



АДМИНИСТРАЦИЯ БОГУЧАНСКОГО РАЙОНА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

25.11.2020

с. Богучаны

№ 1209-п

Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района

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», руководствуясь ст. 7, 43, 47 Устава Богучанского района Красноярского края, ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, согласно приложению.

2. Контроль за исполнением данного постановления возложить на заместителя Главы Богучанского района С.И. Нохрина.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня, следующего за днем опубликования в Официальном вестнике Богучанского района.

И.о. Главы Богучанского района

В.Р. Саар



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

ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001

**Комплексная схема организации дорожного движения на
автомобильных дорогах местного значения на территории
сельских поселений и межселенной территории
Богучанского района**

2020 год



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
ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001



Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района

Заказчик: Администрация Богучанского района

и.о. Глава Богучанского района


/ В.Р.Саар /
(подпись) (Фамилия И.О.)
М.П.

Исполнитель: ООО "СибЭнергоСбережение"

Директор ООО «СЭС»


С.М. Стариков/
(подпись) (Фамилия И.О.)
М.П.

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:

| Наименование органа или организации | ФИО согласующего | Подпись | Дата |
|---|---------------------|---------|-------|
| Министр транспорта Красноярского края | _____ | _____ | _____ |
| Глава Тасеевского района | _____ | _____ | _____ |
| Глава Мотыгинского района | _____ | _____ | _____ |
| Глава Эвенкийского района | _____ | _____ | _____ |
| Глава Кежемского района | _____ | _____ | _____ |
| Глава Абанского района | _____ | _____ | _____ |
| Мэр Тайшетского района Иркутская область | _____ | _____ | _____ |



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

Сурикова ул., д. 47, г. Красноярск, 660049
Телефон: (391) 263-55-00 Факс: (391) 219-06-31
E-mail: info@mintrans24.ru
ОКПО 64078459, ОГРН 1102468025670
ИНН/КПП 2466230204/246601001

Директору
ООО «СибЭнергоСбережение»

М.М. Старикову

27.11.2020 № 83-5650

На № 52/1 от 25.11.2020

О согласовании КСОДД

Уважаемый Максим Михайлович!

Министерством транспорта Красноярского края (далее – министерство) представлена комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Богучанский район рассмотрена.

В соответствии с федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации», на основании Положения о министерстве транспорта Красноярского края, утвержденного Постановлением Правительства Красноярского края от 06.07.2010 № 377-п, министерство согласовывает представленную комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования Богучанский район.

Заместитель министра

Ю.В. Васильев



ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН ЭЛЕКТРОННОЙ
ПОДПИСЬЮ
СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Владелец: Васильев Ю В
Сертификат: 01D10199003DAB33824A11E7265A273001
Действителен с 09.01.2020 по 09.04.2021

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
Иркутская область
Муниципальное образование
«Тайшетский район»
Администрация района

665000 г. Тайшет, ул. Суворова, 13
Тел. 2-03-84, 2-02-23; факс 2-07-45

Е-mail: admin@taishetrn.ru

Интернет: taishet.irkmo.ru

УВАЖАЕМЫЙ № 3865109104

Директору ООО
"СибЭнергоСбережение"
М.М. Старикову

О согласовании КСОДД Богучанского района
Красноярского края

Администрация Тайшетского района, в соответствии со ст. 17 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", согласовывает представленную Вами Комплексную схему организации дорожного движения на территории Богучанского района Красноярского края.

Мэр Тайшетского района



А.В. Величко

Исполнил:
Дворядкин А.В.
тел.: 2-00-66



**АДМИНИСТРАЦИЯ
Абанского района
Красноярского края
ул. Пионерская, 4, п. Абан,
Абанский район,
Красноярский край, 663740
Телефон: (39163-22) 5-12, 2-01
Телефакс: (39163-22) 5-83
E-mail: aban-adm@yandex.ru
ОКПО 04020181 ОГРН 1022400507348
ИНН/КПП 2401001830/240101001**

Директору ООО
«СибЭнергоСбережение»

М.М. Старикову

«26» ноября 2020 г. № *1-09/2411*

Уважаемый Максим Михайлович!

Администрация Абанского района рассмотрела и согласовывает
Комплексную схему организации дорожного движения на территории
Богучанского района Красноярского края

Глава Абанского района



Г.В. Иванченко



**АДМИНИСТРАЦИЯ
Эвенкийского муниципального района
Красноярского края**

ул. Советская, д.2, п. Тура,
Эвенкийский район,
Красноярский край, 648000
Телефон: (39170) 31-003
Факс: (391) 989-75-56
E-mail: sekr@tura.evenkya.ru
ОГРН 1058888016197,
ИНН/КПП 8801012845/880101001

03.12.2020

№ 3352-98

Директору ООО «СЭС»

М.М. Старикову

О согласовании проекта
КСОДД Богучанского района

Уважаемый Максим Михайлович!

Администрация Эвенкийского муниципального района в соответствии с п.п.1 п.9 ст.17 Федерального закона от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" согласовывает направленный в наш адрес Проект комплексной схемы организации дорожного движения Богучанского района, дополнений и замечаний нет.

И.о. Главы
Эвенкийского муниципального района

А.Ю. Черкасов

Азанов Валерий Валерьевич
Тел.8(39170)31-482



**АДМИНИСТРАЦИЯ
Тасеевского района**

663770 с. Тасеево
ул. Краснопартизанская, 2
телефон 2-22-89, 2-11-44
телефон /факс (839164) 2-17-33
E-mail: adm_taseevo@krasmail.ru
ОГРН 1022400649237
ИНН 2436000108 КПП 243601001
ОКУД 02531012

«2» декабря 2020 г № 2071

от «» 2020 г.

Директору
ООО «СибЭнергосбережение»
М.М. Старикову

О согласовании КСОД

Администрация Тасеевского района, рассмотрев представленный проект комплексной схемы, в соответствии с п.п.1 п.9, ст.17 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» согласовывает комплексную схему организации дорожного движения МО Богучанский район Красноярского края в соответствии со своей компетенцией, без замечаний.

Глава Тасеевского района

О.А. Никаноров

Буркин Евгений Александрович
8 (39164) 21-2-44

Техническое задание

1. Наименование (объем) работ: выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района Красноярского края (далее – КСОДД).

2. Место проведения работ: территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района Красноярского края.

3. Тип объекта: транспортный комплекс, включая дорожную сеть (дороги и территории общего пользования сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, предназначенные для перемещения транспортных средств (ТС) и (или) пешеходов - вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

4. Исходные данные, необходимые для выполнения работ:

4.1. Исходные данные необходимые для выполнения работ представляются Заказчиком согласно перечню:

- генеральный план 5-и населённых пунктов и 1-ого сельсовета Богучанского района Приложение №1;
- схемы территориального планирования;
- Перечень автомобильных дорог на территории муниципального образования Приложение №2 (Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения равна – 402,2 км);
- статистику аварийности за период 3 предыдущих лет с указанием мест и причин дорожно-транспортных происшествий, тяжести последствий (по категориям и причинам возникновения), с указанием перечня наиболее аварийных участков, улиц и дорог;
- маршрутную сеть пассажирского транспорта на территории сельских поселений Богучанского района с указанием обслуживаемых маршрутов;
- данные социально-демографической статистики за последние 5 лет;
- Данные об административно-территориальной структуре сельских поселений Богучанского района;

4.2. Другая информация, необходимая для разработки КСОДД.

Исходная информация предоставляется в течение 10-ти рабочих дней с момента заключения Контракта Сторонами, по запросу Подрядчика (при наличии).

5. Цель и задачи проекта:

5.1. Цель проекта - разработка КСОДД, в частности, Программы взаимоувязанных мероприятий, направленных на увеличение пропускной

способности улично-дорожной сети (далее – УДС), повышение безопасности и эффективности ОДД на территориях сельских поселений и межселенной территории Богучанского района.

5.2. Задачи проекта:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме ОДД на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;

- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района;

- анализ существующей сети транспортных корреспонденций Богучанского района с другими муниципальными образованиями и территориями;

- разработка мероприятий по оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района;

- определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, с разбивкой по объектам;

- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Богучанского района;

- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Богучанского района;

- разработка мероприятий по повышению транспортной доступности сельских поселений и межселенной территории Богучанского района и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

- разработка мероприятий по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов;

- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;

- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

6. Общие требования: Подрядчик (организация-разработчик) должен иметь опыт разработки Комплексных схем организации дорожного движения.

