6			1	
4	ул. Комсомольская,	0,900	7	5				0,9
5	пер. Мирный,	0,400	7	5				0,4
6	ул. Н.Г.Тупеко,	1,600	7	5				1,6
	Дорога на кладбище	0,200	5	5				0,2
	в т.ч.транзитная	2,860			2,860			
	Итого:	6,800			2,1	0	1,6	3,1
	д. Мостовское							
1	ул. Чуева, .	1,800	7	5			1,8	
2	ул. Первомайская,	1,000	7	5			1	
3	ул. Молодёжная,	1,400	7	5			1,4	
4	ул.Школьная, .	1,000	7	5			1	
5	ул. Лесная.	1,000	7	5				1
6	ул. Механизаторов,	0,700	7	5				0,7
	Дорога на кладбище	0,200	4	4				0,2
	в т.ч.транзитная	1,000					1,000	
	Итого:	7,100			0	0	5,2	1,9

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Итого по сельсовету	29,630			9,85	0	11,48	8,3
	в т.ч.транзитные	6,790						

Таблица 9 – Перечень автомобильных дорог Раздольненского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	п. Раздольное							
2	ул. Центральная	2,020	7	6	1,5		0,52	
3	ул. Набережная	1,240	7	6			1,240	
4	ул. Молодежная	0,160	7	6			0,160	
5	ул. Заречная	0,500	7	6				0,5
6	ул. Тракторная	0,240	7	5			0,240	
7	ул. Школьная	0,350	7	6			0,350	
8	пер. Клубный	0,160	7	6			0,160	
9	пер. Лесной	0,160	7	6			0,160	
	в т.ч.транзитная	0,900	7	6	0,9			
	Итого:	4,830			1,5	0	2,83	0,5
	д. Черняевка							
1	ул. Зеленая	0,900	7	6				0,9
	в т.ч.транзитная							
	Итого:	0,900			0	0	0	0,9
	д. Орловка							
1	ул. Лесная	1,100	7	6			1,100	
	в т.ч.транзитная	0,200	7	6			0,200	
	Итого:	1,100			0	0	1,1	0
	п. Луговское							
1	ул. Центральная	1,300	7	6			1,300	
2	ул. Речная	1,280	7	5			1,280	
3	ул. Нагорная	0,460	7	5			0,460	
	в т.ч.транзитная	0,200	7	6			0,200	
	Итого:	3,040			0	0	3,040	0

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	п. Язаевка							
1	ул. Набережная	1,740	7	6			1,740	
2	ул. Гаражная	1,340	7	6			1,340	
3	ул. Новая	0,700	7	6			0,700	
4	ул. Школьная	0,700	7	6			0,700	
5	ул. Речная	0,580	7	6			0,580	
6	ул. Дальняя	0,300	7	6				0,300
7	ул. Лесная	0,100	7	6				0,100
8	ул. Заречная	0,400	7	6				0,400
	в т.ч.транзитная							
	Итого:	5,860			0	0	5,060	0,800
	Итого по сельсовету	15,730			1,5	0	12,03	2,2
	в т.ч.транзитные	1,300						

Таблица 10 – Перечень автомобильных дорог Российского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	с.Российка							
1	ул. Молодежная,	2,000	7	6	1,1		0,9	

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	ул.Заречная	2,700	7	6	1		1,7	
3	ул.Береговая	0,350	5	5			0,350	
4	ул.Центральная	0,300	5	5	0,300			
5	ул.Новая	1,100	5	5	0,4		0,7	
6	ул.Лесная	0,500	6	6			0,500	
7	Проезжая	1,350	7	6	1,350			
	подъезд к ВНБ	0,400	4	4				0,400
	подъезд к кладбищу	0,200	6	4				0,200
	в т.ч.транзитная	2,350			2,35			
	Итого:	8,900			4,15	0	4,15	0,6
	д.Б-Кантат							
1	Центральная	2,450	7	6	2,25		0,2	
2	ул.Заречная	0,500	6	6			0,500	
3	ул.Верхняя	0,900	6	5	0,8			0,1
	подъезд к ВНБ	0,150	5	4				0,150
	подъезд к кладбищу	0,600	4	4				0,6
	в т.ч.транзитная	0,750	7	6	0,75			
	Итого:	4,600			3,05	0	0,7	0,85
	д. Минск							
1	ул.Нагорная	1,200	8	6			1	0,2
2	ул. Новая	1,000	5	5			0,2	0,8

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	подъезд к ВНБ	0,900	4	4			0,2	0,7
	подъезд к ферме	0,300	4	4				0,3
	подъезд к кладбищу	0,600	4	4				0,6
	в т.ч.транзитная	0,800					0,8	
	Итого:	4,000			0	0	1,4	2,6
	д.Пристань							
1	ул.Солнечная	1,000	5	4			0,3	0,7
	в т.ч.транзитная	0,200	8	6			0,2	
	Итого:	1,000			0	0	0,3	0,7
	Итого по сельсовету	18,500			7,2	0	6,55	4,75
	в т.ч.транзитные	4,100						

Таблица 11 – Перечень автомобильных дорог Таловского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Центральная,	3,070	8	6	2,84		0,23	
2	ул. Дачная,.	0,950	7	5	0,85		0,1	
3	пер. Центральный	0,320	7	5			0,320	
4	ул. Полевая	0,340	7	5			0,340	



5	ул.Лесная, .	0,800	7	5			0,800	
6	пер. Советский	0,520	8	5	0,52			
7	ул.Советская	0,800	6	4	0,80			
8	ул. Черемушки, .	0,950	7	5	0,3		0,65	
9	ул.Речная,	0,700	6	4			0,15	0,55
10	ул.Партизанская	1,100	6	4	0,6		0,5	
11	ул.Туруханка	0,600	8	6			0,6	
12	ул.Лесхозная	0,400	7	5			0,4	
	подъезд к кладбищу	0,250	7	5				0,25
	в т.ч.транзитная	2,600			2,6			
	<b>Итого:</b>	<b>10,800</b>			<b>5,91</b>	<b>0</b>	<b>4,09</b>	<b>0,8</b>
	<b>д.Муратово</b>							
1	ул. Дачная	0,250	8	6	0,25			
2	ул.Центральная	1,500	8	6	0,3		1,2	
3	ул.Чебоксарская	0,350	7	5				0,35
	в т.ч.транзитная	0,250			0,25			
	<b>Итого:</b>	<b>2,100</b>			<b>0,55</b>	<b>0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,35</b>
	<b>д.Мало - Российка</b>							
1	ул.Центральная.	2,000	8	6			2,000	
	подъезд к кладбищу	0,150	6	4				0,150
	в т.ч.транзитная	1,800					1,800	
	<b>Итого:</b>	<b>2,150</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,0</b>	<b>0,150</b>
	<b>Итого по сельсовету</b>	<b>15,050</b>			<b>6,46</b>	<b>0</b>	<b>7,29</b>	<b>1,3</b>
	<b>в т.ч.транзитные</b>	<b>4,650</b>						

Таблица 12 – Перечень автомобильных дорог Предивинского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1</b>	<b>ул. Молокова</b>	1,200	10	8			1,200	
2	ул. Нагорная	0,900	7	5			0,900	
3	ул. Набережная	1,300	10	6			1,300	
4	ул. Луговая	0,700	11	8			0,700	
5	ул. Заречная	0,500	10	6			0,500	
6	ул. Лесная	0,500	9	6			0,500	
7	ул. Гастелло	1,500	8	6			1,500	
8	ул. Молодежная	1,900	9	6			1,900	
9	ул. Комсомольская	2,200	10	6			2,200	
10	ул. Профсоюзов	0,300	10	6			0,300	
11	ул. 70 лет Октября	0,300	10	6			0,300	
12	ул. Горького	1,200	10	6			1,200	
13	ул. 40 лет Победы	0,500	10	6			0,500	
14	ул. Аэровокзальная	0,500	10	6			0,500	
15	ул. Октябрьская	0,400	10	6			0,400	
16	ул. Строительная	0,300	8	5			0,300	
17	ул. Московская	0,300	10	7			0,300	
18	ул. Советская	0,500	9	5			0,500	
19	пер. Верхний	0,500	8	6			0,500	
	в т.ч.транзитная	1,800	10	8			1,800	
	<b>Итого:</b>	<b>15,500</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15,5</b>	<b>0</b>
	<b>д. Троицкое</b>							
1	ул. Лесная	0,960	10	6			0,960	
2	ул. Центральная	0,970	10	6			0,970	
	в т.ч.транзитная							
	<b>Итого:</b>	<b>1,930</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,93</b>	<b>0</b>
	<b>д. Покровка</b>							
1	ул. Центральная	1,280	10	7			1,28	

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	ул. Лесная	0,900	8	5			0,9	
	в т.ч.транзитная	0,600					0,6	
	<b>Итого:</b>	<b>2,180</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,18</b>	<b>0</b>
	<b>д. К-Демьяновка</b>							
1	ул. Центральная	0,800	9	6			0,8	
	в т.ч.транзитная	0,800					0,8	
	<b>Итого:</b>	<b>0,800</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,8</b>	<b>0</b>
	<b>Итого по сельсовету</b>	<b>20,410</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20,41</b>	<b>0</b>
	<b>в т.ч.транзитные</b>	<b>3,200</b>						

Таблица 13 – Перечень автомобильных дорог Юкеевского сельского совета

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно-щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Центральная	1,620	7	6	0,7		0,92	
2	ул. Набережная	1,650	7	5			1,65	
3	ул. Молодежная	0,460	7	5			0,46	
4	ул. Первомайская	1,100	7	5			1,1	
5	ул. Енисейская	0,500	7	5			0,5	
6	ул. Заречная	0,510	7	5			0,2	0,31
7	ул. Новая	0,410	7	5			0,41	
8	ул. Сосновая	0,440	7	5			0,44	
9	ул. Лесная	2,500	7	6	2,1		0,4	
10	ул. Зеленая	0,200	7	5			0,2	

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	ул. Северная	0,520	7	5			0,52	
12	пер. Октябрьский	0,350	7	5				0,35
13	пер. Школьный	0,300	7	5			0,300	
14	пер. Весенний	0,280	7	5				0,28
15	пер. Луговой	0,560	7	5				0,56
16	ул. Проточная	0,350	7	5			0,35	
	подъезд к кладбищу	0,400	7	5			0,4	
	в т.ч.транзитная	2,100						
	<b>Итого:</b>	<b>12,150</b>			<b>2,80</b>	<b>0</b>	<b>7,85</b>	<b>1,50</b>
	<b>д. Пакуль</b>							
1	ул. Мира	1,300	8	6	1,3			
2	ул. Лесная	1,500	8	6	1,2			0,3
3	ул. Новая	0,400	7	5			0,4	
4	ул. Набережная	0,500	7	5				0,5
	в т.ч.транзитная	0,300						
	<b>Итого:</b>	<b>3,700</b>			<b>2,5</b>	<b>0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,8</b>
	<b>д. Комарово</b>							
1	ул. Центральная	2,500	8	6	2,2		0,3	
2	ул. Набережная	0,500	7	5			0,5	
3	ул. Новая	0,380	8	6	0,38			
4	ул. Полевая	0,800	7	5				0,8
	в т.ч.транзитная	1,180						
	<b>Итого:</b>	<b>4,180</b>			<b>2,58</b>	<b>0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>
	<b>д. Береговая Подъемная</b>							

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность улицы,км	средняя ширина земляного полотна,м	средняя ширина дорожного покрытия,м	Тип покрытия			
					а/б	ц/б	гравийно- щебенистое	грунтовое
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ул. Центральная	2,370	7	5			0,45	1,920
	в т.ч. транзитная	0,150						
	<b>Итого:</b>	<b>2,370</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,45</b>	<b>1,92</b>
	<b>Итого по сельсовету</b>	<b>22,400</b>			<b>7,88</b>	<b>0</b>	<b>9,5</b>	<b>5,02</b>
	<b>в т.ч. транзитные</b>	<b>3,730</b>						

## **5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов**

Транспортную инфраструктуру района образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры города являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи МО Большемуртинского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым) транспортом.

В пределах поселка городского типа и территории сельских советов, для перемещения, население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт (в летнее время года), а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по не обустроенным дорожкам.

Внешние транспортно-экономические связи района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым).

### *Автомобильный транспорт*

Внешние транспортно-экономические связи МО Большемуртинского района с краевым центром с другими населенными пунктами Красноярского края осуществляются автомобильным транспортом по дорогам федерального, регионального, межмуниципального и местного значений.

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения МО Большемуртинского района находится в неудовлетворительном состоянии. Техническое состояние части дорог по своим параметрам не соответствует возрастающим транспортным потокам. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет – 26,15%.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии.

Движение грузового транспорта осуществляется преимущественно по автомобильной дороге федерального значения Р-255 «Сибирь» проходящей к северу от города Красноярска.

### *Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения*

Перемещение жителей МО Большемуртинского района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным

дорожкам, тротуарам и тропинкам в летний период.

На территории МО Большемуртинского района движение пешеходов осуществляется по дорогам общего пользования, в населённых пунктах поселения, так же по дорогам и вдоль сложившейся застройки.

#### *Общественный транспорт*

Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется путем привлечения транспортных средств соответствующего вида, класса и вместимости с учетом данных о пассажиропотоках, а также текущего состояния и перспективного развития дорожной инфраструктуры и объектов транспортной инфраструктуры для обслуживания пассажиров.

Стабильное снижение доли общественного транспорта на фоне растущей автомобилизации.

Транспортное обслуживание осуществляет МО Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое автотранспортное предприятие».

### **6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок**

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах МО Большемуртинского района.

Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет, а также предоставлена Заказчиком. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Автомобильные автостоянки размещаются по всей территории городского поселения. В основном они располагаются в виде остановочных мест вдоль проезжей части улиц, а также возле организаций различного назначения.

Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Однако следует отметить, что на территории Большемуртинского района имеются парковочные места, не оборудованные в соответствии с действующими нормативами.

Открытые автостоянки предназначены для временного размещения легковых автомобилей.