7. Разработка КСОДД осуществляется на основе:

- комплексного обследования дорожно-транспортной ситуации, транспортных и пешеходных потоков (характеристика УДС, распределение транспортных и пешеходных потоков по УДС, анализ условий движения транспорта пассажирского, грузового транзитного, скорости сообщения, уровень загрузки перекрестков и перегонов);

- анализа существующей системы ОДД и условий проезда по автомобильным дорогам, в том числе «узких мест» на УДС сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, характерными признаками которых являются: заторовые ситуации, большие транспортные задержки, высокие показатели химического и шумового загрязнения воздушного бассейна;

- анализа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

8. Состав документации КСОДД должна содержать:

- паспорт КСОДД;
- характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации;
- мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;

- оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;

- оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения;

8.1. Паспорт КСОДД должен содержать:

- наименование КСОДД;
- основания для разработки КСОДД;
- наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения;
- цели и задачи КСОДД;
- показатели оценки эффективности организации дорожного движения;
- сроки и этапы реализации КСОДД;
- описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования;

8.2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации должна содержать:

- положение территории Богучанского района в структуре пространственной организации Красноярского края;

- результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития Богучанского района (при их

наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, материалов инженерных изысканий;

- оценку социально-экономической и градостроительной деятельности Богучанского района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;
- оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района;
- оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;
- оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);
- данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД);
- анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Богучанского района;
- оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;
- оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;
- анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП);
- оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;
- оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

8.3. В мероприятиях по организации дорожного движения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по:

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

- оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;

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

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

- введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

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

- введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

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

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

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

- обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий сельских поселений и межселенной территории Богучанского района;

- организации движения маршрутных транспортных средств;

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

- совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

- организации пропуска транзитных транспортных средств;

- 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;

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

- обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;

- обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

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.

Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации должны осуществляться в том числе на основе прогноза социально-экономического и градостроительного развития Богучанского района, прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог, 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.

8.4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения:

8.4.1. 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.

8.4.2. 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 сельских поселений Богучанского района.

8.5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения должна содержать:

- прогноз 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 от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.

8.5.1. 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.

9. Перечень нормативных документов, обязательных для соблюдения, при выполнении работ:

- Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"
- Федеральный закон "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ
- ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.
- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»
- ГОСТ Р 50597-2017 "Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля"
- ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»
- ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
- ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
- ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
- ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»

- ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»
- ГОСТ 33127-2014. «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»
- ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования
- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
- ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств

В случае отмены, замены или внесения изменений в нормативные (технические) документы данного перечня в период выполнения работ использовать действующие редакции этих документов.

10. Требования к результатам работы, представляемых Заказчику.

10.1. Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования сельских поселений и межселенной территории Богучанского района должна соответствовать п. IV «Требования по оформлению КСОДД» Правил подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденных Приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.

10.2. По итогам выполнения работ подрядчик предоставляет Заказчику готовый материал на бумажном носителе в брошюрованном виде формата А-3 в цветном изображении, в твердом переплете - 3 экз. Графические материалы в виде карт-схем форматом А0, А1, А2.

10.3. Электронные версии текстовых, графических материалов на флеш-носителе - 1 экз. в формате PDF, WORD и AutoCADDWG.

Презентационные материалы (презентация в формате MS PowerPoint на бумажном носителе и в электронном виде).

Структура и название документов в электронном виде должны соответствовать документам на бумажном носителе, документация в формате PDF должна быть с подписанными штампами.

11. Требования к предоставлению материалов Заказчику:

11.1. Подготовку, согласование и утверждение КСОДД необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 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).

При необходимости Заказчик может направить КСОДД на дополнительные согласования.

11.2. КСОДД для территории Богучанского района должен быть согласован с отделом ОГИБДД ОМВД России по Богучанскому району.

12. Сроки выполнения работ:

Разработка КСОДД начинается на следующий день после подписания контракта обеими сторонами в электронном виде в течении 90 дней с правом досрочного выполнения работ, включая.

13. Гарантийный срок на выполненные работы:

13.1. В случае, если в выполненных работах после их сдачи-приемки будут обнаружены недостатки, возникшие по вине Подрядчика, предельным сроком обнаружения таких недостатков будут являться 12 (двенадцать) месяцев после подписания Заказчиком акта выполненных работ. При обнаружении недостатков в выполненных работах в течение данного гарантийного срока Подрядчик гарантирует безвозмездное их устранение.

| | |
|--|----|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 19 |
| Раздел 1. Паспорт КСОДД | 21 |
| 1 Основные данные..... | 21 |
| 2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения.... | 24 |
| Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации для территории МО Богучанского района..... | 28 |
| 1 Положение территории Богучанского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края..... | 28 |
| 2 Анализ имеющихся документов территориального планирования .. | 29 |
| 3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности Богучанского района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность | 35 |
| 4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района..... | 36 |
| 5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов..... | 47 |
| 6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)..... | 48 |
| 7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)..... | 49 |
| 8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района..... | 49 |
| 9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения..... | 50 |
| 10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков..... | 51 |
| 11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий | 51 |

| | | |
|---|---|----|
| 12 | Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения | 57 |
| 13 | Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения | 57 |
| Раздел 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения | | |
| 58 | | |
| 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 | 58 |
| 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..... | 59 |
| 3 | Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление... | 66 |
| 4 | Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения | 68 |
| 5 | Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов | 68 |
| 6 | Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств..... | 73 |
| 7 | Мероприятия по развитию парковочного пространства | 73 |
| 8 | Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств | 74 |
| 9 | Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках | 75 |
| 10 | Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования | 76 |

| | | |
|---|--|-----|
| 11 | Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения | 77 |
| 12 | Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий | 79 |
| 13 | Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств..... | 79 |
| 15 | Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения | 83 |
| 16 | Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств..... | 85 |
| 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 | 86 |
| 18 | Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах..... | 87 |
| 19 | Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов..... | 88 |
| 20 | Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям | 103 |
| 21 | Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом | 106 |
| 22 | Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения . | 108 |
| Раздел 4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов и источников финансирования по организации дорожного движения | | 110 |
| 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..... | 110 |
| 1.1 | Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД, увязанные с документами территориального планирования, | |

| | |
|--|-----|
| документацией по планировке территории и документами стратегического планирования | 110 |
| 1.2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта | 112 |
| 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 | 114 |
| 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 | 114 |
| 2.1.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта..... | 114 |
| 2.1.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов | 114 |
| 2.1.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства..... | 115 |
| 2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения | 115 |
| 2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб. | 116 |
| 2.1.6 Мероприятия по развитию сети дорог Богучанского района | 116 |
| 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 | 116 |
| 3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития | 121 |
| 4 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной | |

| | |
|---|-----|
| инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры..... | 123 |
| 4.1 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД | 126 |
| 4.2 Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории..... | 128 |
| 4.3 Предложения по развитию сети дорог..... | 130 |
| Раздел 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения | 132 |
| 1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения | 132 |
| 2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение | 135 |
| 3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения | 136 |
| 4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения | 139 |
| 5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения..... | 140 |
| Актуализация КСОДД..... | 144 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 145 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ | 146 |

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 |
| ОСТ – | 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

Объект исследования – улично-дорожная сеть Богучанского района Красноярского края, организация дорожного движения и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

В Богучанском районе, как и в Красноярском крае и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. Транспортная инфраструктура района и близлежащая территория связаны наличием дорог с твердым покрытием, соединяющих района 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 взаимосвязанных 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

Богучанского 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

| | |
|--|--|
| Вид работ | выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района Красноярского края (далее – КСОДД). |
| Основание для выполнения работ | - Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; - Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». |
| Заказчик | Администрация Богучанского района |
| Исполнитель | ООО "СибЭнергоСбережение" Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241 |
| Типы объектов | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района Красноярского края |
| Основные цели разработки КСОДД | Оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования или отдельных их участках для повышения пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов. Формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Богучанского 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 Богучанского 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. |
| Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения: | - сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме ОДД на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы; - анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района; |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - анализ существующей сети транспортных корреспонденций Богучанского района с другими муниципальными образованиями и территориями; - разработка мероприятий по оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района; - определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района, с разбивкой по объектам; - разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Богучанского района; - разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Богучанского района; - разработка мероприятий по повышению транспортной доступности сельских поселений и межселенной территории Богучанского района и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями. - разработка мероприятий по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов; - повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду. |
| <p>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</p> | <p>Для достижения эффективности мероприятий по ОДД МО Богучанского 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"> - 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; |

| | <ul style="list-style-type: none"> - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков); - 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. <p>Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|-------|---|--|--|--|
| <p>Сроки и этапы реализации КСОДД</p> | <p>Дорожное движение в Богучанском районе осуществляется на основе разработки, утверждения и последующей реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД на установленный срок (до 2030 года).</p> <p>Научно обоснованные мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в Богучанском районе программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного 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.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Объемы и источники финансирования КСОДД</p> | <p>Объем финансирования (тыс. руб.)</p> <table border="1" data-bbox="528 1111 1485 1962"> <thead> <tr> <th>Года</th> <th>Федеральный бюджет</th> <th>Краевой бюджет</th> <th>Бюджет Богучанского района</th> <th>Частные инвестиции</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2020</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2020</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2021</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2022</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2023</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2025</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2025</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2026</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2027</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2028</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>2030</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>Всего</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td><td>*</td></tr> <tr><td>Итого</td><td colspan="4">*</td></tr> </tbody> </table> | Года | Федеральный бюджет | Краевой бюджет | Бюджет Богучанского района | Частные инвестиции | 2020 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2020 | * | * | * | * | 2021 | * | * | * | * | 2022 | * | * | * | * | 2023 | * | * | * | * | 2025 | * | * | * | * | 2025 | * | * | * | * | 2026 | * | * | * | * | 2027 | * | * | * | * | 2028 | * | * | * | * | 2030 | * | * | * | * | Всего | * | * | * | * | Итого | * | | | |
| Года | Федеральный бюджет | Краевой бюджет | Бюджет Богучанского района | Частные инвестиции | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2021 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2023 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2025 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2025 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2026 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2027 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2028 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2030 | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Всего | * | * | * | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>* - заполняется на основании решений общественной комиссии по развитию района в целях подготовки к реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Богучанского района</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 Богучанского района

| Наименование мероприятия | | Сроки реализации |
|---|--|------------------|
| 1 | | 2 |
| Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения | | |
| Не запланированы | | - |
| 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 | | |
| Реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности: | | 2030 |
| Наименование сельсовета | Капитальный ремонт или реконструкция улиц дорог | |
| Ангарский сельсовет | Ленина, Молодёжная, Промышленная, Советская Строителей, Гоголя, Первомайская, Ангарская Шевченко, Западная, 50 лет Победы, Северная, Спиридонова, Октябрьская, Береговая, Северная | |
| Артюгинский сельсовет | Юбилейная, Береговая | |
| Богучанский сельсовет, с. Богучаны | Октябрьская, Ленина, Механизаторов, Совхозная Заборцева, Аэровокзальная, Перенсона, Белинского, Новоселов, 8 Марта, Джапаридзе, Строителей, Центральная, Короленко, Тихая, Автопарковая, Новая, Космонавтов, Автодорожная, Подгорная, Маяковского. | |
| Манзенский сельсовет | Ленина, Первомайская, Береговая, 40 лет Побед Юбилейная, Джапаридзе | |
| Богучанский район, д. Каменка | Мира | |
| Невонский сельсовет | Аэродромная, Октябрьская, Строительная, пер. Почтовый, пер. Центральный | |
| Новохайский сельсовет | Мира, Бедейская, Вокзальная, Советская, Гагарина | |
| Октябрьский сельсовет | Победы, Строительная, Таёжная, Ленинская, Пионерская | |
| Пинчугский сельсовет | Лесная, Ленина, Новая | |

| | | |
|--|---|------|
| Таёжнинский сельсовет | Строителей, Будённого, Чапаево, Зеленая, Новая Дорожная | |
| Хребтовский сельсовет | Октябрьская, Ленина, Киевская, ангарская, пер. Школьный, пер. Первомайский, пер. Терешково пер. Лесной | |
| Чуноярский сельсовет | Партизанская, Набережная, Октябрьская, пер. Средний | |
| Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево- и правоповоротных шлюзов: | | 2030 |
| Наименование сельсовета | Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево-правоповоротных шлюзов | |
| Богучанский сельсовет, с. Богучаны | Перенсона - 8 Марта, 8 Марта - Новоселов, Новоселов - Ленина, 8 Марта - Джапаридзе, Джапаридзе - Ленина, Октябрьская - Школьный, Колхозный Октябрьская, Маяковского -Ленина, Рябиновая - Ленина, Белинского - Ленина, Белинского - Автодорожная, Октябрьская -Маяковского, Октябрьская - Белинского, Пашенный - Ленинский Изыскателей - Короленко | |
| Новохайский сельсовет | Мира - Советская; Мира –Вокзальная; Вокзальная – Бидейская; Вокзальная - Гагарина | |
| Пинчугский сельсовет | Ленина - Ангарская | |
| Таёжнинский сельсовет | Ленина-Строителей; Буденного-Строителей Буденного-Дорожная | |
| Чуноярский сельсовет | Партизанская – Строителей; Октябрьская Строителей; Октябрьская – пер. Средний Набережная - Строителей | |
| Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление | | |
| Не запланированы | | - |
| Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения | | |
| Не запланированы | | - |
| Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов | | |
| В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется: <ul style="list-style-type: none"> - 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; | | 2030 |

| | |
|---|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> - ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов; - для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы. | |
| Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по развитию парковочного пространства | |
| Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов; | 2020-2025 |
| Расширение парковочного пространства на существующих парковочных местах: <ul style="list-style-type: none"> - Пинчугский сельсовет: ул. Ленина 22 б (школа); ул. Ангарская 2А (администрация); ул. Горького 2А и Ленина 13А (клуб); - Таёжнинский сельсовет: ул. Строителей 24 (возле поликлиники); | 2025-2030 |
| Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением ее функциям и этапам внедрения | |
| Не запланированы | |
| Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий сельских поселений и межселенной территории Богучанского района | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств | |

| | |
|---|-----------|
| Не запланированы | - |
| 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 | |
| Не запланированы | - |
| Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах | |
| 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 |
| Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов | |
| Обустройство тротуаров тактильной плиткой | 2020-2030 |
| Установка звуковых средств информации на светофорных объектах | 2020-2030 |
| Реконструкция тротуаров с занижением бортового камня на пересечениях | 2020-2030 |
| Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям | |
| 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 |
| Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом | |
| 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 Богучанского района | 2020-2020 |
| Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения | |
| Не запланированы | - |

Раздел 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации для территории МО Богучанского района

1 Положение территории Богучанского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края

Богучанский сельсовет наделен статусом сельского поселения и расположен в центральной части Богучанского района, с. Богучаны (административный центр) и располагается на расстоянии в 571 км от краевого центра г. Красноярска.

Богучанский район входит в структуру районов Нижнего Приангарья. В связи с огромными запасами лесных, водных ресурсов и полезных ископаемых предусмотрено развитие территории Богучанского района. Сложившееся сельское расселение отражает тесную взаимосвязь физико-географических условий, исторических особенностей заселения территории и ее хозяйственного освоения.

В состав муниципального образования Богучанский район входят:

Сельское поселение

1. Ангарский сельсовет
2. Артюгинский сельсовет
3. Белякинский сельсовет
4. Богучанский сельсовет
5. Говорковский сельсовет
6. Красногорьевский сельсовет
7. Манзенский сельсовет
8. Невонский сельсовет
9. Нижнетерянский сельсовет
- 10.Новохайский сельсовет
- 11.Октябрьский сельсовет
- 12.Осиновомысский сельсовет
- 13.Пинчугский сельсовет
- 14.Таежнинский сельсовет
- 15.Такучетский сельсовет
- 16.Хребтовский сельсовет
- 17.Чуноярский сельсовет
- 18.Шиверский сельсовет

Сельский населенный пункт, находящийся на межселенной территории:

1. деревня Заимка
2. деревня Каменка
3. деревня Прилуки

Административно- территориальное устройство Богучанского района представлено на рисунке 1.



Рисунок 1– Административно- территориальное устройство Богучанского района

2 Анализ имеющихся документов территориального планирования

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 района, 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 комплексного развития транспортной инфраструктуры Богучанского сельсовета Богучанского муниципального района Красноярского края на 2019-2032 годы

Цель программы: комплексное развитие транспортной инфраструктуры Богучанского сельсовета Богучанского муниципального района Красноярского края.

Задачи программы:

-Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц, и индивидуальных предпринимателей сельского поселения;

-Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;

-Эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

«Формирование комфортной городской (сельской) среды» на 2018-2022 годы (далее – Программа) муниципального образования Богучанский сельсовет Богучанского района Красноярского края

Задачи Программы:

- обеспечение формирования единого облика муниципального образования
- обеспечение создания, содержания и развития объектов благоустройства на территории муниципального образования, включая объекты, находящиеся в частной собственности и прилегающие к ним территории
- повышение уровня вовлеченности заинтересованных граждан, организаций в реализацию мероприятий по благоустройству территории муниципального образования
- внедрение энергосберегающих технологий при освещении улиц, площадей, скверов, других объектов внешнего благоустройства

Обустройство и приведение в нормативное состояние пешеходных переходов на территории МО Новохайский сельсовет Богучанского района Красноярского края на 2020-2022 годы

Цели программы:

- сокращения количества ДТП, с участием велосипедистов, пешеходов и детей;
- обеспечение охраны жизни и здоровья граждан и их законных правбезопасные условия движения на дорогах, предупреждение опасного поведения на дорогах;
- совершенствование организации транспортного и пешеходного движения;
- осуществление обустройства регулируемых пешеходных переходов.