Автостоянки для организации остановки общественного пассажирского автотранспорта образуются, как правило, симметрично по обе стороны маршрута. Стоянки для автобусов размещаются вдоль проезжей части автодорог.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа, на приусадебных участках, а также на открытых охраняемых автостоянках.

Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах, на территории автозаправочных станций.

В Большемуртинском районе большая часть территории представлена индивидуальной жилой застройкой. Тем самым хранение индивидуальных автомобилей осуществляется на территории частных домовладений и придомовых территориях.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Большемуртинского района, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети административного центра – посёлок городского типа Большая Мурта.

Дефицит парковочного пространства в сельсоветах Большемуртинского района отсутствует, что связано с наличием большого количества необустроенных парковочных мест вдоль улично-дорожной сети населенных пунктов. Тем самым, ввиду наличия достаточного количества свободных участков, население района устраивает парковки в удобном для них месте, что является нерегламентированным использованием участков, являющихся причиной нарушения границ линий отвода различных коммуникаций, также припаркованные автомобили, становятся помехой движению пешеходов.

В результате исследования парковочного пространства Большемуртинского района и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей;
- слабый контроль существующего парковочного пространства.

При этом следует отметить, что данные недостатки выявлены на территории административного центра – посёлок городского типа Большая Мурта.

На территории сельских поселений, входящих в состав Большемуртинского района основным недостатком, является отсутствие оборудованных в соответствии с требованиями парковочных мест.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах многоквартирных домов;



- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах многоквартирных домов;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля за нарушениями дворовой парковки.

## **7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения**

Министерство транспорта Российской Федерации определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов.

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

Дорожная сеть МО Большемуртинского района, а преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредоточивании дорожного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям. Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения поселения преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

Дорожные знаки – это одно из самых популярных и удобных средств регулирования дорожного движения в мире. Дорожные знаки представляют стандартное графическое изображение, которое устанавливается вдоль дороги, чтобы довести сведения до участников движения.

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД сети МО Большемуртинского района был произведен на основании натурных обследований.

С целью получения данных о наличии дорог и дорожных сооружений, их протяженности и техническом состоянии для рационального планирования работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог, на территории Большемуртинского района разработаны и утверждены проекты организации дорожного движения на автомобильные дороги в п. Большая Мурта.

Дорожная разметка на автомобильных дорогах, имеющих твердое покрытие (асфальтобетон и цементобетон) и нормативную ширину более 5,5 метров практически отсутствует.

Также на улично-дорожной сети Большемуртинского района имеются искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности устроены на нерегулируемых пешеходных переходах у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствует нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на улично-дорожной сети МО Большемуртинского района находится в нормативном состоянии.

## **8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района**

Автомобильный парк МО Большемуртинского района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует.

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях и, в незначительной степени, вдоль дорог общего пользования.

## **9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения.

**Интенсивность движения N:** Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

**Состав движения:** Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В населенных пунктах Большемуртинского района действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений. По улицам населенных пунктов разрешено движение со скоростью не более 40 км/ч.

**Плотность движения  $q$ :** Число автомобилей на 1 км дороги. Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$V$  – скорость, км/ч;

$q$  – плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением  $z$  определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P, \quad (2)$$

где  $N$ - интенсивность движения, авт./ч;

$P$  – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Результаты анализа обследования дорожной сети выявили 2 (два) различных уровня удобства движения на местных дорогах Большемуртинского района: «А» с коэффициентом загрузки – 0,193 (Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения).

По мере увеличения загрузки число дорожно-транспортных происшествий несколько уменьшается, но практически все они имеют тяжелые последствия) и «Б» с коэффициентом загрузки – 0,43 на автомобильной дороге федерального значения Р-255 «Сибирь» (Проявляется взаимодействие между автомобилями, возникают отдельные группы автомобилей, увеличивается число обгонов. При верхней границе обслуживания «Б» число обгонов наибольшее. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет примерно 80% от скорости в свободных условиях, максимальная интенсивность – 50% от пропускной способности).

Характеристика уровней удобства движения на дорогах представлена в таблице.

Таблица 14 - Характеристика уровней удобства движения на дорогах

Уровень удобства движения	Коэффициент загрузки дороги, z	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы дороги
А	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное	Низкая	Удобно	Эффективная
Б	0,2-0,45	Автомобили движутся группами совершается много обгонов	Частично связанное	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
В	0,45-0,7	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны затруднены	Связанное	Высокая	Неудобно	Эффективная
Г-а	0,7-1	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Насыщенное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
Г-б	1	Поток движется с остановками, возникают	Плотное насыщенное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения поселения преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 году была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40

км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 1).

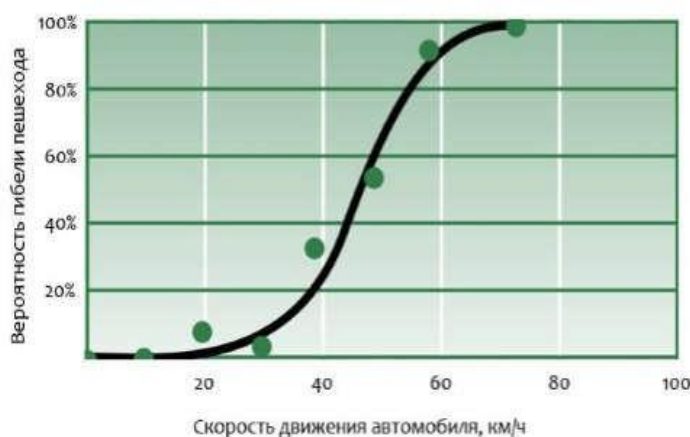


Рисунок 2 – Скорость движения автомобиля, км/ч

Изменения технической и функциональной классификации городских дорог требует соответствующих изменений в узлах сходящихся дорог. Реализовать перспективную УДС невозможно без своевременной и соответствующей модернизации узлов. Для эффективной практической реализации приведена классификация узлов перспективной УДС.

## **10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков**

### **10.1 Параметры движения**

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

### **10.2 Параметры движения маршрутного транспорта**

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории МО Большемуртинского района передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Перевозки осуществляет Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое АТП», Красноярский край

Информация о подвижном составе и перевозки пассажиров, и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам, на территории МО Большемуртинского района в таблице 15.

Таблица 15 – Информация о подвижном составе и перевозки пассажиров, и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам

Перевозчик (наименование предприятия, ИП; адрес, телефон, ФИО руководителя)	Система налогообложения	Информация о подвижном составе			
		Всего ТС	в том числе:		
			марка	класс ТС (боль., средн., мал., особ. мал.,)	вид топлива
<b>1.Городские маршруты</b>					
1.1. Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое АТП», Красноярский край, п. Большая Мурта, ул. Советская, 156, тел.8(39198)33547 директор филиала Чернявский Николай Николаевич	ОСНО	2 2	ПАЗ-4234 ПАЗ-32054	средний	ДТ Бензин АИ-92
<b>2.Пригородные маршруты</b>					
2.1. Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое АТП», Красноярский край, п. Большая Мурта, ул. Советская, 156, тел.8(39198)33547 директор филиала Чернявский Николай Николаевич	ОСНО	5 7	ПАЗ-4234 ПАЗ-3205	средний	ДТ Бензин АИ-92
<b>3.Междугородные маршруты</b>					
3.1. Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое АТП», Красноярский край, п. Большая Мурта, ул. Советская, 156, тел.8(39198)33547 директор филиала Чернявский Николай Николаевич	ОСНО	1	ПАЗ-4234	средний	ДТ

Реестр остановочных пунктов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок представлен в таблицах 16-17.

Таблица 16 – Пригородные маршруты

Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Данные о юридических лицах, индивидуальных предпринимателях, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок	
			наименование юр. лица, ФИО индивидуального предпринимателя	место нахождения, ИНН
1	2	3	4	5
п. Большая Мурта - с. Верх-Казанка	<p><b>прямое направление</b> п.</p> <p>Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова – ул. Интернациональная - Енисейский тракт - с. Верх-Казанка ул. Центральная</p> <p>- д. Казанка ул. Центральная – д. Айтат ул. Новая (перекресток) – д. Малый Кантат ул. Центральная-Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная - ул. Кирова- ул. Советская автостанция</p> <p><b>обратное направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова – ул. Интернациональная -Енисейский тракт</p> <p>- д. Малый Кантат ул. Центральная- д. Айтат ул. Новая (перекресток) – д. Казанка ул. Центральная - с. Верх-Казанка ул. Центральная - Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная - ул. Кирова - ул. Советская, автостанция</p>	37,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030



<p>п. Большая Мурта - п. Красные Ключи</p>	<p><b>прямое направление</b> п.Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт – п .Красные Ключи ул. Гагарина – с. Ентауль ул. Центральная- д. Михайловка ул. Центральная -Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция <b>обратное направление</b> п. Б- Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт – д. Михайловка ул. Центральная - с. Ентауль ул. Центральная- п. Красные Ключи ул. Гагарина - Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p>	<p>29,0</p>	<p>Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")</p>	<p>660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030</p>
<p>п. Большая Мурта - д. Мостовское</p>	<p><b>прямое направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт – д. Мостовское ул. Чуева – с. Межово ул. Якова Стаценко – д. Лакино ул. Мира – д. Верхобродово ул. Централь ная - Енисейский тракт- п. Б-Мурта ул. Кирова, ул. Советская, автостанция <b>обратное направление</b> п. Б- Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт</p>	<p>45,0</p>	<p>Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")</p>	<p>660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- д. Верхобродово ул. Центральная</li> <li>- д. Лакино ул. Мира</li> <li>- с. Межово ул. Якова Стаценко</li> <li>- д. Мостовское ул. Чуева - Енисейский тракт</li> <li>- п. Б-Мурта ул. Кирова,</li> <li>ул. Советская, автостанция</li> </ul>			
<p>п. Большая Мурта - с. Бартаг - д. Бузуново</p>	<p><b>прямое направление</b> п.</p> <p>Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт - с. Еловка ул. Центральная - д. Бузуново ул. Центральная – с. Еловка ул. Центральная - с. Бартаг ул.Центральная – д. Верх- Подъемная ул. Зеленая – д. Тигино ул. Центральная- Енисейский тракт- п. Б- Мурта ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b> п. Б-</p> <p>Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт - д. Тигино ул. Центральная - Енисейский тракт- д. Верх-Подъемная ул. Зеленая – с. Бартаг ул. Центральная - с. Еловка ул. Центральная – д. Бузуново ул. Центральная - с. Еловка ул. Центральная -Енисейский тракт – п. Б-Мурта ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p>	41,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030
<p>п. Большая Мурта - с. Юкеево</p>	<p><b>прямое направление</b> п.</p> <p>Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Транспортная - ул. Октябрьская - а/д - с. Юкеево ул. Лесная (возле СДК) - д. Пакуль ул. Лесная</p>	25,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030

	<p>– ул. Мира - а/д - п. Б-Мурта ул. Октябрьская, ул. Транспортная, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская</p> <p>– ул. Транспортная - ул. Октябрьская -а/д - д. Пакуль ул. Лесная- ул. Мира - с. Юкеево ул. Лесная (возле СДК) - а/д - п. Б-Мурта ул. Октябрьская, ул. Транспортная, ул. Советская, автостанция</p>		<p>предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")</p>	
<p>п. Большая Мурта - д. Муратово</p>	<p><b>прямое направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская</p> <p>– ул. Кирова – ул. Интернациональная - Енисейский тракт</p> <p>– д. Муратово ул. Дачная – с. Таловка ул. Центральная - д. Малороссийка, ул. Центральная - д. Большой Кантат ул. Центральная - д. Малый Кантат ул. Центральная -Енисейский тракт- п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b></p> <p>п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская</p> <p>– ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт</p> <p>- д. Малый Кантат ул. Центральная- д. Большой Кантат ул. Центральная</p> <p>- д. Малороссийка, ул. Центральная</p> <p>- с. Таловка ул. Центральная</p> <p>- д. Муратово ул. Дачная - Енисейский тракт</p> <p>- п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p>	45,0	<p>Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")</p>	<p>660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030</p>

п. Большая Мурта -д. Береговая- Подъемная	<p><b>прямое направление</b> п.</p> <p>Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Транспортная - ул. Октябрьская - д. Береговая Подъемная ул. Центральная - д. Комарово ул. Центральная – ул. Новая - а/д – п. Б-Мурта ул. Октябрьская, ул. Транспортная, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b></p> <p>п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Транспортная - ул. Октябрьская -а/д - д. Комарово ул. Центральная – ул. Новая - а/д- д. Береговая Подъемная ул. Центральная - а/д - п. Б-Мурта ул. Октябрьская, ул. Транспортная, ул. Советская, автостанция</p>	15,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030
п. Большая Мурта - д. Хмелево	<p><b>прямое направление</b> п.</p> <p>Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт -д. Хмелево ул. Центральная – д. Лакино ул. Мира – д. В-Подъемная - Енисейский тракт - д. Тигино ул. Центральная - Енисейский тракт- п. Б-Мурта ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b></p> <p>п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - Енисейский тракт - д. Тигино ул. Центральная - Енисейский тракт - д. В-Подъемная ул. Центральная – с. Лакино ул. Мира – д. Хмелево ул. Центральная - Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p>	35,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030
п. Большая Мурта - д. Минск	<p><b>прямое направление</b></p> <p>п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский</p>	42,0	Государственное предприятие Красноярского края	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90,

	<p>тракт - д. Минск ул. Нагорная          – с. Российка ул. Молодежная          – ул. Заречная – д. Большой Кантат ул. Центральная -          д. Малый Кантат ул. Центральная -Енисейский тракт-          п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул.          Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b>          п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская          – ул. Кирова – ул. Интернациональная - Енисейский          тракт - д. Малый Кантат ул. Центральная- д. Большой          Кантат ул. Центральная - с. Российка ул. Молодежная          – ул. Заречная- д. Минск          ул. Нагорная- Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул.          Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская,          автостанция</p>		«Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	ИНН 2442002030
п. Большая Мурта - д. Малый- Кантат	<p><b>прямое направление</b> п.          Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская          – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский          тракт - д. Малый Кантат ул. Центральная -Енисейский          тракт- п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова,          ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b>          п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская          – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский          тракт - д. Малый Кантат          ул. Центральная- Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул.          Интернациональная, ул. Кирова,          ул. Советская, автостанция</p>	11,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030
п. Большая Мурта - п. Предивинск	<p><b>прямое направление</b>          п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская          – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский          тракт</p>	43,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое	660121, г. Красноярск, ул. Парашютная, 90, ИНН 2442002030