Муниципальной программы Чуноярского сельсовета «Чунояр село родное»

Цели Программы:

1. Создание условий для реализации мероприятий, направленных на оптимизацию социально-культурной сферы.
2. Обеспечение и реализация задач реформирования системы местного самоуправления в соответствии с № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»

Программа обустройства пешеходных переходов на улично-дорожной сети муниципального образования Такучетский сельсовет на 2020- 2022 г.г.

Таблица 2 - Адресная программа обустройства пешеходных переходов на улично-дорожной сети муниципального образования Такучетский сельсовет

| п/п | Адрес расположения пешеходного перехода | Наличие технических средств организации дорожного движения | | | | Мероприятия на 2020-2022год |
|-----|--|--|----------------|-----------|-------------|---|
| | | Тротуары | Дорожные знаки | Освещение | Ограждение. | |
| 1 | п. Такучет ул. Горького район МКОУ Такучетская СОШ № 8 | 22 м | имеются | Имеется | 30 м | Обустройство ограждения пешеходного перехода и тротуара по ул. Горького |
| 2 | п.Такучет, ул. 1 Мая МК ДОУ детский сад «Березка» | имеется | имеются | Имеется | Имеется | Не требуется |

Генеральный план поселка Ангарский

Основной целью проекта является определение долгосрочной стратегии и этапов градостроительного планирования развития территории поселка и условий формирования среды жизнедеятельности на основе комплексной оценки состояния селитебной среды, ресурсного потенциала территории и рационального природопользования, а также выбор оптимального решения архитектурно-планировочной организации и функционального зонирования территория поселка.

Обоснование изменения границы поселка для формирования новых территориальных зон инвестиционного развития и решения комплексных программ развития поселка, в том числе: планировочной структуры; территориального, инфраструктурного и социально-экономического с учетом планов социально-экономического развития муниципального образования.

Разработка генерального плана и схемы функционального зонирования, схем инженерного и транспортного обеспечения территории поселка, подготовка программ мероприятий по реализации генерального плана, программа инвестиционного освоения территории.

Создание электронного генерального плана поселка на основе новейших компьютерных технологий и программного обеспечения, а также с учётом требований к формированию ресурсов информационных систем обеспечения градостроительной деятельности (ИСОГД).

Паспорт муниципальной программы «Формирование комфортной городской (сельской) среды» на 2018-2022 годы

Данная программа разработана для сельсоветов: Ангарский, Манзенский, Новохайский, Невонский, Октябрьский, Таежный, Хребтовский, Чуноярский.

Задачи программы:

- обеспечение формирования единого облика муниципального образования
- обеспечение создания, содержания и развития объектов благоустройства на территории муниципального образования, включая объекты, находящиеся в частной собственности и прилегающие к ним территории
- повышение уровня вовлеченности заинтересованных граждан, организаций в реализацию мероприятий по благоустройству территории муниципального образования
- внедрение энергосберегающих технологий при освещении улиц, площадей, скверов, других объектов внешнего благоустройства.

Схема территориального планирования промышленного района «Нижнее Приангарье»

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Схема территориального планирования промышленного района «Нижнее Приангарье» является документом территориального планирования части субъекта Российской Федерации – Красноярского края.

Схема реализуется в границах части территории Красноярского края, включающей 5 муниципальных районов – Богучанский, Енисейский, Кежемский, Мотыгинский, Северо-Енисейский, 2 города краевого подчинения Лесосибирск и Енисейск, а также южные территорий Эвенкийского и Туруханского муниципальных районов до 62 градуса северной широты.

Схемой определено перспективное назначение территорий Нижнего Приангарья в целях обеспечения их устойчивого развития, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, а также муниципальных образований.

Проект Схемы территориального планирования промышленного района «Нижнее Приангарье» разработан в соответствии с государственным контрактом №103-01.2-06 от 12 мая 2006 года с администрацией Красноярского края.

Проект разработан в соответствии с законодательными актами Российской Федерации, Красноярского края, в том числе Градостроительным кодексом Российской Федерации, Законом Красноярского края «О территориальном планировании Красноярского края», иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Красноярского края, а также положениями технического задания к проекту.

Цели территориального планирования:

Основная цель проекта развития Нижнего Приангарья – использование ресурсного потенциала региона для создания и развития кластера энергоемких предприятий с высокими стадиями предела в Восточной Сибири, способного внести заметный вклад в рост и диверсификацию экономики Красноярского края и России в целом. Создание новых генерирующих мощностей в Нижнем Приангарье, освоение крупных месторождений углеводородного сырья формирует базу для строительства энергоемких многофункциональных промышленных комплексов высоких уровней глубины переработки, и стратегически направлено на обеспечение энергетической и экономической безопасности Российской Федерации на длительный период.

Задачами территориального планирования промышленного района «Нижнее Приангарье» являются:

- Обеспечение реализации полномочий органов государственной власти Красноярского края;
- Реализация программ социально-экономического развития Красноярского края и муниципальных образований Красноярского края, входящих в состав промышленного района «Нижнее Приангарье», посредством территориальной привязки планируемых мероприятий;
- Создание условий для реализации пространственных интересов Российской Федерации, Красноярского края, муниципальных образований Красноярского края, входящих в состав промышленного района «Нижнее Приангарье», и населения данных территорий с учетом требований безопасности жизнедеятельности, экологического и санитарного благополучия;
- Создание условий для повышения инвестиционной привлекательности территории промышленного района «Нижнее Приангарье» путем обеспечения реализации мероприятий по развитию транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры, стимулирования жилищного и коммунального строительства, деловой активности и производства, торговли, науки, туризма и отдыха;

- Создание условий для устойчивого развития территории промышленного района «Нижнее Приангарье» путем освоения природно-ресурсного потенциала территории на принципах рационального природопользования и экологической безопасности для населения при сохранении природных комплексов и объектов, которые имеют особое природоохранное, научное, культурное, эстетическое, рекреационное и оздоровительное значение;
- Создание условий для развития на территориях комплексных промышленных узлов (в отдельных случаях кластеров) с высокими стадиями переработки сырья.

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 Богучанского района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Общая площадь территории района составляет 53,99 тыс. кв. км. По площади район занимает пятое место в крае среди других районов. Расстояние от районного центра, села Богучаны, до краевой столицы, поселений Красноярска, составляет 571 км. Ближайшая железнодорожная станция Карабула находится на расстоянии 46 км до районного центра. Главной дорогой, связывающей район с центральными районами края, является автодорога Богучаны — Абан — Канск. В селе Богучаны имеется аэропорт с бетонной полосой, который может принимать небольшие самолеты и вертолеты. По реке Ангаре до Богучан можно добраться водным транспортом.

Село Богучаны расположено вдоль реки Ангара, что обуславливает расчлененность планировочной структуры селитебных территорий. Направления улиц определяются изгибами береговой линии. Условно территорию села можно разделить на две части: западную и восточную. В восточной части села сосредоточены большая часть социально значимых объектов: администрация, детские сады, школы, СДК, библиотека, почта, автовокзал и аэропорт, казначейство, Районный суд, объекты торговли и общественного питания. Западная же часть представлена в основном жилой застройкой с небольшими вкраплениями объектов торговли.

По территории поселения проходят автомобильная дорога регионального значения 04 ОП РЗ 04К-020- Канск – Абан – Богучаны.

Население

Численность населения: **45 468 чел.**, в том числе 84 чел. на межселенной территории района (на 01.01.2020)

Промышленность

Ведущей отраслью экономики села является лесная промышленность, но заготовкой и переработкой леса занимаются в основном малые предприятия. Объемы лесозаготовок небольшие, в виду большой удаленности лесосырьевой базы от села. В настоящее время 83 предприятия расположенные на территории села занимаются заготовкой и переработкой древесины.

Сельское хозяйство

Сельскохозяйственные угодья занимают 12,3 % от всей площади земель территории сельсовета в установленных границах. Сельскохозяйственное производство представлено в основном личным подсобным хозяйством, направленным на обеспечение собственных потребностей в сельхозпродуктах.

4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории сельских поселений и межселенной территории Богучанского района

Территория Богучанского района имеет достаточно выгодное географическое положение. В настоящее время внешние и внутренние транспортно-экономические связи осуществляются автомобильным, водным и воздушным видами транспорта.

Воздушный транспорт

На территории с. Богучаны расположен аэродром, относящийся к «Е» классу входит в аэропорт 4 класса. Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием (ИВПП) и предназначен для выполнения авиационных работ. Полеты осуществляются, согласно регламенту, только в светлое время суток, хотя светосигнальное оборудование работает исправно. Аэродром является федеральной собственностью, подчиняется в оперативном отношении Красноярскому ФГУП «Авиапредприятие Черемшанка».

Водный транспорт

В селе Богучаны имеется небольшая пристань. В пределах Богучанского узла имеются еще несколько менее значимых пристаней. Все пристани не отвечают современным техническим требованиям. Как правило, пристани представляют собой песчаные насыпи на железном каркасе. Для сообщения

между селом Богучаны и правым берегом реки Ангара налажена паромная переправа, действующая в летний период.

Транспортная доступность

На территории поселений пассажирскими перевозками занимается Богучанское муниципальное автотранспортное предприятие «Районное АТП». В с. Богучаны действуют 5 городских автобусных маршрутов. Специализированных автотранспортных предприятий, осуществляющих грузовые перевозки в селе нет. Услуги грузового автотранспорта оказывают индивидуальные предприниматели и предприятия других отраслей экономики.

Улично-дорожная сеть

Перечень и характеристика автомобильных дорог общего пользования Богучанского района представлена в **Ошибка! Источник ссылки не найден.**- 18.

Таблица 3- Улично – дорожная сеть Ангарского сельсовета

| №п/п | Наименование улицы | Протяженность улицы, км |
|------|--------------------|-------------------------|
| 1 | Таежная | 0,234 |
| 2 | 8 Марта | 0,562 |
| 3 | 40 лет Победы | 0,475 |
| 4 | Лесная | 0,5 |
| 5 | Партизанская | 0,14 |
| 6 | С.Спиридонова | 0,929 |
| 7 | Первомайская | 0,65 |
| 8 | Октябрьская | 1 |
| 9 | Спортивная | 0,12 |
| 10 | Стадионная | 0,33 |
| 11 | Ленина | 1,1 |
| 12 | Горького | 0,39 |
| 13 | Школьная | 1,17 |
| 14 | Береговая | 0,79 |
| 15 | Новая | 0,16 |
| 16 | Советская | 1,188 |
| 17 | Механизаторов | 0,135 |
| 18 | Пролетарский | 0,175 |
| 19 | Заречная | 0,516 |
| 20 | Красноармейская | 1,057 |
| 21 | Андропова | 0,9 |
| 22 | Буденного | 0,215 |
| 23 | Пушкина | 0,63 |
| 24 | Шевченко | 0,66 |
| 25 | Гоголя | 1,145 |

| №п/п | Наименование улицы | Протяженность улицы, км |
|------|--------------------|-------------------------|
| 26 | Сплавная | 0,965 |
| 27 | Ангарская | 0,72 |
| 28 | Строителей | 0,28 |
| 29 | Западная | 2,05 |
| 30 | Молодежная | 1,19 |
| 31 | 50 лет Победы | 0,38 |
| 32 | Полярная | 0,735 |
| 33 | Северная | 0,43 |
| 34 | Промышленная | 1,74 |
| 35 | Сибирская | 0,36 |
| 36 | Мотостроителей | 0,205 |
| | | 24,226 |

Таблица 4- Перечень автомобильных дорог общего пользования Артюгинского сельсовета

| № п/п | Учетный номер автомобильных дорог и их наименование | Протяженность улицы, км |
|-------------------------------|---|-------------------------|
| Артюгино | | |
| 1 | МП ОП - 1 ул. Береговая | 1,062км |
| 2 | МП ОП - 2 ул. Юбилейная | 2,078км |
| 3 | МП ОП - 3 ул. Заречная | 0,675км |
| 4 | МП ОП - 4 ул. Калинина | 0,796км |
| 5 | МП ОП - 5 ул. Ленина | 1,562км |
| 6 | МП ОП - 6 ул. Гагарина | 1,410км |
| 7 | МП ОП - 7 ул. Октябрьская | 0,556км |
| 8 | МП ОП - 8 ул. Лесная | 0,544км |
| 9 | МП ОП - 9 пер. им. В. Штрахова | 0,231км |
| 10 | МП ОП - 10 ул. Набережная | 0,758км |
| Иркинеево | | |
| 1 | МП ОП - 1 ул. Береговая | 0,9км |
| 2 | МП ОП - 2 ул. Октябрьская | 0,682км |
| 3 | МП ОП - 3 ул. Зеленая | 0,676км |
| 4 | МП ОП - 4 пер. Подъемный | 0,261км |
| Итого дорог местного значения | | 12,191 |

Таблица 5 - Улично-дорожная сеть п. Беяки Беякинского сельсовета Богучанского района Красноярского края.

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность улицы, км |
|-------|-----------------------------------|-------------------------|
| 1 | Школьная | 1,08 |
| 2 | Октябрьская | 0,736 |

| | | |
|-------|--------------------------|-------|
| 3 | Советская | 0,738 |
| 4 | Первомайская | 0,542 |
| 5 | Химиков | 0,328 |
| 6 | Лесная | 0,286 |
| 7 | От Погоста до ул. Лесная | 1,3 |
| Итого | | 5,01 |

Таблица 6 - Улично-дорожная сеть д. Бедоба Белякинского сельсовета Богучанского района Красноярского края.

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км км |
|----------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1 | Береговая | 0,289 |
| 2 | Почтовая | 0,371 |
| 3 | Советская | 0,500 |
| 4 | Ленина | 0,500 |
| 5 | Зеленая | 0,400 |
| 6 | Первомайская | 0,500 |
| Итого | | 2,56 |

Таблица 7 - Улично-дорожная сеть п. Говорково Говорковского сельсовета Богучанского района Красноярского края

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км км |
|----------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1 | Береговая | 0,643 |
| 2 | Въезд | 0,664 |
| 3 | Таёжная | 0,960 |
| 4 | Новая | 0,383 |
| 5 | Октябрьская | 1,289 |
| 6 | Портовская | 1,071 |
| 7 | Лесная | 0,730 |
| 8 | Первомайский | 0,224 |
| 9 | Советский | 0,211 |
| 10 | Почтовая | 0,213 |
| Итого | | 6,388 |

Таблица 8- Перечень автомобильных дорог общего пользования Красногорьевского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|-------------|-----------------------------------|------------------------------|
| п. Гремучий | | |
| 1 | Студенческая | 1,850 |
| 2 | Московская | 2,000 |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|---|-----------------------------------|------------------------------|
| 3 | Мира | 2,1 80 |
| 4 | Ворошилова | 1,620 |
| 5 | Береговая | 2,000 |
| 6 | Лесная | 1,200 |
| 7 | Сосновая | 0,215 |
| 8 | Ручейная | 1,050 |
| 9 | А. Лебеда | 1,050 |
| 10 | Молодежная | 0,300 |
| 11 | Пер. Студенческий | 0,300 |
| 12 | Пер. Солнечный | 0,130 |
| 13 | Пер. № 3, | 0,500 |
| 14 | Пер. №4 | 0,500 |
| 15 | Пер. Строителей | 0,300 |
| Итого | | 13,095 |
| п. Красногорьевский | | |
| 1 | Гагарина | 1,520 |
| 2 | Калинина | 0,250 |
| 3 | Ленина | 2,863 |
| 4 | Октябрьская | 0,650 |
| 5 | Королева | 0,722 |
| 6 | Красноярская | 0,240 |
| 7 | Новая | 0.260 |
| 8 | Комарова | 0,900 |
| 9 | Пустынского | 0,820 |
| 10 | Брусничная | 0,301 |
| 11 | Сосновая | 0.350 |
| 12 | Шетинкина | 0,210 |
| 13 | Киевская | 0,260 |
| 14 | Ростовская | 0,400 |
| 15 | Зеленая | 0,640 |
| 16 | Набережная | 1,560 |
| 17 | солнечная | 0,400 |
| 18 | Студенческая | 0,280 |
| 19 | Песочная | 1,120 |
| 20 | Тенистая | 0,376 |
| 21 | российская | 0,285 |
| 22 | Лесная | 0,730 |
| 23 | Ангарская | 0.730 |
| Итого по Красногорьевскому: | | 15,867 |
| Итого по МО Красногорьевский сельсовет: | | 28,962 |

Таблица 9- Перечень автомобильных дорог местного значения Манзенского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|------------------|--|--------------------------------------|
| 1 | Пер. Пилорамный | 0,160 |
| 2 | Ул. Лаптева | 1,400 |
| 3 | Ул. Манзенская | 0,656 |
| 4 | Ул. Ангарская | 3,800 |
| 5 | Ул. Суворова | 0,200 |
| 6 | Ул. Ст. Разина | 0,490 |
| 7 | Ул. К. Маркса | 0,680 |
| 8 | Ул. Гагарина | 0,520 |
| 9 | Ул. Калинина | 0,550 |
| 10 | Ул. Южная | 0,870 |
| 11 | Ул. Прутовых | 0,330 |
| 12 | Ул. Центроскладская | 0,200 |
| 13 | Ул. Комсомольская | 0,280 |
| 14 | Ул. Первомайская | 0,610 |
| 15 | Ул. Лермонтова | 0,470 |
| 16 | Ул. СТ. Мутовина | 0,640 |
| 17 | Ул. Терешковой | 0,520 |
| 18 | Ул. Жукова | 0,560 |
| 19 | Ул. Джапаридзе | 0,280 |
| 20 | Ул. 40 лет Победы | 0,450 |
| 21 | Ул. 60 лет СССР | 0,560 |
| 22 | Ул. Попова | 1,044 |
| 23 | Ул. Горная | 0,400 |
| 24 | Ул. Юбилейная | 0,200 |
| 25 | Улю Ворошилова | 0,160 |
| 26 | Ул. Пушкина | 0,180 |
| 27 | Ул. Мира | 0,186 |
| 28 | Ул. Высоцкого | 0,500 |
| 29 | Ул. Молодёжная | 0,490 |
| 30 | Ул. Береговая | 3,380 |
| 31 | Ул. Строителей | 0,190 |