	<p>– п. Предивинск (пристань левый берег р. Енисей) - с. Российка ул. Молодежная  – ул. Заречная - д. Большой Кантат ул. Центральная - д. Малый Кантат ул. Центральная-Енисейский тракт- п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p> <p><b>обратное направление</b>  п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская  – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт - д. Малый Кантат ул. Центральная- д. Большой Кантат ул. Центральная - с. Российка ул. Молодежная  –ул. Заречная – п. Предивинск (пристань левый берег р. Енисей) - Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция</p>		автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	
--	---	--	--	--

Таблица 17– Междугородные (внутрирайонные) маршруты

Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименования промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между	Протяженность маршрута , км	Данные о юридических лица, индивидуальных предпринимателях, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок	
1	2	3	4	5	6
п.Большая Мурта -п. Луговское	п. Большая Мурта д. Малый Кантат д. Большой Кантат	<b>прямое направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт –п. Луговское пер. Речной	65,0	Государственное предприятие Красноярского края «Краевое	660079, г. Красноярск, ул. Парашютная , 90, ИНН

	д. Малороссийка	– ул. Центральная - д. Орловка ул. Лесная		автотранспортное предприятие» (ГПКК "Краевое АТП")	2442002030
с. Таловка	– п. Раздольное ул. Центральная - с. Таловка				
п. Раздольное	ул. Центральная - д. Малороссийка (остановка) -				
д. Орловка	д. Большой Кантат ул. Центральная - д. Малый Кантат ул. Центральная -Енисейский тракт- п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова,				
п. Луговское	ул. Советская, автостанция <b>обратное направление</b> п. Б-Мурта (автостанция) – ул. Советская – ул. Кирова - ул. Интернациональная - Енисейский тракт – д. Малый Кантат ул. Центральная - д. Большой Кантат ул. Центральная - д. Малороссийка (остановка)- с. Таловка ул. Центральная - п. Раздольное ул. Центральная - д. Орловка ул. Лесная – п. Луговское пер. Речной – ул. Центральная-Енисейский тракт - п. Б-Мурта ул. Интернациональная, ул. Кирова, ул. Советская, автостанция				

## 11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Анализ состояния безопасности дорожного движения выполнен на основании данных по статистике аварийности. Статистика предоставлена МВД России ГУ МВД России по Красноярскому краю отделением полиции межмуниципального отдела МВД Российской Федерации «Казачинский» (ОП МО МВД России «Казачинский»).

Статистика аварийности на территории МО Большемуртинского района представлена в таблице 18.

Таблица 18 – Статистика аварийности на территории МО Большемуртинского района

год	Количество ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2016	52	13	66
2017	42	6	54
2018	28	5	31

В таблице 19 представлено распределение ДТП по видам.

Таблица 19 – Распределение ДТП по видам

Виды ДТП	Количество		
	2016	2017	2018
Наезд на велосипедиста	1	1	2
Наезд на пешехода	9	7	3
Наезд на препятствие	6	1	2
Наезд на стоящее т/с	1	2	1
Опрокидывание	9	5	5
Столкновение	15	15	12
Иной вид ДТП	11	11	3

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполнено согласно ОДМ 218.6.015-2035 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления мест концентрации ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно- эксплуатационного состояния УДС;
- 3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно- эксплуатационного состояния УДС.



Анализ ДТП включает:

- оценку тенденций изменения основных показателей аварийности;
- установление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП, оценку изменения числа ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, в результате реализации мер по их профилактике;
- выявление мест концентрации ДТП и определение их характеристик;
- оценку изменения показателей аварийности после реализации мероприятий по обеспечению БДД на аварийно-опасных участках.

Для более детальной оценки состояния аварийности, выявления особенностей ее формирования на отдельных дорогах и улицах проводят анализ сведений:

- о ДТП различных видов и тяжести их последствий;
- об объектах УДС в местах совершения ДТП;
- о состоянии проезжей части в местах совершения ДТП;
- об освещении в местах совершения ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП;
- об основных показателях аварийности на участках автомобильных дорог вне населенных пунктов и в их пределах;
- о видах ДТП, в местах совершения которых установлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- о местоположении мест концентрации ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дорог в местах ДТП на участках их концентрации.

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

- адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике и устранению мест концентрации ДТП.

**Виды дорожно-транспортных происшествий за 3-х летний период:**

**Столкновение** – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся ТС (перед светофором, при заторе движения или из-за

технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях ТС.

**Наезд на стоящее ТС** – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп.

**Наезд на пешехода** – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

**Иной вид ДТП** – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

Для выбора варианта и очередности проведения совершенствования дорожных условий на участках концентрации ДТП проведена оценка стабильности их местоположения на дороге согласно табл. 5.1. ОДМ 218.4.004-2009 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог» (далее – ОДМ 218.4.004-2009).

К мигрирующим ДТП отнесены все за предшествующий 3-х летний период. Для мигрирующих ДТП определена степень опасности участков дорог, где они возникают. Степень опасности участков концентрации ДТП установлена в соответствии с "Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации". По степени опасности участки концентрации ДТП подразделяются на малоопасные, опасные и очень опасные. В МО Большемуртинском районе не выявлены очень опасные участки и опасные участки, все участки отнесены к малоопасным.

На всех участках ДТП произведена оценка технико-эксплуатационного состояния дороги с целью предложений мероприятий по повышению безопасности.

#### **Оценка технико-эксплуатационного состояния участков ДТП.**

Для выявления дорожных условий, способствующих формированию мест концентрации ДТП, также рекомендуется в соответствии с таблицей 6.3 ОДМ 218.4.004-2009 проводить оценку степени соответствия показателей технического уровня, эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог и дорожных сооружений нормативным требованиям.

На участке концентрации ДТП, преобладающим следует считать тот вид происшествий, количество которых составляет более 50 % от общего числа ДТП, совершенных за последний расчетный период. В случае если на участке концентрации ДТП выявлен преобладающий вид ДТП, то в числе наиболее

вероятных факторов, способствующих их возникновению, следует рассматривать следующие неблагоприятные дорожные условия.

Выявление дорожных условий, способствующих формированию ДТП смотреть табл. 20.

Таблица 20 – Дорожные условия, способствующие формированию ДТП

№	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1	Столкновения	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; превышение фактического уровня загрузки дороги движением оптимального его значения; отсутствие разделительной полосы, несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2	Опрокидывания	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование, несоответствие радиуса кривой в плане и величины уширения нормам для дорог данной категории, отсутствие ограждений в необходимых местах, неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин, отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах, крутое заложение откосов
3	Наезды на препятствия	Близкое расположение к кромке проезжей части деревьев, не огражденных опор светильников и иных препятствий, неудовлетворительное состояние обочин
4	Наезды на стоящий транспорт	Несоответствие ширины обочин остановочных полос и расстояния видимости нормам для дорог данной категории, отсутствие площадок отдыха, отсутствие оборудованных стоянок у объектов дорожного сервиса
5	Наезды на пешеходов	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах, несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории, неудовлетворительное содержание автобусных остановок или их отсутствие в необходимых местах

Дефекты и несоответствия нормативным требованиям элементов и параметров дорог, рассматриваются в числе возможных причин формирования участков концентрации ДТП. Поэтому в местах ДТП произведено обследование технико- эксплуатационного состояния дорог.

Для ликвидации и профилактики возникновения участков концентрации ДТП в общем случае рекомендуется предусматривать один из четырех вариантов совершенствования дорожных условий:

- доведение параметров геометрических элементов дороги до требований норм на проектирование автомобильных дорог или (и)

- повышение категории дороги, совершенствование показателей технического уровня дорог (стратегия А);
- доведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги до нормативных требований (без изменения параметров геометрических элементов трассы), повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги (стратегия В);
- обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений (стратегия С);
- совершенствование организации движения, введение регламентирования режимов движения.

Стратегия А направлена на совершенствование показателей технического уровня дорог и обеспечение высокого уровня безопасности движения при этом практически полностью решается задача ликвидации участков концентрации ДТП. Данная стратегия предусматривает приведение параметров элементов поперечного профиля дороги и плана трассы в соответствие с нормами проектирования за счет проведения работ по реконструкции и капитальному ремонту. В число возможных объектов реконструкции или капитального ремонта рекомендуется также включать стабильные или мигрирующие участки концентрации ДТП, на которых фактический уровень безопасности движения характеризуется как низкий.

Стратегия В направлена на совершенствование показателей эксплуатационного состояния дорог (без изменения параметров геометрических элементов дорог) и позволяет обеспечить допустимый уровень безопасности движения, при этом ожидается снижение уровня аварийности на участках концентрации ДТП или частичная их ликвидация. В рамках данной стратегии предусматривается приведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги в соответствие с нормативными требованиями, повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги, за счет проведения работ по ремонту.

При планировании дорожных работ в число возможных объектов ремонта рекомендуется включать участки концентрации ДТП, на которых для данного типа дорог фактический уровень безопасности движения характеризуется как предельный или допустимый.

Стратегия С направлена на обеспечение высокого уровня содержания дорог и дорожных сооружений и позволяет обеспечивать допустимый уровень безопасности движения на участках концентрации ДТП. В рамках данной стратегии предусматривается в приоритетном порядке осуществлять работы по содержанию.

Участки улиц и дорог, к которым прилагаются стратегии не выявлены.

ДТП совершались при нарушении ПДД.

Обеспечение пассивной безопасности дорог (столкновение, наезд) на территории Большемуртинского района, во многом связаны с отсутствием данных об опасности различных элементов дороги. Очевидно, что необходимо дальнейшее проведение исследований с привлечением специалистов, что позволит конкретизировать и усовершенствовать требования к инженерному обеспечению пассивной безопасности автомобильных дорог в границах муниципального образования.

## **12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

*Загрязнение атмосферы.* Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

*Воздействие шума.* Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру района и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

## **13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Главой 6 «Финансирование дорожной деятельности» Федерального закона от 08.11.2007 года №257-ФЗ (в редакции от 02.08.2019 года) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определен порядок осуществления финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог

федерального, регионального, межмуниципального и местного значений, а также частных дорог.

В соответствии со статьей 32 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

В соответствии со статьей 33 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Статьей 34 Федерального закона №257-ФЗ определено, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения осуществляется за счет средств местных бюджетов, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств физических или юридических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Формирование расходов федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений осуществляется в соответствии с правилами расчета размера ассигнований федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации или местного бюджета на указанные цели на основании нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений в соответствие с требованиями технических регламентов.

Администрацией Большемуртинского района на сегодняшний день реализуется ряд муниципальных программ, направленных на создание условий

для устойчивого развития муниципального района, направленного на повышение качества жизни населения, улучшение качественного состояния объектов внешнего благоустройства, сохранение жизни и здоровья граждан, сохранности улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения, обеспечение населения услугами транспорта.

В рамках мероприятий ежегодно проводятся работы по приведению и поддержанию в нормальном состоянии автомобильных дорог, снижению общего процента дорог без усовершенствованного покрытия и, как следствие, снижению затрат на их содержание, увеличению уровня безопасности и комфортности участников дорожного движения, посредством проведения ремонта улично-дорожной сети с твердым покрытием. Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры Большемуртинского района осуществляется за счет средств местного бюджета, а также субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету Большемуртинского района из федерального и регионального бюджетов.

С учетом того, что территория не является привлекательной для инвесторов, высоких темпов развития транспортной инфраструктуры МО Большемуртинского района на период до 2035 года не ожидается.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Анализ деятельности Администрации Большемуртинского района за период с 2017 по 2019 год отражает высокий уровень эффективности использования бюджетных средств в отношении деятельности по организации дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения на территории района.

### **Раздел 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения**

Объектом исследования является транспортная система Большемуртинского района Красноярского края.

Цель работы – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Большемуртинского района, предупреждение заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей муниципального района, снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

На основании разработанных мероприятий составлен настоящий Документ.

#### **1 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения**

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Выравнивание транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, направлению дальнейшего движения на пересечении и цели движения.

Примерами формирования однородных транспортных потоков по типам транспортных средств являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта.

Формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении обеспечивается специализацией полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления и является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

При высокой интенсивности движения и наличия в составе транспортного потока большой доли медленно движущихся автомобилей, примером локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку является устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей с низкими динамическими качествами в сторону подъема.

Одна из важнейших задач дорожно-эксплуатационной службы состоит в разработке и реализации мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения на эксплуатируемых дорогах, которые неразрывно



связаны между собой, поскольку без организации движения невозможно обеспечить его безопасность.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» под этим термином понимают состояние данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Основные методы организации движения состоят в разделении потоков на однородные группы транспортных средств и рациональном распределении их по видам, месту и времени в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств, а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях.

Эффективность использования обходных дорог может быть достигнута, если они имеют достаточную пропускную способность и обустроены автозаправочными станциями, предприятиями торговли и питания, средствами связи, пунктами технического обслуживания автомобилей.

Местное движение должно организовываться на параллельных дорогах с выходом на транзитную дорогу на специально оборудованных пересечениях. Основные транспортные потоки в Большемуртинском районе проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального и местного значений.

В соответствии с существующей схемой организации дорожного движения МО Большемуртинского района, отдельные мероприятия по разделению потоков на однородные группы транспортных средств, рациональном распределении их по видам, месту и времени (в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств), а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях не предусмотрены и предполагается, что для передвижения транспортных средств будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение в транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями ПДД.

## **2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок**

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично- дорожной сети МО Большемуртинского района.