Таблица 10- Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения на межселенной территории Богучанского района

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|------------------|--|--------------------------------------|
| 1 | д. Заимка, ул. Нагорная | 0,900 |
| 2 | д. Заимка, ул. Речная | 0,600 |
| 3 | д. Каменка, пер. Горный | 0,400 |
| 4 | д. Каменка, ул. Джапаридзе | 0,900 |
| 5 | д. Каменка, ул. Мира | 0,500 |

| | | |
|----|---------------------------|-------|
| 6 | д. Каменка, ул. Юбилейная | 0,700 |
| 7 | Подъезд к п. Говорково | 0,248 |
| 8 | Подъезд к п. Невонка | 0,904 |
| 9 | Подъезд к п. Новохайский | 1,053 |
| 10 | Подъезд к с. Чунояр | 0,604 |
| 11 | д. Прилуки, ул. Школьная | 1,000 |

Таблица 11- Перечень автомобильных дорог местного значения
Нижнетерянского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул. | Протяженность объекта, км |
|-------|--|------------------------------|
| 1 | ул. Юности | 0,600 |
| 2 | ул. Мира | 0,600 |
| 3 | ул. Строителей | 0,600 |
| 4 | ул. Спортивная | 0,400 |
| 5 | ул. Береговая | 1,000 |
| 6 | ул. Северная | 0,400 |
| 7 | ул. Жукова | 0,400 |
| 8 | ул. Заречная | 0,400 |
| 9 | ул. Лесная | 0,600 |
| 10 | ул. Молодежная | 0,600 |
| 11 | ул. Высотная | 0,400 |
| 12 | ул. Октябрьская | 1,000 |
| 13 | Пер. Сосновый | 0,200 |
| 14 | ул. Ангарская | 0,200 |

Таблица 12 - Перечень автомобильных дорог общего пользования
Новохайского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|-----------------|--|------------------------------|
| П. Новохайпский | | |
| 1 | Гагарина | 0,700 |
| 2 | Советская | 0,650 |
| 3 | Школьная | 1,100 |
| 4 | Бидейская | 0,240 |
| 5 | Мира | 0,640 |
| 6 | Вокзальная | 0,945 |
| 7 | Транспортная | 0,840 |
| 8 | Лесная | 0,500 |
| 9 | Первомайская | 0,250 |
| 10 | Комсомольская | 0,350 |
| 11 | Молодежная | 0,350 |
| 12 | Украинская | 0,130 |
| 13 | Октябрьская | 0,200 |
| 14 | Почтовая | 0,180 |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|----------------------|--|----------------------------------|
| 15 | Пер. Черемушки | 0,100 |
| 16 | Пионерская | 0,00 |
| Итого | | 7,475 |
| П. Кежек | | |
| 1 | Центральная | 0,600 |
| 2 | Черемушки | 0,500 |
| 3 | Лесная | 0,450 |
| 4 | Пер. Школьный | 0,200 |
| 5 | Комарова | 0,400 |
| 6 | Пер. Почтовый | 0,200 |
| 7 | Пер. Клубный | 0,100 |
| 8 | Пер. Зеленый | 0,100 |
| 9 | Гагарина | 0,230 |
| 10 | Набережная | 0,200 |
| 11 | Королева | 0,180 |
| Итого | | 3,160 |
| П. Кучеткан | | |
| 1 | Вокзальная | 0,350 |
| | | |
| Итого по сельсовету: | | 10,985 |

Таблица 13 - Перечень внутрипоселковых дорог на территории МО Октябрьский сельсовет

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|-----------------------|--|----------------------------------|
| П. Октябрьский | | |
| 1 | 2-я Пионерская | 0,220 |
| 2 | 2-я Советская | 0,320 |
| 3 | 8 Марта | 0,150 |
| 4 | 9 Мая | 0,900 |
| 5 | Больничная | 0,200 |
| 6 | Вокзальная | 0,600 |
| 7 | Высоцкого | 0,220 |
| 8 | Гагарина | 0,500 |
| 9 | Железнодорожная | 1,000 |
| 10 | Заречная | 0,450 |
| 11 | Зеленая | 0,180 |
| 12 | Комарова | 0,430 |
| 13 | Комсамольская | 0,280 |
| 14 | Королёва | 0,540 |
| 15 | Красноармейская | 0,260 |
| 16 | Ленитна | 1,200 |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|------------|---------------------------------------|------------------------------|
| 17 | Леонова | 0,200 |
| 18 | Лесная | 0,800 |
| 19 | Лесхозовская | 1,500 |
| 20 | Малая | 0,320 |
| 21 | Мира | 0,370 |
| 22 | Молодежная | 0,200 |
| 23 | Нагорная | 0,400 |
| 24 | Октябрьская | 0,180 |
| 25 | Партизанская | 0,250 |
| 26 | Первомайская | 0,530 |
| 27 | Пионерская | 1,600 |
| 28 | Победы | 0,400 |
| 29 | Пономаренко | 0,800 |
| 30 | Привокзальная | 0,600 |
| 31 | Производственная | 0,750 |
| 32 | Промышленная | 0,700 |
| 33 | Пушкина | 1,150 |
| 34 | Северная | 0,660 |
| 35 | Советская | 1,200 |
| 36 | Солнечная | 0,250 |
| 37 | Сосновая | 0,380 |
| 38 | Строительная | 1,250 |
| 39 | Таежная | 0,250 |
| 40 | Центральная | 0,800 |
| 41 | Шарыпова | 0,800 |
| 42 | Энергетиков | 1,000 |
| Переулки | | |
| 43 | Болтничный | 0,180 |
| 44 | Дачный | 0,100 |
| 45 | Лесной | 0,100 |
| 46 | Новый | 0,420 |
| 47 | Подгорный | 0,100 |
| 48 | Спортивный | 0,095 |
| 49 | Школьный | 0,100 |
| 50 | Юбилейный | 0,180 |
| 51 | Южный | 0,230 |
| Д. Малеева | | |
| 52 | Береговая | 0,200 |
| 53 | Луговая | 0,250 |
| 54 | Полевая | 0,260 |
| 55 | Рябиновая | 0,290 |
| 56 | Центральная | 1,500 |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|-------|---------------------------------------|------------------------------|
| Итого | | 34,179 |

Таблица 14 - Перечень улично – дорожной сети на территории
Осиновомысского сельсовета

| № | Наименование улицы | Протяженность улицы,(км) | Средняя ширина улицы,(м) | Площадь улиц, Кв.м |
|-------|---------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| 1 | ул. Нагорная | 0,973 | 6 | 6,52 |
| 2 | ул. Новооктябрьская | 0,475 | 6 | 9,17 |
| 3 | ул. Октябрьская | 1,213 | 6 | 8,52 |
| 4 | ул. Чуноярская | 0,832 | 6 | 7,10 |
| 5 | ул. Комарова | 1,218 | 6 | 8,34 |
| 6 | ул. Советская | 2,612 | 6 | 14,26 |
| 7 | ул. Береговая | 2,133 | 6 | 12,192 |
| 8 | пер. Больничный | 0,614 | 6 | 4,572 |
| 9 | пер. Гаражный | 0,403 | 6 | 4,056 |
| 10 | пер. Почтовый | 0,127 | 6 | 2,412 |
| 11 | пер. Школьный | 0,271 | 6 | 3,624 |
| 12 | пер. Лесной | 0,274 | 6 | 3,36 |
| 13 | пер. Аптечный | 0,352 | 6 | 3,48 |
| ИТОГО | | 11,497 | | 87,6 |

Таблица 15 - Перечень улично – дорожной сети Такучетского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|-------|---------------------------------------|------------------------------|
| 1 | 50 лет Октября | 1,146 |
| 2 | Горького | 0,537 |
| 3 | Строителей | 0,339 |
| 4 | Студенческая | 0,771 |
| 5 | Пер. Таежный | 0,277 |
| 6 | Пер. Грейденский | 0,562 |
| 7 | Пер. Орсовский | 0,368 |
| 8 | Пер. Гаражный | 0,227 |
| 9 | 1 Мая | 0,992 |
| 10 | Береговая | 1,368 |
| 11 | Пер. Спортивный | 0,262 |
| 12 | Мира | 0,285 |
| 13 | Фестивальная | 0,417 |
| 14 | Ленина | 0,733 |
| 15 | Пер. Лесной | 0,174 |
| Итого | | 8,458 |