К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

Данные мероприятия необходимо провести на следующих улицах МО Большемуртинского района:

1 Капитальный ремонт или реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности:

- ул. Кирова;
- ул. Интернациональная;
- ул. Советская;
- ул. Октябрьская;
- ул. Механизаторов;
- ул. Транспортная.

2 Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево- и правоповоротных шлюзов:

- ул. Кирова-Интернациональная;
- ул. Кирова- Партизанская;
- ул. Советская-Кооперативная;
- ул. Советская-Октябрьская;
- Советская-Транспортная;
- Советская-Щорса;
- ул. Транспортная-Октябрьская;

Так же данные мероприятия должны рассматриваются в программе «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «МО Большемуртинского района», подпрограммы «Основные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения».

Мероприятий на территории Большемуртинского района по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий,

способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок не предлагаются, в связи с низким качеством автомобильных дорог на территории района, преобладанием дорог с низшими техническими категориями, а также ввиду отсутствия образования заторов и увязанного с плотностью транспортного потока показателя - ДТП.

При этом, для снижения числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращения ДТП и снижения тяжести их последствий за счет изменения скоростных режимов движения, Министерством транспорта РФ были опубликованы методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения.

В соответствии с данными рекомендациями организация пространства улиц должна обеспечивать приоритет движения пешеходов и велосипедистов, стимулировать снижение скорости движения транспортных средств. Таким образом, зоны успокоения усиливают дифференциацию элементов УДС по выполняемым функциям, режимам и скорости движения.

В рамках оптимизации системы ОДД на территории Большемуртинского района на долгосрочную перспективу, в случае изменения дорожно – транспортной ситуации рекомендованы следующие методы успокоения движения:

- **метод успокоения движения на проектный период путем регулирования скорости движения шириной полосы** для снижения скорости до нужного значения за счет применения типовых схем с конструктивным сужением проезжей части (симметричное, асимметричное, с мощением обочины), а также с сужением ширины динамического коридора и изменением эффективной ширины проезжей части за счет дорожной разметки и световозвращателей;
- **метод успокоения движения на проектный период путем успокоения движения зигзагообразным движением (шиканы)** за счет использования различных направляющих островков (шиканы) для изменения траектории движения автомобилей на участке УДС. Следует рассмотреть ситуации с сохранением и уменьшением числа полос, с устройством парковочных карманов;
- **метод успокоения движения на проектный период путем предупреждения водителя поперечными световыми и светозумовыми полосами.** Световые, шумовые и светозумовые полосы рекомендуются в качестве визуального и тактильного

воздействия на водителя для предупреждения при приближении к границе полосы движения, пешеходному переходу, искусственному сооружению (мост, путепровод) и аварийноопасному участку.

- метод успокоения движения на проектный период путем устройства искусственных неровностей;
- метод успокоения движения на проектный период путем установки дорожных знаков.

### **3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление**

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;
- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
- перераспределение транспортных потоков.

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

Для борьбы с образованием заторов на улично-дорожной сети применяют на светофорных объектах адаптивное управление, которое позволяет повысить пропускную способность существующих УДС городов.

Принцип действия адаптивного управления светофорными объектами следующий. Выбирается несколько регулируемых перекрестков, находящихся рядом и имеющих «влияние» друг на друга посредством транспортного потока. На улично-дорожной сети в непосредственной близости от перекрёстка устанавливают специальные датчики - детекторы транспорта. Детекторы собирают информацию о характеристиках транспортного потока - его интенсивности и скорости - и передают в промышленный компьютер, располагающийся в одном из контроллеров выбранных светофорных объектов. Количество датчиков определяется исходя из сложности и геометрии пересечений. Компьютер посредством специального программного

обеспечения определяет необходимую длительность разрешающего сигнала светофора для всех направлений на каждом из светофорных объектов и координирует их работу.

Для полного представления влияния регулирования на пересечениях необходим регулярный сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях с фиксированием места, времени, условий, возраста участников, последствий ДТП и других параметров. Это позволит выявить места концентрации ДТП, а также оценить условия, провоцирующие рискованное поведение участников дорожного движения, чтобы избегать их в будущем.

Оптимизация светофорного регулирования – относительно дешевый способ увеличить безопасность дорожного движения на пересечениях. Необходимо обратить пристальное внимание на этот способ, поскольку эффект может соответствовать (и даже превышать) дорогостоящим мероприятиям (например, разделение пешеходных и транспортных потоков в разных уровнях).

В настоящее время проводятся мероприятия по внедрению «умных» светофоров, под которыми подразумевается адаптивное регулирование движения. Так, в крупных городах Комитетами по развитию транспортной инфраструктуры внедряют на светофорах, входящих в состав автоматизированной системы управления дорожным движением, локальные адаптивные режимы управления. Основным принцип действия адаптивных режимов управления — изменение продолжительности работы сигналов светофора. При помощи показаний детекторов транспорта система сама выбирает продолжительность режима горения того или иного сигнала светофора.

Таким образом, адаптивное регулирование позволяет равномерно разгружать все направления на перекрестках, пропуская только то количество транспорта, которое сможет пропустить соседний перекресток. Светофор не будет «вхолостую» гореть зелёным светом для направлений, где нет автомобилей, передав это время более загруженному направлению.

«Умные» светофоры решают и проблемы пропускной способности, и проблемы безопасности. Однако следует иметь в виду, что логику работы адаптивного регулирования проектирует инженер-проектировщик. Адаптивное регулирование намного сложнее постоянных режимов работы, поэтому следует перед внедрением такого способа регулирования изучать реальную ситуацию в пределах всей УДС, а затем на имитационных моделях оценить, к чему могут привести изменения.

Итак, адаптивное регулирование крайне важно в современном мире. В рамках разработки КСОДД для МО Большемуртинского района проведение

адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду отсутствия образования заторов.

#### **4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

В соответствии со статьей 21 ФЗ № 196 «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, юридическими или физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

Любые мероприятия, связанные с организацией дорожного движения – это прерогатива собственника автомобильной дороги.

Каждая автомобильная дорога имеет свой паспорт. Чтобы установить на ней светофор, необходимо внести изменения в проект данной дороги. Помимо этого, на каждый светофорный объект разрабатывается свой проект, в рамках подготовки которого учитывается интенсивность движения транспорта во всех направлениях, интенсивность движения пешеходов в разное время суток. Все эти параметры закладываются в проект.

Таким образом, если возникает необходимость внести изменение, связанные с элементами автомобильной дороги, следует обращаться непосредственно к собственнику автодороги. Что касается УГИБДД, оно лишь контролирует соблюдение нормативов установки дорожных знаков, светофорных объектов, состояние автомобильных дорог.

#### **5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов**

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком, до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий

пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Основу перспективной сети общественного транспорта будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского значения.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;
- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

#### Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 3.



Рисунок 3 – Пешеходное ограждение

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Также проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

*Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещ*



*ением*

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 “Дети” на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;
- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;
- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах

и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;

- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

При анализе организации пешеходного движения была выявлена высокая доля тротуаров и пешеходных дорожек, не соответствующих нормативным требованиям, а также отсутствие сети пешеходного движения.

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию города.

Жители городов с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В северо-европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

Важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования вело-транспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

Предлагается установка вело-парковок в местах массового отдыха и работы.



Рисунок 4 – Примеры установки вело-парковок в городской черте

В соответствии с планами по развитию МО Большемуртинского района, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

## **6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств**

При увеличении интенсивности транспортных потоков задача повышения скорости и безопасности маршрутного пассажирского транспорта становится особенно актуальной и вместе с тем трудноразрешимой. Ее решение требует предоставления определенных преимуществ маршрутным транспортным средствам, которые обеспечиваются соответствующими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, предусмотренными ГОСТ Р 52289 - 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Правила дорожного движения и государственные стандарты предусматривают ряд преимуществ для маршрутных транспортных средств:

- не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 - 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 - 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;

- обязывают всех водителей не создавать помех троллейбусам и автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;
- устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части).

В сочетании с запрещением остановки и стоянки ближе 15 м от указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая такая разметка обеспечивает условия для сокращения задержек маршрутного пассажирского транспорта. Ограничения, направленные на предотвращение задержек маршрутного пассажирского транспорта и повышение безопасности его движения, могут быть самыми различными. Так, с этой целью всем остальным транспортным средствам может быть запрещен поворот направо на пересечении, если перед ним расположен остановочный пункт. На отдельных участках интенсивного движения маршрутного пассажирского транспорта можно дополнительно при помощи знаков запрещать остановку или стоянку других транспортных средств. Дороги и перекрестки, по которым проходят автобусные маршруты, могут обозначаться знаками 2.1 «Главная дорога».

В поселке Большая Мурта имеется два автобусных маршрута.

Пригородное и межмуниципальное сообщение осуществляется автобусами и маршрутными такси.

Автобус является самым востребованным средством передвижения в междугородних направлениях.

Перевозкой пассажиров в районе по автобусным маршрутам общего пользования осуществляет Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое автотранспортное предприятие

Происходящие изменения спроса на передвижения в МО Большемуртинского района свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения, удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, направленных на повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта и его инфраструктуры, расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения.

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2030 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского и районного значения.

В рамках разработки КСОДД на территории Большемуртинского района необходимость в организации мероприятий по созданию приоритетного движения маршрутных транспортных средств на территории – отсутствует.

## **7 Мероприятия по развитию парковочного пространства**

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

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети Большемуртинского района, оборудованные в соответствии с действующими нормативами практически отсутствуют. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, большая часть из которых не удовлетворяет существующие потребности жителей.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети Большемуртинского района рекомендуется следующее:

- устройство парковочных карманов рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;
- расширение существующих парковок рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;
- дополнительно обустроить парковки рядом с объектами здравоохранения и образования;
- создать необходимое количество парковочных мест для маломобильных групп населения.

Также необходимо привести в соответствие с СП 113.13330.2016 имеющиеся автомобильные стоянки на территории Большемуртинского района.

В ходе проведенного анализа было выявлено, что существующая УДС города отвечает сложившемуся интенсивностям движения.

Перечень реконструктивно-планировочных мероприятий:

- 1) Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;
- 2) Расширение парковочного пространства на существующих парковочных местах: Центральная районная больница, Районный Дом культуры, магазин Магнит, ДЮСШ, Детсад №1, Детсад №2, Детсад №3, школа №2, школа №3, школа №1. Жилые дома ул. Советская, 162А, 162. Мкр по ул. Советской ж/дома №76-№86

## **8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

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» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

В свою очередь, владельцы автомобильных дорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами путем установки знаков дополнительной информации, размещения на сайтах в сети Интернет, а также в средствах массовой информации сведений о причинах и сроках таких ограничений, а также о возможных маршрутах объезда.

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления МО Большемуртинского района используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов туристического назначения.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС МО Большемуртинского района не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

## **9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

Согласно ПДД, реверсивное движение предоставляет возможность по одной полосе двигаться в разные стороны. Такая необходимость вводится в час пик. Порядок направления регламентируется по времени.

Дорога с реверсивным движением — это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП. Вследствие этого от водителя требуется

максимальная концентрация внимания. Движение по реверсивной полосе может продолжаться до установленного знака, который будет свидетельствовать об окончании данного дорожного отрезка. Очень осторожным следует быть при повороте направо и перестроении в крайний правый ряд на перекрестке с началом движения такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду. Несоблюдение этого момента чаще всего фиксируется дорожными инспекторами при выезде на дорогу с двойным движением.

Введение реверсивного движения целесообразно только на тех участках дороги, где интенсивность транспортных потоков в разных направлениях является неравномерной. Это может происходить в час пик, при выполнении дорожно-ремонтных работ или в случае дорожно-транспортного происшествия на отдельном участке дороги.

Введение реверсивного движения в МО Большемуртинском районе не целесообразно, так как оно будет являться дополнительным источником аварийности на дорогах. Существующая дорожная сеть справляется с нагрузками и интенсивностями на данный момент.

## **10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

В соответствии с ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения" транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 21.

Таблица 21 – Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750 650	75 100



Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

*Условие 2.* 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. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно - транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц и дорог МО Большемуртинского района не требует введения светофорного регулирования.

## **11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения**

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки. Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлено тремя основными элементами: центральный управленческий пункт (далее – ЦУП); каналы связи, в том числе специализированные контроллеры; периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией. При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий. Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

АСУДД обеспечивают ручное изменение режимов работы светофоров; диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости; режим «зеленой улицы»; координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам ЦУП автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток; координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД. В рамках разработки КСОДД для МО Большемуртинского района внедрение АССУД не является рациональным,

ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

## **12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий**

По данным натурных исследований не выявлена низкая связанность между улицам и дорогами района.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции, вышедших за нормативные значения.

Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу до 2025 года и долгосрочную перспективу до 2030 года.

В связи с тем, что каких-либо изменений в УДС, таких как строительство новой дороги или какая-либо застройка, на период разработки комплексной схемы дорожного движения не предвидится, то и направления транспортного потока, скорее всего, не поменяется. На основании этого фактора нагрузка на дорожную сеть тоже вряд ли будет увеличена.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели МО Большемуртинского района на период до 2030 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2030 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма низким не более 60%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

## **13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

Перевозкой пассажиров в районе по автобусным маршрутам общего пользования осуществляет Большемуртинский филиал ГПКК «Краевое автотранспортное предприятие

Массовые перевозки пассажиров городским транспортом не производится ввиду экономической необоснованности, помимо этого основные объекты социального притяжения находятся в получасовой пешей доступности.

Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой — от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Существование сбоев работы автобусов на маршрутах регулярных

перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения) свидетельствует о невысоком уровне качества работы пассажирского транспорта общего пользования.

Согласно Приказа Минтранса РФ от 26.01.2012 №20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» (зарегистрированного в Минюсте РФ 21.02.2012 №23281) транспортные средства подлежат обязательному оснащению данной аппаратурой в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров и опасных грузов. Роль систем спутникового мониторинга заключается в непрерывном контроле в режиме реального времени за передвижением и состоянием транспортных средств.

В целях повышения качества оказания услуг по перевозке пассажиров рекомендуется создание центра по контролю за диспетчеризацией, в части соблюдения перевозчиками условий выданного свидетельства, соблюдения интервалов, графика работы (преждевременный сход водителей с линии), установка на автобусах системы ГЛОНАСС. Условием выданного свидетельства, перевозчики ограничены в использовании автобусов только малого класса с экологическими характеристиками не ниже ЕВРО-2.

Реализация мероприятия по реорганизации или введению новых маршрутов общественного транспорта отсутствует ввиду отсутствия спроса.

Необходимо обустроить остановочные павильоны общественного транспорта в соответствии нормативами, в части:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство а/б покрытия  $42 \text{ м}^2$  (д=13, ш=3,  $4 \text{ м}^2$ - под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

- устройство а/б покрытия  $13 \text{ м}^2$ ;

3. Заездной "карман":

- устройство а/б покрытия -  $165 \text{ м}^2 * 2 \text{ стороны} = 330 \text{ м}^2$ ;
- установка бордюрного камня  $90 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

4. Тротуары и пешеходные дорожки:

- устройство а/б покрытия  $\sim 75 \text{ м}^2$  (Ш-1.5 м, д-50м);
- установка бордюрного камня  $\sim 103 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

5. Пешеходный переход:

- нанесение разметки  $24 \text{ м}^2$ ;
- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт;

6. Автопавильон(1 шт.);
7. Скамьи(2 шт.);
8. Урны для мусора (2шт);
9. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1- 40 м, 1.11-140м), ограждения);
10. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 5.

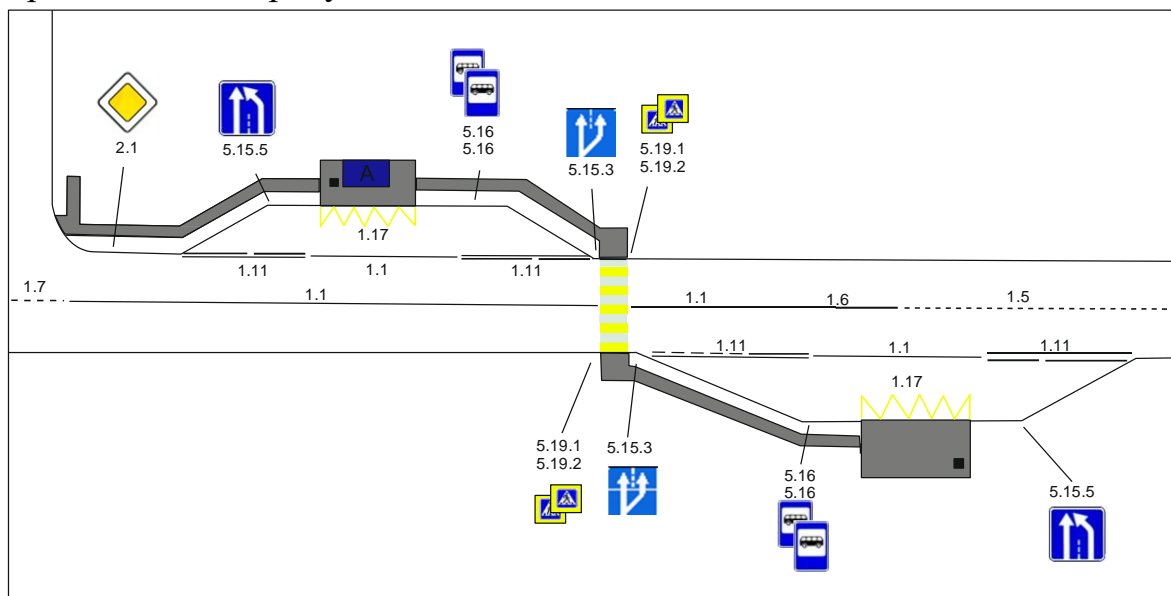


Рисунок 5 – Размещение остановочного объекта

Согласно СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*, проектирование автобусных остановок в городской застройке должно отвечать пунктам:

п. 11.24 Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта допускается принимать не более 500 м;

п. 11.25 Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать: для автобусов, троллейбусов и трамваев - 400-600 метров.

Так же согласно Рекомендациям п. 6.9 Остановочные пункты наземного пассажирского транспорта общего пользования (далее НПТОП) следует располагать вблизи пересечений или примыканий улиц, у пассажирообразующих объектов и основных путей следования пешеходов.

#### **14 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения**

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния безопасности дорожного движения (далее- БДД) в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально- экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент - возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе, в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления, со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность

политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне - сохранение общей стабильности в области БДД, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе - постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

Мониторинг системы БДД призван решать задачи:

- системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения БДД;
- контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД; превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов, принятых регулируемыми органами мер;
- формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении БДД, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, БДД напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории.

Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулируемыми органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие 8 элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

- непрерывное наблюдение;
- оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
- оценка текущего состояния внешней среды БДД;
- прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
- прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
- оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
- оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
- принятие управленческих решений.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг БДД - это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД. Осуществляется на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД МО Большемуртинского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

## **15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество



информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
- маршрутные- указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

- пассивные- планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
- управляемые - могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет

избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД для МО Большемуртинского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

## **16 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств**

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих потоков.

Выделение транзитных транспортных потоков за пределы муниципального образования или центральных улиц позволяет значительно снизить интенсивность дорожного движения и повысить безопасность.

Движение транзитного транспорта по территории Большемуртинского района осуществляется по автомобильным дорогам федерального, регионального и местного значений, а именно по ул. Интернациональная, ул. Механизаторов, ул. Транспортная. Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов не влияет.

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в МО Большемуртинского района является наиболее рациональной с точки зрения

финансовых и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

### **17 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и/или тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в Большемуртинском районе выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в МО Большемуртинском районе является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

### **18 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения,

а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно - транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в сельском поселении.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам, характеризующимся порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время в МО Большемуртинском районе ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

## **19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье

15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;
- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;
- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов

обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;
- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;
- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведенного в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории района.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом следующих пространственно-территориальных ограничений.

Для обеспечения комфортных условий движения продольный уклон в уклонов 20...25‰ через каждые 100 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 5,0 м.

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80‰. Параметры площадок указаны в таблице 22.

Таблица 22 – Параметры площадок

Уклон, ‰	Расстояния между городскими площадками (не более), м	
	длина площадки $\geq 1,8$ м	длина площадки $\geq 5,0$ м
26...28	50,0	90,0
28...31	45,0	
32...34	40,0	85,0
35...37	30,0	
38...40	25,0	80,0
41...42	24,0	
43...44	23,0	75,0
45...46	22,0	
47...48	21,0	70,0
49...50	20,0	

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливают по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011. 5.3.2 Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно - для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011.

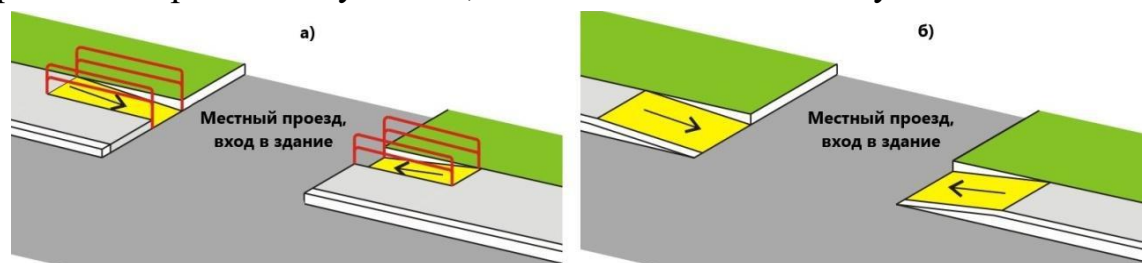
С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с

дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011. На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91) независимо от способа их укладки.

На рисунке 6 представлены примеры проектирования пандуса для комфортных и нормальных условий, а также для стесненных условий.



а) пандус, выполненный по краю тротуара или пешеходной дорожки б) пандус, выполненный по ширине тротуара или пешеходной

дорожки

Рисунок 6 – Примеры оборудования коротких пандусов при различных условиях доступности

Пешеходные переходы через автомобильные дороги, в том числе обоснование и выбор места их расположения, выбор типа и основных параметров, выполняют согласно ГОСТ Р 52398-2005, ГОСТ Р 52765-2007, ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52289-2004, СП 42.13330.2011, СНиП 2.05.02-85, СП 35.13330.2011.

Обустройство пешеходных переходов, независимо от их вида и типа, необходимо осуществлять с учетом обеспечения доступности для трех укрупненных категорий пешеходов.

Для смешанного по составу пешеходного потока оборудование пешеходных переходов выполняется с учетом требований, учитывающих особенности каждой отдельной группы.

На основных маршрутах движения пешеходов, относящихся к третьей категории, не рекомендуется организация их движения через нерегулируемые пешеходные переходы, а в условиях интенсивных транспортных потоков – не допускается.

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы, согласно ГОСТ Р



52289-2004, обозначаются разметкой согласно ГОСТ Р 51256-99 и дорожными знаками по ГОСТ Р 52290-2004, а также техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 51261-99 и ГОСТ Р 52131-2003.

Движение пешеходов по наклонным участкам возвышающегося пешеходного перехода, а также вне пешеходных переходов приподнятой зоны перекрестка, ограничивается применением пешеходных ограждений, размещаемых по краю тротуара или пешеходной дорожки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004.

При разнице высот между поверхностями тротуара и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм, наземные пешеходные переходы согласно ОДМ 218.2.007-2011 с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6,0 м. По конструктивному исполнению пандусы различают:

- со скошенными боковыми гранями - уклон боковых граней пандуса не может превышать значения, установленного для основной его поверхности, пандусы данного типа применяют в нормальных и стесненных условиях с целью обеспечения доступа людей в кресле-коляске к пешеходному переходу по боковой грани пандуса (рисунок 7);

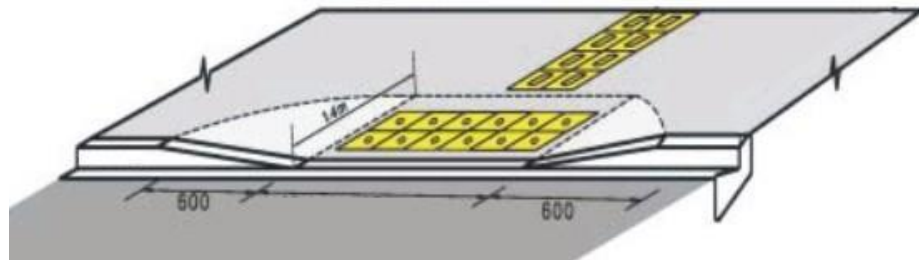


Рисунок 7 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

В зоне примыкания кромки пандуса к горизонтальной поверхности тротуара, они располагаются на одном уровне. В месте примыкания кромки пандуса к поверхности проезжей части автомобильной дороги, они могут иметь следующее исполнение:

- для обеспечения комфортных условий движения инвалидов на одном уровне;
- для нормальных и стесненных условий пандус может быть приподнят над поверхностью проезжей части, но не более чем на 20 мм.

Пандусы, приподнятые над поверхностью проезжей части, имеют закругление выступающей кромки радиусом не менее разницы уровней

поверхностей, но не более 50 мм.

Величина уклона пандуса устанавливается в следующих пределах:

- для комфортных условий не более 25%;
- для нормальных условий не более 50%;
- для стесненных условий не более 80%.

Ширина пандуса принимается с учетом максимальной среднечасовой интенсивности групп пешеходов:

а) для комфортных условий:

- при фактической интенсивности людей в кресле-коляске, с опорами на колесах и детскими колясками в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,2...1,5 м;
- при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

б) для нормальных условий:

- при фактической интенсивности указанных маломобильных групп населения в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,0 м;
- при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

в) для стесненных условий - не менее 0,9 м

На маршрутах движения инвалидов по зрению осуществляется устройство сигнальных тактильных наземных указателей в виде тактильного покрытия (направляющего и предупреждающего).

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

- тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;
- визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;
- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в

том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения.

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007.

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:


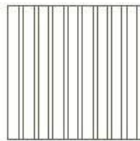


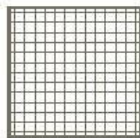

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеенных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;
- поверхности из резинопolyуретана или подобного эластомерного материала.

Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

Номенклатура тактильных покрытий, используемых в пешеходной зоне, представлена в таблице 23.

Таблица 23 – Виды тактильных плиток

Назначение	Размеры	Форма рифления	Место расположения
Внимание, подземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С конусообразными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С продольными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход под углом 90°	Две полосы шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенные на тротуаре с двух сторон перед поворотом на	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, светофор	Квадрат, выложенный вокруг мачты светофора и состоящий из 4 плит со стороной 500 мм	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, препятствие	Полоса шириной 500 мм, выложенная по контуру препятствия	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, поворот налево (направо)	Плита со стороной квадрата, равной 500 мм	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

Цвет тактильных указателей определяется проектом в соответствии с используемыми материалами покрытий, а также с учетом цветовой палитры.

Оптимальными для маркировки являются ярко-желтый и ярко-красный

цвета.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

Бортовой камень, размещаемый в местах устройства пандуса, должен иметь контрастную окраску относительно поверхности окружающего фона.

Съезды с тротуаров должны иметь уклон не более 1:10.

Опасные для маломобильных групп населения участки и пространства следует огораживать бортовым камнем высотой не менее 5 см.

Принципиальные схемы устройства покрытий пешеходной зоны с учетом передвижения маломобильных групп населения, а также назначение, размеры, форма рифления и место расположения тактильных наземных указателей и их сопряжение с покрытиями и элементами пешеходного тротуара приведены на рисунке 8-9.