Таблица 16 - Перечень улично – дорожной сети п. Хребтовый , Хребтовский сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги, ул | Протяженность объекта, км |
|--------------|--|----------------------------------|
| 1 | Ангарская | 1,500 |
| 2 | Киевская | 2,000 |
| 3 | Ленина | 0,976 |
| 4 | Октябрьская | 0,963 |
| 5 | Гагарина | 0,959 |
| 6 | Пер. Школьный | 0,850 |
| 7 | Строительная | 1,100 |
| 8 | Пер. Армейский | 0,822 |
| 9 | Пер. Московский | 0,476 |
| 10 | Пер. Юбилейный | 0,260 |
| 11 | Пер. Терешковой | 0,450 |
| 12 | Пер. Лесной | 0,300 |
| 13 | Пер. Первомайский | 0,460 |
| Итого | | 11,116 |

Таблица 17 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Чуноярский сельсовет

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|--------------|--|----------------------------------|
| 1. | ул.Береговая | 15,00 |
| 2. | пер.Чунский | 0,400 |
| 3. | пер.Клубный | 0,100 |
| 4. | ул.Школьная | 0,600 |
| 5. | ул.Песчаная | 0,200 |
| 6. | ул.Маяковского | 0,400 |
| 7. | ул.Малая | 0,00 |
| 8. | ул.Октябрьская | 2,100 |
| 9. | ул.Советская | 0,650 |
| 10. | ул.Сосновая | 0,400 |
| 11. | ул.Комсомольская | 0,400 |
| 12. | ул.Южная | 0,400 |
| 13. | ул.Набережная | 1,450 |
| 14. | ул.Дружбы | 0,500 |
| 15. | ул.Космонавтов | 0,800 |
| 16. | пер.Средний | 0,700 |
| 17. | ул.9 Мая | 1,500 |
| 18. | ул.Юбилейная | 1,500 |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|--------------|--|----------------------------------|
| 19. | ул.Северная | 1,300 |
| 20. | ул.8 Марта | 0,700 |
| 21. | ул.Студенческая | 0,700 |
| 22. | ул.Первомайская | 0,700 |
| 23. | ул.Строителей | 0,500 |
| 24. | ул.Партизанская | 0,900 |
| 25. | ул.Лесная | 0,300 |
| 26. | ул.Новая | 0,400 |
| 27. | ул.Химиков | 0,300 |
| 28. | Пер.Зелёный | 0,200 |
| 29. | ул.Совхозная | 0,400 |
| 30. | пер.Тихий | 0,100 |
| 31. | пер.Таёжный | 0,100 |
| 32. | ул.Восточная | 0,300 |
| 33. | ул.Молодёжная | 0,200 |
| 34. | мкр-н Солнечный | 0,400 |
| | ИТОГО: | 21,300 |

Таблица 18 - Перечень улично – дорожной сети Шиверского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность объекта, км |
|-----------------|--|----------------------------------|
| 1 | Таежная | 0,300 |
| 2 | Северная | 0,700 |
| 3 | Лесная | 1,900 |
| 4 | Ленина | 1,600 |
| 5 | Пушкина | 1,500 |
| 6 | Береговая | 0,737 |
| 7 | Аэродромная | 0,200 |
| Переулки | | |
| 8 | Молодежный | 0,200 |
| 9 | Центральный | 0,700 |
| 10 | Комсомольский | 0,800 |
| 11 | Строительный | 0,700 |
| Итого | | 9,337 |

5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования,

организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

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

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

Согласно проведенному обследованию было выявлено затруднение движение транспортных средств на регулируемом железнодорожном переезде в п. Таежный.

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

Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Перемещение жителей Богучанского района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам в летний период.

На территории Богучанского 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 в районе осуществляют: ООО «Одиссей», БМУП «Районное АТП».

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

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 поселений. В основном они располагаются в виде остановочных мест вдоль проезжей части улиц, а также возле организаций различного назначения.

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.

7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)

Дорожная сеть Богучанского 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.

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах отсутствуют.

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 Богучанского района был произведен на основании натурных обследований.

8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района

Автомобильный парк Богучанского 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.

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 авто-мобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

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

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах поселений, отсутствуют.

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 2).

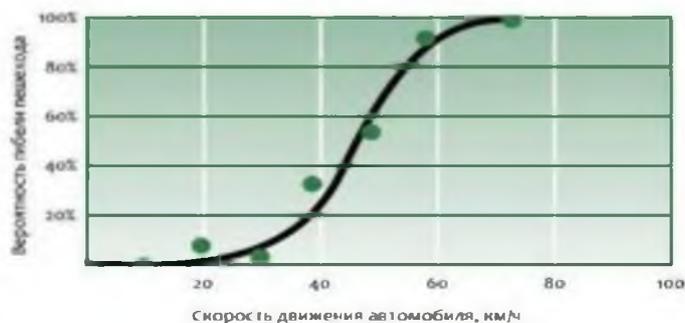


Рисунок 2 – Скорость движения автомобиля, км/ч

Изменения технической и функциональной классификации городских

дорог не 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

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.

Параметры движения маршрутного транспорта

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

Перевозки осуществляет: ООО «Одиссей». БМУП «Районное АТП».

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 ГУ МВД РФ по Красноярскому краю МВД РФ по Богучанскому району.

Статистика аварийности на территории Богучанского района представлена в таблице 19.

Таблица 19 - Статистика аварийности

| Год | Кол-во ДТП | Погибшие | Раненые |
|------|------------|----------|---------|
| 2016 | 490 | 16 | 98 |
| 2017 | 417 | 7 | 76 |
| 2018 | 346 | 17 | 71 |

В таблице 20 представлено распределение ДТП по видам.

Таблица 20 - Распределение ДТП по видам

| № | Виды ДТП | Количество |
|---|------------------------|------------|
| 1 | Наезд на велосипедиста | 0 |
| 2 | Наезд на пешехода | 25 |
| 3 | Наезд на препятствие | 18 |
| 4 | Наезд на стоящее т/с | 9 |
| 5 | Опрокидывание | 32 |
| 6 | Столкновение | 70 |
| 7 | Иной вид ДТП | 27 |

В таблице 21 представлены причины ДТП.

Таблица 21 - Причины ДТП

| № | Причины ДТП | Количество |
|---|-------------------------|------------|
| 1 | Недостаточное освещение | 0 |
| 2 | Отсутствие освещения | 0 |
| 3 | Отсутствие дор знаков | 0 |
| 4 | Наезд на стоящее т/с | 0 |
| 5 | Отсутствие дор знаков | 0 |
| 6 | Отсутствие тротуара | 0 |
| 7 | Несоблюдение ПДД | 92 |
| 8 | иное | 26 |

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 Богучанском районе не выявлены очень опасные участки и опасные участки.

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. 22.

Таблица 22 - 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 выража 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 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 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.

ДТП совершались при нарушении ПДД.

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-транспортно сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортно инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

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.

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

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.

В соответствии с существующей схемой организации дорожного движения Богучанского района Красноярского края, 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 Богучанского 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.

Капитальный ремонт или реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности приведены в таблице 23.

Таблица 23 - Капитальный ремонт или реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности

| Наименование сельсовета | Наименование улиц |
|------------------------------------|---|
| Ангарский сельсовет | Ленина, Молодёжная, Промышленная, Советская, Строителей, Гоголя, Первомайская, Ангарская, Шевченко, Западная, 50 лет Победы, Северная, С. Спиридонова, Октябрьская, Береговая, Северная. |
| Артюгинский сельсовет | Юбилейная, Береговая |
| Богучанский сельсовет, с. Богучаны | Октябрьская, Ленина, Механизаторов, Совхозная, Заборцева, Аэровокзальная, Перенсона, Белинского, Новоселов, 8 Марта, Джапаридзе, Строителей, Центральная, Короленко, Тихая, Автопарковая, Новая, Космонавтов, Автодорожная, Подгорная, Маяковского. |
| Манзенский сельсовет | Ленина, Первомайская, Береговая, 40 лет Победы, Юбилейная, Джапаридзе |
| Богучанский район, д. Каменка | Мира |
| Невонский сельсовет | Аэродромная, Октябрьская, Строительная, пер. Почтовый, пер. Центральный |
| Новохайский сельсовет | Мира, Бедейская, Вокзальная, Советская, Гагарина |
| Октябрьский сельсовет | Победы, Строительная, Таёжная, Ленина, Пионерская |
| Пинчугский сельсовет | Лесная, Ленина, Новая |
| Таёжнинский сельсовет | Строителей, Будённого, Чапаево, Зеленая, Новая, Дорожная |
| Хребтовский сельсовет | Октябрьская, Ленина, Киевская, ангарская, пер. Школьный, пер. Первомайский, пер. Терешковой, пер. Лесной |
| Чуноярский сельсовет | Партизанская, Набережная, Октябрьская, пер. Средний |

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

Таблица 24 - Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево- и правоповоротных шлюзов

| Наименование сельсовета | Наименование улиц |
|---------------------------------|--|
| Богучанский сельсовет, Богучаны | с. Перенсона - 8 Марта, 8 Марта -Новоселов, Новоселов - Ленина, 8 Марта - Джапаридзе, Джапаридзе - Ленина, Октябрьская - Школьный, Колхозный - Октябрьская, Маяковского -Ленина, Рябиновая - Ленина, Белинского - Ленина, Белинского -Автодорожная, Октябрьская -Маяковского, Октябрьская - Белинского, Пашенный - Ленина, Изыскателей - Короленко |
| Новохайский сельсовет | Мира - Советская; Мира –Вокзальная; Вокзальная – Бидейская; Вокзальная - Гагарина |
| Пинчугский сельсовет | Ленина - Ангарская |
| Таёжнинский сельсовет | Ленина-Строителей; Буденного-Строителей; Буденного-Дорожная |
| Чуноярский сельсовет | Партизанская – Строителей; Октябрьская – Строителей; Октябрьская – пер. Средний; Набережная - Строителей |

Данные мероприятия должны рассматриваются в программе «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Богучанского района подпрограммы «Основные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения».