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими нормативами:

- ГОСТ Р 52875–2007 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования»;
- МГСН 1.02.02 «Нормы и правила проектирования комплексного благоустройства на территории города Москвы»;
- СНиП 35–01–2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»;

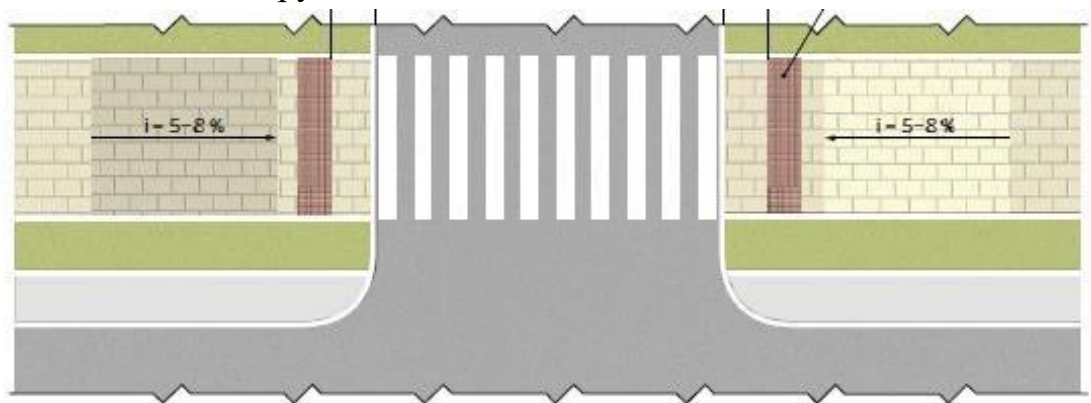


Рисунок 8 – Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами

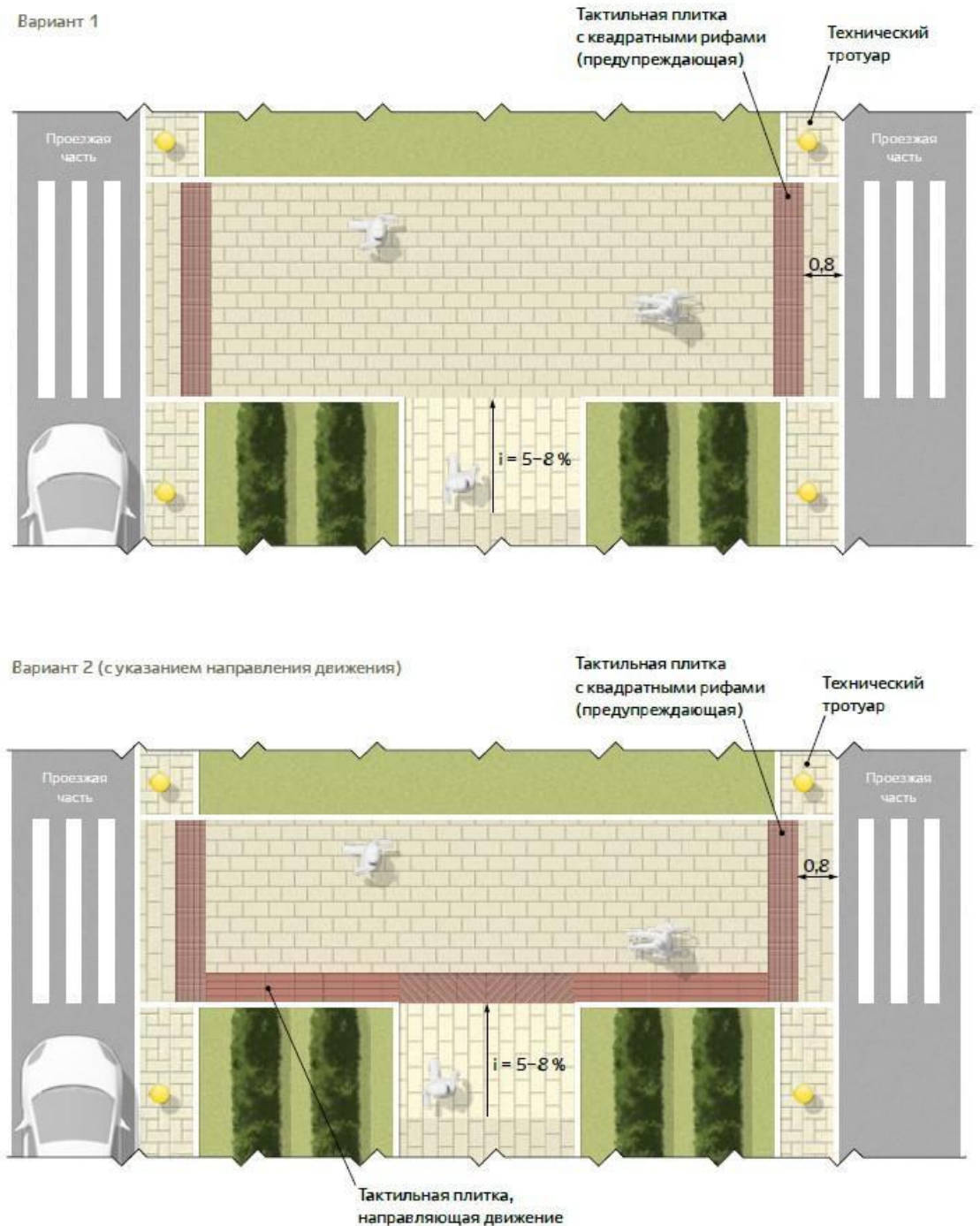


Рисунок 9 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

Требования к звуковым указателям для инвалидов установлены ГОСТ Р 51671-2000. 74 ОДМ 218.2.007-2011. В качестве акустических указателей рекомендуется использовать поверхности из резины или другого материала, в том числе имеющего специальную обработку поверхности, при соприкосновении с которыми подошвами обуви или касания белой трости производится звук, отличный от остальных поверхностей. Звуковые маяки, воспроизводящие в автоматизированном режиме или по запросу

музыкальные и шумовые сигналы, рекомендуется применять на остановочных пунктах, пешеходных переходах, в зонах проведения дорожных работ и других местах в качестве средств ориентирования слепых и слабовидящих людей. Указанные устройства могут быть локальными или находиться в составе сетевых систем радиоинформационного обеспечения инвалидов. На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р 51648-2000 и предусматривает звуковые сигналы перехода (рисунок 10).



Рисунок 10 – Примеры размещения направленности действия технических средств звуковой сигнализации на регулируемых пешеходных переходах

Источник звуковых сигналов располагают на высоте 0,9...3,5 м от поверхности пешеходного пути. Уровень звука таких устройств регулируется и применяется в зависимости от конкретных условий и времени суток.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 11).



Рисунок 11 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием дорожных знаков

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание - не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

Места для автомашин инвалидов на креслах-колясках в многоуровневых автостоянках рекомендуется размещать у выхода на первом этаже или около лифтов. Высота свободного пространства от плоскости (пола) автостоянки до низа перекрывающих конструкций и другие конструктивные размеры следует принимать по [СП 113.13330](#).

Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.



В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории муниципального образования были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых сведены в таблицу 24.

Таблица 24 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
1	Отделение Сбербанка России	Ул. Партизанская, 110а	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
2	Большемуртинский краеведческий музей	Пер. Центральный, 8	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
3	Отделение почтовой связи	Ул. Кирова, 4	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
4	Автостанция	Ул. Советская, 156	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
5	Администрация	Ул. Кирова, 8	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 Звуковая сигнализация на регулируемом пешеходном переходе ГОСТ Р 51648-2000

Для обеспечения благоприятных условий для движения инвалидов к указанным местам притяжения предлагается ряд мероприятий.

Реконструкцию тротуаров и пешеходных дорожек следует проводить с учетом обеспечения доступного движения инвалидов-колясочников по основным улицам УДС по обе стороны движения к возможным местам притяжения.

## **20 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности.

Во исполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. №864 (в редакции Постановления от 16.05.2020 года №703), совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации, а также в соответствии с государственной программой Красноярского края «Развитие образования», утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 года №508-п (в редакции Постановления от 21.01.2020 года №33-п) в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» разработаны комплекты учебно-методических и наглядных пособий, программ, игр, учебных фильмов, в том числе анимационных, освещающие вопросы безопасности дорожного движения с использованием мультимедийных технологий.

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеofиксации.

Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

1. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

2. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

3. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

4. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.

5. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

6. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»)

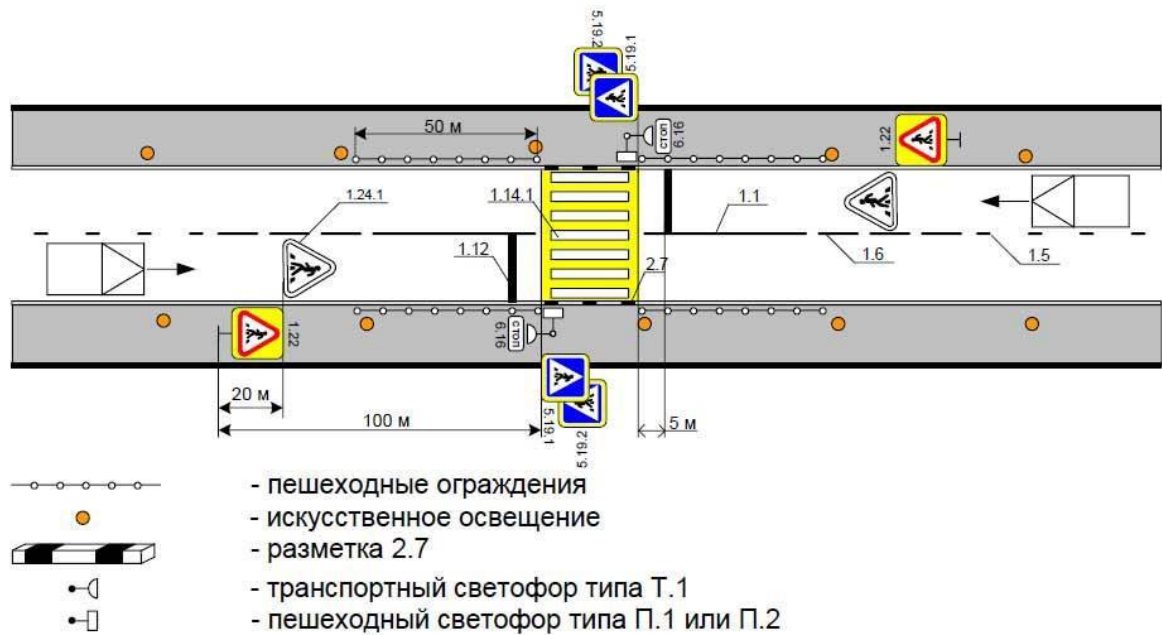


Рисунок 12 – Оборудование пешеходного перехода

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям включают в себя:

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов.

План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);

- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог;
- пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей- велосипедистов);
- наземные (регулируемые и нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети (обучающиеся, воспитанники) пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

Проведенный в рамках разработки настоящей КСОДД анализ официальных документарных данных из общедоступных достоверных источников выявил отсутствие нормативных правовых актов органов местного самоуправления населенных пунктов МО Большемуртинского района, органов государственной власти субъекта Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций. Также отсутствует информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях города.

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации МО Большемуртинского района организовать разработку и утверждение Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций.

## **21 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом**

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в пгт. Большая Мурта принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть города функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда улиц. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей района в качественных и доступных транспортных услугах.

В целях развития сети дорог планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния

соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.
- мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному уровню. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.
- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории Большемуртинского района.

Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

## **22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

В соответствии с примечанием к п. 43 Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утверждён Приказом МВД России от 02.03.2009 № 185) в целях обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах, а также в случаях осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения патрульный автомобиль может размещаться в местах с видимостью, ограниченной естественными переломами рельефа местности, поворотами дороги, а также элементами обустройства улично-дорожной сети.

Как следует из п.п. 55-57 указанного Административного регламента, основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в

автоматическом режиме и имеющих функции фото– и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото– и киносъемки, видеозаписи (далее – средства автоматической фиксации), является решение органа управления о применении таких технических средств.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления. Места и время применения мобильных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.

Правилами дорожного движения не предусмотрены дорожные знаки, которыми обозначаются места размещения средств автоматической фиксации. Действующее законодательство не устанавливает обязанности органов, осуществляющих контроль в сфере дорожного движения, по уведомлению водителей о местах размещения средств автоматической фиксации.

Что касается предупреждения водителей о данных приборах то ГИБДД обязано оповестить через СМИ водителей о получении таких комплексов и использовании их в своей работе. При этом должны быть разъяснены основные положения их технического устройства и изложены принципы их работы. Органы ГИБДД систематически должны информировать общественность о количестве выявленных с помощью данных средств фиксации нарушений Правил дорожного движения.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах межрегионального значения, то нет необходимости установки камер с целью контроля за скоростью движения ТС на территории района.



#### **Раздел 4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения**

**1 Разработка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

**1.1 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД, увязанные с документами территориального планирования, документацией по планировке территории и документами стратегического планирования**

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующую сеть автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

С учетом того, что территория МО Большемуртинского района не является привлекательной для инвесторов перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным дальнейшим развитием инвестиционной привлекательности. С учетом сложившихся тенденций развития и позитивных факторов, способствующих привлечению производств в МО Большемуртинском районе на период до 2035 года и их размещения в черте района, возникает необходимость развитие транспортной инфраструктуры.

Грузовой и общественный транспорт играет основную роль при организации новых производств. Помимо грузового и общественного транспорта, немаловажно заметить, что при организации новых видов производства и появлении новых рабочих мест вырастет уровень автомобилизации населения. Зачастую роль данного фактора не воспринимается достаточно весомо, что приводит к возникновению перегрузки транспортной сети и возникновению заторов.

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков МО Большемуртинского района комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития городов.

В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- внедрение передовых средств и технологий ОДД;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения МО Большемуртинского района принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, а также деловая активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса, помимо основных показателей социально-экономического развития, учитывались макроэкономические тенденции. Таким образом, были разработаны 2 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития МО Большемуртинского района.

Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Стимулирование деловой активности по развитию сельского хозяйства, промышленности, строительства и потребительской сферы.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический). На территории МО Большемуртинского района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности

грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Повышение качества жизни за счет улучшения системы здравоохранения, образования, обеспечения граждан жильем и прочих социальных аспектов.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в таблице 25.

Таблица 25 – Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

№	Наименование индикатора	Ед. изм.	Показатели по годам			
			2020	2020-2025	2025-2030	2035
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	93,3*	90	80	80
2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно- эксплуатационным показателя	%	6,7*	10*	20*	20*
4	Количество ДТП из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог регионального и межмуниципального значения	%	0	0	0	0
5	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	99,3*	90*	80*	80*
6	Индекс нового строительства	%	0	0	1	1
7	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	8	8	5	4
8	Количество автомобильных стоянок длительного времени	шт.	0	1	2	2

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

По состоянию на 01.01.2020 г. численность населения МО Большемуртинский района составила 17 859 жителей.

Демографическая ситуация района на протяжении последних лет характеризуется уменьшением численности населения.

Это явление не имеет далеко идущие экономические последствия – рост в перспективе численности трудовых ресурсов, нивелирование общего для страны уровня старения трудового потенциала.

Инвестиционная политика, проводимая в МО Большемуртинском районе, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению дополнительных ресурсов.

Изменение численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеется.

Современная возрастная структура населения сформировалась под влиянием двух групп факторов: демографических изменений, произошедших повсеместно в стране и ее субъектах, а также за счет воздействий, связанных с экономическими и социальными изменениями, произошедшими на территории муниципального образования.

В целом миграция в настоящее время является одним из эффективных способов поддерживать и развивать тенденции убыли численности населения. Для этого необходимы увеличения численности населения необходимо постоянные и действенные меры, направленные на повышение уровня жизни населения, улучшение экологической обстановки, повышение доступности качественного здравоохранения. Для снижения заболеваемости – одного из основных факторов высокой смертности, необходима широкая пропаганда здорового образа жизни, направленная на изменение поведения населения в целях самосохранения.

Предполагая, что освоение территориальных ресурсов будет происходить за счет механического притока населения, в составе которого преобладают люди в трудоспособном возрасте, демографическая структура населения может стабилизироваться или улучшиться.

Трудовые ресурсы МО Большемуртинского района складываются из населения в трудоспособном возрасте за исключением неработающих инвалидов 1 и 2 группы и лиц, вышедших на пенсию на льготных условиях. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по

возрасту, продолжающие трудовую деятельность и подростки, занятые в экономике.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования МО Большемуртинского района, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития города, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития поселка.

При таком подходе сохраняется единый функционал УДС МО Большемуртинского района, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения).

В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей поселка, предполагается: создание парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа.

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков дорог общего назначения.

Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не потребует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

Таким образом, существенное различие в концепциях указанных вариантов проектирования КСОДД предопределяет разницу в выборе мероприятий ОДД.

## **1.2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств, удобства

пешеходного движения.

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения транспортной инфраструктуры - базовый (реалистичный) и оптимистичный.

В связи с тем, что уровень автомобилизации высок, можно прогнозировать сохранение баланса использования индивидуального и общественного транспорта в перспективе до 2035 года.

Рост интенсивности движения на УДС МО Большемуртинского района будет обусловлен ростом численности населения. При данных условиях к 2035 году рост интенсивности движения транспортных потоков на УДС муниципального образования составит 5-10% при базовом варианте развития и 16% при оптимистичном.

Анализ документального и натурного исследования территории, проведенных в рамках выполнения предыдущих этапов проекта, позволяет сделать следующие выводы:

Вариант 1 (базовый) стратегии развития не рассчитан на значительное и форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры. Базовый сценарий включает мероприятия, направленные на обеспечение сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений, повышение безопасности дорожного движения для водителей и пассажиров транспортных средств, а также велосипедистов и пешеходов, экологической безопасности объектов, на эффективность обслуживания участников движения, оптимизацию расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства.

Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение подрядных работ по ликвидации очагов дорожно-транспортных происшествий.

При оценке вариантов дальнейшего проектирования КСОДД немаловажную роль играет финансовый аспект реализации мероприятий по организации и безопасности дорожного движения на территории поселения. Базовый вариант исходит из позиций оценки сложившейся в последние годы динамики социально-экономического и пространственного развития и ограниченности ресурсов.

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-

экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, Вариант 2 умеренно-оптимистичный развития МО Большемуртинского района является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 480 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки 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 период до 2035 года.

Средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для мероприятий в области транспортной инфраструктуры, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог УДС.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления МО Большемуртинского района должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

**2 Разработка перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий**

**2.1 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования, учитывающие возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов**

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующую сеть автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии соответствующем нормативным требованиям.

В рамках разработки КСОДД рассмотрены следующие мероприятия (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры:

*2.1.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта*

*Воздушный транспорт*

На территории МО Большемуртинского района развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

*Речной транспорт*

На территории МО Большемуртинского района развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

*Железнодорожный транспорт*

На территории МО Большемуртинского района развитие железнодорожного транспорта на перспективу не планируется.

*2.1.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов*



Таблица 26 – Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Разработка документа планировая перевозок	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Установка элементов транспортной навигации	2020-2023	-	99,9	0,1	-

*2.1.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства*

Таблица 27 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Организация парковочного пространства	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Нанесение разметки	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Изготовление информационных материалов	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Организация стоянки транспортных средств	2020-2023	-	99,9	0,1	-

*2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения*

Таблица 28 – Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Установка дорожных знаков и информационных знаков	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Установка пешеходных ограждений	2020-2023	-	99,9	0,1	-

Обустройство пешеходных переходов	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Реконструкция, ремонт и устройство тротуаров	2020-2023	-	99,9	0,1	-

### 2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Необходимо отметить, что организации имеют значительный объем износа техники, предлагаемые мероприятия по улучшению ситуации в области работы коммунальных и дорожных служб.

Таблица 29 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Закупка новой модернизированной техники	2020-2023	-	-	-	100
Внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	2020-2023	-	-	-	-

### 2.1.6 Мероприятия по развитию сети дорог МО Большемуртинский района

Таблица 30 – Мероприятия по развитию сети дорог

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Реконструкция, ремонт улично-дорожной сети	2020-2023	-	99,9	0,1	-
Строительство новых улиц и дорог	2020-2023	-	99,9	0,1	-

## 2.2 Очередность реализации мероприятий, включающую предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе с указанием очередности разработки проекта ОДД на отдельных территориях

Все предложенные мероприятия по развитию улично-дорожной по видам работ можно разделить на:

- реконструктивно-планировочные;

- организационные.

#### *Реконструктивно-планировочные мероприятия*

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях, в местах где это возможно границах отвода улиц ;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

Основной целью разработки 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 период до 2023 года и на перспективу до 2035 года.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно- транспортной инфраструктуры.

Усовершенствование этих автодорог осуществляется собственником – администрацией МО Большемуртинского района.

Вместе с тем, многие решения, принимаемые органами местного самоуправления при планировании территориального развития городского округа не могут быть эффективно реализованы без соответствующих усовершенствований магистралей.

Планируемые усовершенствования магистрали включают три компонента: управление движением, улучшение эксплуатационных параметров и расширение.

Первичный акцент в предложениях по совершенствованию магистралей в улучшении управления существующей системой организации и регулирования движения транспорта, чтобы усилить безопасность и поддерживать или улучшать эксплуатационную эффективность. Поэтому, большинство рекомендаций сконцентрировано на первых двух акцентах: управление движением и улучшения эксплуатационных параметров.

Управление движением осуществляется путем регулирования организованных транспортных потоков, например, перевозок пассажиров общественным транспортом. В этом случае, регулирование осуществляется с участием органов местного самоуправления. Регулирование неорганизованных транспортных потоков осуществляется путем соответствующих знаков и технических средств, размещаемых на магистралях.

Наибольшая плотность потоков транспорта, требующих регулировки, сконцентрирована на въездах и выездах из городского округа и на участках магистралей, проходящих по территории городского округа. В целях управления движением на указанных участках необходимо ограничение скоростей движения транспорта в целях сокращения числа инцидентов (наездов транспорта на пешеходов, животных и придорожные объекты капитального строительства). Регулирование движения на автомагистралях вне населенных пунктов призвано предотвратить инциденты на опасных участках магистралей.

Управление инцидентами - первичный инструмент для того, чтобы уменьшить скопление транспорта, которое происходит, когда несчастные случаи или другие инциденты имеют следствием полную или частичную блокировку магистрали. Ввиду достаточно низкой интенсивности движения на данных магистралях скоплений транспорта практически не возникает.

В целях улучшения регулирования движения на магистралях рекомендуется:

- продолжить планирование и координацию действий уполномоченных государственных органов по сокращению числа инцидентов на автомагистралях района;

- осуществлять разработку проектных документов по вопросам регулирования движения на автомагистралях;
- разработать мероприятия по системе быстрого реагирования на инциденты (с оказанием своевременной медицинской помощи пострадавшим);
- поддерживать систему коммуникаций (радиочастоты и средства мобильной связи) для чрезвычайных респондентов, сообщающих об инцидентах.

Необходимо предусмотреть оперативное (в реальном времени) информирование водителей об условиях движения, связанных с погодными изменениями вблизи населенных пунктов.

Эксплуатационные проблемы на магистралях типа «острых кривых», узких плеч, коротких скатов, и правых входов могут ограничивать вместимость дороги и создавать проблемы безопасности. Цель разрабатываемой программы совершенствования состоит в том, чтобы устранить эти нестандартные объекты так, чтобы шоссе могло работать более эффективно и благополучно.

Автодороги во многих случаях формировались в результате стихийно сложившихся «наезженных» транспортных путей. Они не всегда организованы оптимальным образом, имеют сложные и опасные участки и требуют усовершенствования включающие: сглаживание «острых кривых», расширения узких плеч и обустройства придорожной инфраструктуры (кюветов, стояночных площадок и т.п.).

Необходимо предусмотреть следующие работы по усовершенствованию существующих автодорог:

1. Строительство дорог во вновь возводимых домах;
2. Поэтапное усовершенствование автомобильных дорог с грунтовым покрытием;
3. Реконструкция и капитальный ремонт дорог с проблемными участками.

Связующим элементом между отдельными функциональными зонами МО Большемуртинского района является дорожная сеть, запроектированная с учетом сложившейся ситуации и обеспечивающая нормативные радиусы доступности, удобную организацию движения транспортных средств по всем направлениям.

Существующая уличная сеть населенных пунктов МО Большемуртинского района сохраняется. Часть улиц подлежит реконструкции с улучшением качества дорожного покрытия. Расположение улиц на

реконструируемых и вновь строящихся жилых массивах и их параметры устанавливаются при разработке документации по планировке соответствующих территорий.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дорог и зависит на прямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Проведение ямочного ремонта дорожного полотна проводится ежегодно.

#### *Организационные мероприятия*

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К числу основных мероприятий относятся следующие:

- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.
- создание детских автогородков.

### 3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития приведена в таблице 30.

Таблица 30 – Оценка объемов и источников финансирования

Наименование мероприятий	Финансирование обязательств на 2020-2035 гг., тыс.руб.				Итого
	фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства	
<i>Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:</i>					
авиационный транспорт	-	-	-	-	0
речной транспорт	-	-	-	-	0
железнодорожный транспорт	-	-	-	-	0
<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</i>					
разработка документа планирования перевозок	-	50	-	-	50
установка элементов транспортной навигации	-	20	-	-	20
организация парковочного пространства	-	4000	-	-	4000
нанесение разметки	-	5000	-	-	5000
изготовление информационных материалов	-	400	-	-	400
<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения</i>					
установка дорожных и информационных знаков	-	4000	-	-	4000
установка ограждений	-	1000	-	-	1000
обустройство пешеходных переходов	-	3000	-	-	3000
реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров	-	30000	-	-	30000
<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры дорожного движения</i>					
строительство гаражных кооперативов	-	-	-	30000	30000
строительство нового комплекса по	-	-	-	100000	100000

Наименование мероприятий	Финансирование обязательств на 2020-2035 гг., тыс.руб.				Итого
	фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства	
обслуживанию транзитного автотранспорта АЗС, СТО					
установка систем ограничения скорости движения	-	500	-	-	500
подключение транспортных средств к системе мониторинга	-	500	-	-	500
установка датчиков на перекрестках	-	600	-	-	600
содержание ИТС	-	300	-	-	300
актуализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры	-	50	-	-	50
мониторинг реализации программы	-	100	-	-	100
<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</i>					
закупка новой модернизированной техники	-	-	-	1000	1000
внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники. транспортных средств коммунальных и дорожных служб	-	-	-	-	-
<i>Мероприятия Финансирование обязательств на 2025-2035</i>					
реконструкция, ремонт улично-дорожной сети	-	5000	-	-	150000
строительство новых улиц и дорог	-	10000	-	-	210000
<b>Итого:</b>	-	<b>64520</b>	-	<b>131000</b>	<b>540520</b>

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2020-2035 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.



#### **4 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД МО Большемуртинского района необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс малозатратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры МО Большемуртинского района должны стать:

на 2020-2025 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков), на 2020-2025 года:
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственной, административной и общественной контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам,

оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселка (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Мониторинг контроля и работы транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определением ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами осуществляет организация, оказывающая услуги в сфере транспортного обслуживания.

Оценка эффективности реализации Программы проводится в целом для обеспечения информацией о ходе и промежуточных результатах реализации Программы (подпрограмм) ответственным исполнителем. Мероприятие, результаты которого оцениваются на основании числовых значений показателей (индикаторов), считается выполненным в полном объеме, если фактически достигнутое значение показателя (индикатора) составляет не менее 95% от запланированного и не хуже, чем значение показателя (индикатора), достигнутое в году, предшествующем отчетному, с учетом корректировки объемов финансирования по мероприятию.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу

мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 26.012.2018 № 480 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

#### **4.1 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД**

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Дорожная сеть МО Большемуртинского района является элементом транспортной системы Красноярского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления.

Данные в КСОДД предложения по развитию улично- дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично- дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является отдел ЖКХ и строительства администрации Большемуртинского района. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком.

При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети МО Большемуртинского района.

Основными функциями МО Большемуртинского района по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;

- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет МО Большемуртинского района.

Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД путем внесения изменений.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

## **4.2 Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории**

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе, программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Большемуртинского района предусматривает следующие мероприятия:

Внесение изменений предусматривается:

- при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий Программы;
- при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории;
- при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии поселения, а также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Для информационного обеспечения реализации Программы необходимо функционирование, использование и доступность сайта МО Большемуртинского района <http://bmurta.krn.eis1.ru/>.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному

обеспечению реализации мероприятий являются:

- обеспечение реализации Генерального плана;
- разработка муниципальных правовых актов в области градостроительных и земельно-имущественных отношений;
- внедрение в практику предоставления земельных участков из состава земель муниципальной собственности на территории поселения для целей строительства и целей, не связанных со строительством, процедуры торгов (конкурсов, аукционов).

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

#### **4.3 Предложения по развитию сети дорог**

Развитие транспорта на территории рабочего поселка должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система МО Большемуртинского района является элементом транспортной системы Красноярского края в целом, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов



местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами Администрации МО Большемуртинского района станет организация мероприятия по информированию органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры. Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры для целей обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей в МО Большемуртинском районе Красноярского края.

В целях развития сети дорог МО Большемуртинского района планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки

соответствует нормативному уровню. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

– мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории МО Большемуртинский района. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

## **Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

### **1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения**

Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения проводится на основе комплексного статистического анализа с использованием возможностей автоматизированных информационных систем, предназначенных для обработки информации о дорожно-транспортных происшествиях. Для решения данных задач разработана Многопараметрическая информационно-аналитическая система (МИАС) моделирования и прогнозирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, которая позволяет оценивать ситуацию в области обеспечения безопасности дорожного движения как с учетом информации в целом, так и посредством детального статистического анализа с целью повышения качества принимаемых управленческих решений в подразделениях ГИБДД.

Использование статистических данных для повышения эффективности управленческой деятельности в настоящее время является неотъемлемой частью в работе государственных органов. Разработка программ социально-экономического развития и обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) может осуществляться только на основе глубокого анализа статистических данных.

ДТП и их последствия - неизбежный спутник автомобилизации - представляют собой серьезную социально-гигиеническую проблему во всем мире. Но в России, если сравнивать ее со странами сходного уровня развития, эта проблема стоит особенно остро. В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития России". Значительную роль в снижении аварийности на дорогах играют фоторадарные комплексы (ФРК), позволяющие фиксировать различные виды нарушений водителями правил дорожного движения. Современные ФРК способны выполнять большой набор задач по контролю за соблюдением правил дорожного движения и могут быть интегрированы в единую систему с обработкой данных в ситуационных центрах.

Статистический анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий является основой для прогнозирования правонарушений и развития ситуации в области по обеспечению БДД. Открытый доступ к данным правовой статистики предоставляет широкие возможности для комплексного анализа и

играет важную роль в государственной деятельности, связанной с применением административных мер воздействия, предупреждения и профилактики ДТП.

Одной из функций Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) является решение задач в области прогнозирования и анализа БДД на основе множества показателей аварийности, параметров и характеристик движения автотранспорта в различных регионах Российской Федерации. Развитие современных информационных технологий позволяет повысить эффективность данной работы за счёт введения в практику методов и инструментов автоматизированного мониторинга различных параметров и показателей безопасности дорожного движения.

Решение проблемы обеспечения БДД, снижения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий относится к приоритетным задачам развития нашей страны. Именно поэтому было принято Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». Целями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года являются повышение уровня безопасности транспортной

Статистические сведения о ДТП, учет которых осуществляется в рамках деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, используются для анализа причин и условий их совершения, а также для оценки эффективности мер, направленных на снижение количества ДТП и тяжести их последствий. Приведенные показатели аварийности утверждены формой федерального статистического наблюдения «Сведения о дорожно-транспортных происшествиях» (форма «№ ДТП»), которые формируются каждый месяц в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.05.2014 г. № 402 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях».

Инструментарий МИАС аккумулирует поступающие сведения и позволяет не только формировать отчеты и текстовые справки по основным направлениям мониторинга ДТП, но и осуществлять многокритериальный анализ на основе сведений социально-экономического, демографического и иного характера, поступающих из других учреждений и ведомств.

Аналитическая подсистема позволяет оценить пороговые уровни индикаторов ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения как с учетом информации в целом, так и посредством детального статистического анализа. Кроме того, МИАС позволяет производить

ранжирование регионов Российской Федерации по показателям безопасности дорожного движения, а также формировать паспорта субъектов на основе этих показателей<sup>2</sup>. Математический аппарат позволяет строить интегральные оценки уровня БДД в субъектах Российской Федерации, а также оценивать эффективность деятельности подразделений ГИБДД, направленной на снижение аварийности, на основе тщательного анализа административной практики и выполнения мероприятий предусмотренных, федеральными целевыми программами, в частности Приказом МВД России от 16.08.2014 г. № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Исключительную аналитическую значимость имеет статистическое изучение дорожно-транспортных происшествий и их причин не в статике, а в динамике. Ретроспективный анализ, т.е. оценка тенденций и состояния нарушений Правил дорожного движения в прошлом, позволяет прогнозировать ее возможные тенденции и характеристики в перспективе.

Средства моделирования и прогнозирования МИАС дают возможность проведения вариантных расчетов изменения ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения в субъектах Российской Федерации на основе различных сценариев, с учетом социально-экономических условий, демографической обстановки, изменений административного законодательства за предыдущие периоды. Кроме того, данная подсистема позволяет оценить эффективность региональных программ БДД на снижение аварийности, а также спрогнозировать влияние деятельности подразделений ГИБДД на данный показатель.

Статистические возможности анализа причин ДТП и мотивации противоправного поведения на дороге реализуются в изучении всей совокупности социальных воздействий прошлого, настоящего и возможного будущего во взаимодействии с личностью правонарушителей.

Таким образом, решение задач в области обеспечения БДД осуществляется на основе анализа множества показателей аварийности, параметров и характеристик движения автотранспорта. Использование автоматизированных информационных систем упрощает проведение комплексного статистического анализа информации о ДТП и способствует повышению эффективности государственного регулирования в данной сфере. Это необходимо для достижения социально-экономического эффекта в виде снижения социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий.

## 2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Разработка инженерных мероприятий по организации дорожного движения возможна лишь при наличии информации о характере транспортных и пешеходных потоков и условий, при которых происходит движение. На основе исследования дорожного движения и практики его организации выработаны многочисленные измерители и критерии для его описания. При рассмотрении показателей дорожного движения следует выделить те, которые являются первичными. К ним следует отнести показатели, определяемые потребностями в перевозках пассажирские и грузовые, а также в пешеходные сообщения.

Наиболее часто применяются характеристики и указатели дорожного движения:

1. интенсивность движения
2. состав транспортного потока
3. плотность потока
4. скорость движения
5. продолжительность задержек движения.

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность дорожного движения.

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих пересечение дороги за ед. времени. В качестве расчетного периода времени принимается: год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (10-15 мин).

В соответствии с Руководством по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах расчет существующей и прогнозирование перспективной интенсивности движения на автомобильных дорогах заключается в определении вероятного количества автотранспортных средств, совершающих поездки между парами корреспондирующих населенных пунктов рассматриваемой территории, корреспонденции между которыми являются значимыми. При этом прогнозирование интенсивности движения сводится к формированию потоков имеющегося или перспективного парка автотранспортных средств на соответствующей сети автомобильных дорог рассматриваемой территории.

Реализация программ развития сети автомобильных дорог, особенно в части сокращения перепробега, оказывает существенное влияние на эффективность работы автотранспорта и сопровождается изменениями его интенсивности и маршрутов движения. Эти изменения связаны с генерацией автотранспортных потоков и их перераспределением на сети дорог. Чем более

существенны изменения в сети дорог, тем значительнее изменения в объемах и маршрутах автотранспортных потоков. Изменения последних могут быть выявлены только в результате учета изменений в условиях движения автотранспорта, совершающего поездки между корреспондирующими пунктами, в том числе и возможности использования более коротких и комфортабельных маршрутов.

При расчете интенсивности движения между парой корреспондирующих населенных пунктов кратчайшее расстояние между ними устанавливается исходя из времени и комфортабельности сообщения. В связи с этим при расчетах используют приведенную длину участков автомобильных дорог. Коэффициент приведения длины участков дорог устанавливается по соотношению скорости движения на рассматриваемом участке к скорости движения при эталонных условиях движения. В качестве эталонных условий при определении коэффициента приведения длин участков автомобильных дорог принято движение по дороге I б категории с разделительной полосой.

Интенсивность движения, при прочих равных условиях, зависит от административной значимости и подчиненности корреспондирующих населенных пунктов, т.е. от уровня их связанности.

В то же время большие сложности связаны с необходимостью определения приведенных кратчайших расстояний между большим количеством пар корреспондирующих населенных пунктов и переопределения их с учетом загрузки дорог автотранспортными средствами. Без использования современных вычислительных средств решение такой задачи связано с большими затратами времени.

В связи с этим для прогнозирования интенсивности движения целесообразно использовать специализированные программные комплексы, выполняющие расчеты на основе создаваемых баз данных, содержащих необходимую информацию о технических параметрах участков автомобильных дорог и о населенных пунктах.

### **3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения**

1. Обеспечение эффективности организации дорожного движения осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного

движения, посредством реализации мероприятий по организации дорожного движения, к которым относятся:

1) управление распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;

2) повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок;

3) оптимизация циклов светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление;

4) согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

5) развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов;

6) введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

7) развитие парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог);

8) введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств.

2. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, уполномоченные в области организации дорожного движения, обязаны принимать меры по обеспечению эффективности организации дорожного движения посредством реализации мероприятий, обоснование необходимости которых содержится в документации по организации дорожного движения.

4. При управлении распределением транспортных средств на дорогах должны быть учтены мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог, а также иных объектов



капитального строительства, влияющих на основные параметры дорожного движения.

5. При выполнении работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участков дороги проезжая часть на данных участках дороги может быть закрыта для проезда не более чем на 50 процентов. В случае необходимости закрытия проезда на участках дороги более чем на 50 процентов должен быть обеспечен объезд данных участков дороги. Устройство ограждений в целях выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги допускается не раньше чем за три календарных дня до начала указанных работ. Установка ограждений для выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги, сроки выполнения которых не определены в договорах на выполнение указанных работ, не допускается.

6. Повышение пропускной способности дорог должно достигаться в том числе за счет обустройства остановочных пунктов (при наличии возможности) уширениями проезжей части (заездными карманами) или переходно-скоростными полосами в соответствии с законодательством о техническом регулировании.

7. Размещение на дороге технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных документацией по организации дорожного движения, не допускается.

8. Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления вправе вводить временные ограничение или прекращение движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения соответственно на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения в отношении транспортных средств определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в отношении определенных дней и времени суток.

9. В случае принятия решения о введении временных ограничений или прекращения движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченные органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области организации дорожного движения, уполномоченные органы местного самоуправления в области организации

дорожного движения обязаны осуществить компенсационные мероприятия (повышение качества работы маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, открытие новых маршрутов регулярных перевозок или увеличение провозных возможностей действующих маршрутов регулярных перевозок, организация парковок (парковочных мест), развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов, иные подобные мероприятия), направленные на повышение качества транспортного обслуживания населения.

#### **4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения**

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов. Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO<sub>2</sub>), диоксид серы (SO<sub>2</sub>) и озон (O<sub>3</sub>)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность. Снижение двигательной активности. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию. Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО Большемуртинского района и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека. Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей направленную на

снижение использования автомобильного транспорта при передвижении. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

## **5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения**

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД МО Большемуртинского района необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс без затратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского поселения

должны стать:

на 2020-2025 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков), на 2020-2025 года:
- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

5. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственной, административной и общественной контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и

исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

6. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

7. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

8. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Мониторинг контроля и работы транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определением ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами осуществляет организация, оказывающая услуги в сфере транспортного обслуживания.

Оценка эффективности реализации Программы проводится в целом для обеспечения информацией о ходе и промежуточных результатах реализации Программы (подпрограмм) ответственным исполнителем. Мероприятие, результаты которого оцениваются на основании числовых значений показателей (индикаторов), считается выполненным в полном объеме, если фактически достигнутое значение показателя (индикатора) составляет не менее 95% от запланированного и не хуже, чем значение показателя (индикатора), достигнутое в году, предшествующем отчетному, с учетом корректировки объемов финансирования по мероприятию.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 26.12.2018 № 480 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

### **Актуализация КСОДД**

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения МО Большемуртинского района решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное макро- на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично- дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных, и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень. Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации, обновления подвижного состава и обустройства остановочных пунктов.

Было выявлено минимальное количество транспортно-дорожных проблем на исследуемом участке. Были сформированы картограммы скорости и интенсивности ТП для исследуемого участка. Таблично представлены данные об отсутствии заторов и задержек на пересечении.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов.



## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Программа социально-экономического развития Большемуртинского района на 2020-2023 годы
2. Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры поселка Большая Мурта на 2019 - 2023 годы»
3. Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры Межевского сельсовета в д.Лакино МО Большемуртинского района на 2019 - 2023 годы»
4. Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры Предивинского сельсовета на 2019-2023 годы»
5. Программа «комплексного развития транспортной инфраструктуры села Юкеево на 2019 2023 годы»
6. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
7. ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог».
8. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС-557-р от 24.06.2002г.
9. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
10. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования».
11. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
12. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация».
13. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
14. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров».
15. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей».
16. ГОСТ Р 51256-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
17. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».

- 18 ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог». – М.: Информавтодор. - 143 с.
- 19 ОСТ 218.1.002-2016 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».
- 20 Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.