Особую актуальность имеет решение проблемы пересечения железной и автомобильной дороги в одном уровне в п. Таежный, т.к. они являются стабильным очагом возникновения наиболее продолжительных задержек в движении автодорожных транспортных средств. Проблема усугубляется совпадением во времени пиков (7:30-8:00 часов утра) автодорожного и железнодорожного движения.

В условиях высокой плотности движения автомобилей на улично-дорожной сети вызывает перегрузку путей сообщения и приводит к росту экономических и экологических потерь от задержек автотранспорта (неоправданные продолжительные простои транспортных средств, перерасход топлива автомобилями из-за движения на неэкономичных режимах, непроизводительные потери времени, психологический дискомфорт водителей, снижение производительности труда и ухудшение экологической обстановки).

Решение проблемы эффективной эксплуатации железнодорожного переезда в п. Таежный является весьма актуальной задачей, которая в

перспективе должна найти свое решение путем строительства транспортных развязок в разных уровнях.

Таким образом, борьба за безопасность движения и снижение эксплуатационных затрат на переезде на ближайшее время может решиться путем совершенствования условий движения, развитием элементов переездного обустройства, технических средств, методов и технологий организации и управления движением, внедрением интеллектуальных транспортных систем ориентированных на все более детальную оптимизацию управляющих воздействий.

Радикальное решение транспортной проблемы возможно путем строительства и реконструкции улично-дорожной сети, транспортных сооружений и путей сообщения, которые обеспечивают повышение транспортной связанности районов в Богучанском районе, а также перераспределение транспортных потоков.

Во многих случаях переход к пересечению в разных уровнях является экономически оправданным. Строительство путепроводов (тоннелей) наряду с экономией эксплуатационных расходов позволяют существенно повысить безопасность движения транспорта, снизить износ автомобилей, сократить порчу грузов и ускорить их доставку, улучшить условия труда, повысить эстетические качества дорог, а также комфортабельность перевозок пассажиров. Переход к развязкам в разных уровнях стимулируется ростом стоимости оборудования железнодорожных переездов.

Тотальной замене пересечений в одном уровне транспортными развязками в разных уровнях препятствуют необходимости привлечения больших капитальных вложений и значительные сроки реализации таких мероприятий.

Вопрос о замене действующего железнодорожного переезда пересечением в разных уровнях и очередность его сооружения решается проектом, разрабатываемым с тщательным учетом местных условий. Важными факторами, обуславливающими переход к развязке в разных уровнях, является интенсивность движения транспорта, условия видимости, а также максимальная скорость движения поездов на переезде. Замена действующего железнодорожного переезда развязкой в разных уровнях, как правило, экономически обосновывается при высоких значениях интенсивности движения по пересекаемым дорогам.

Одной из основных причин, влияющих на количество ДТП, является недостаток зимнего содержания улично-дорожной сети и автомобильных дорог местного значения.

Проезжая часть дорог и улиц, покрытия тротуаров, посадочных площадок, остановочных пунктов, а также поверхность разделительных полос, обочин и откосов земляного полотна должны быть чистыми, без посторонних предметов, не имеющих отношения к их обустройству.

Вся система мероприятий по зимнему содержанию автомобильных дорог и улично-дорожной сети выстраивается таким образом, чтобы обеспечить нормальные условия для движения автотранспорта при максимальном облегчении и удешевлении выполняемых работ. Для выполнения этих задач необходимо осуществлять следующие меры:

- профилактические меры, цель которых - не допустить образования зимней скользкости на дорожном покрытии от проходящего транспорта или максимально снизить прочностные характеристики снежно-ледяных образований при их возникновении на покрытии, ослабить сцепление слоя снежно-ледяных отложений с покрытием;

- меры по удалению снежных и ледяных образований на дороге и уменьшению их воздействия на автомобильное движение.

С целью повышения эффективности работ по снегоочистке орган управления дорожным хозяйством составляет проект организации работ, который является составной частью "Проекта содержания автомобильных дорог". В проекте указываются технология зимней уборки, типы снегоочистителей, разрабатываются схемы снегоочистки, определяются места стоянки снегоочистительной техники.

Оперативное управление производством, ежедневный контроль за ходом выполнения работ, использованием машин и механизмов, занятых на работах по зимнему содержанию дорог, расходом противогололедных материалов и горюче-смазочных материалов обеспечиваются через Центры оперативного управления производством, создаваемые в подрядных организациях и органах управления дорожным хозяйством.

На дорогах и улицах города и других населенных пунктов снег с проезжей части следует убирать в лотки и формировать в виде снежных валов с разрывами на ширину 2,0 - 2,5 м.

Формирование снежных валов не допускается:

- на пересечениях всех дорог и улиц в одном уровне и вблизи железнодорожных переездов в зоне треугольника видимости;
- ближе 5 м от пешеходного перехода;
- ближе 20 м от остановочного пункта общественного транспорта;
- на участках дорог, оборудованных транспортными ограждениями или повышенным бордюром;
- на тротуарах.

На всех дорогах, где дорожные условия позволяют применять быстроходные машины, основой снегоочистительных рекомендована патрульная очистка. Патрульная снегоочистка производится одиночными или отрядом плужно-щеточных автомобилей. Патрулирование ведется периодическими проходами снегоочистителей в течение всей метели или снегопада. Для патрульной снегоочистки используют одноотвальные автомобильные снегоочистители. Плужными снегоочистителями снег перемещают от оси дороги к обочинам. Машины располагаются в плане ступами одна за другой на расстоянии 30-60 м, причем ближняя к обочине машина работает с боковым крылом.

При отсутствии роторных снегоочистителей и недостаточном количестве плужных можно вести работу по следующей схеме: снегоочистители приступают к очистке с краев проезжей части, а затем, после удаления снега, находящегося на краю дорожного полотна, переходят к очистке середины дороги.

Для расчистки снежных заносов применяется весь комплект снегоочистительных машин.

Работы по борьбе со снежно-ледяными образованиями наиболее важны, так как эффективность их выполнения определяет качество содержания дорожных покрытий. В первую очередь противогололедными материалами (далее ПГМ) обрабатываются наиболее опасные для движения транспорта участки магистралей и улиц - крутые спуски и подъемы, мосты, эстакады, тоннели, тормозные площадки на перекрестках улиц и остановках общественного транспорта.

Процесс снегоочистки с применением ПГМ предусматривает следующие этапы: выдержку, обработку дорожных покрытий ПГМ, интервал, сгребание и сметание снега. Выдержка - период от начала снегопада до момента распределения ПГМ. Продолжительность выдержки зависит от интенсивности снегопада и температуры воздуха. При этом распределение ПГМ по покрытию производится в тот момент, когда на нем уже имеется некоторое количество снега. В период снегопада интенсивностью 1 - 3 мм/ч и выше к распределению противогололедных материалов приступают через 15 - 20 минут после начала снегопада. При слабом снегопаде интенсивностью 0,5 - 1 мм/ч противогололедные материалы распределяют через 30 - 45 минут после его начала.

Работу снегоочистителей необходимо начинать с улиц, имеющих наиболее интенсивное движение транспорта и на которых ПГМ распределялись в первую очередь с тем, чтобы на каждом участке дороги

выдержать заданный период между внесением материалов, сгребанием и сметанием снега.

Маршруты работы распределителей противогололедных материалов, подметально-уборочных машин и тракторов должны по возможности совпадать.

Это позволяет выдержать интервал, необходимый для равномерного перемешивания снега с внесенными ПГМ на всей протяженности маршрута, и достигнуть необходимого технологического эффекта. После окончания снегопада производят завершающее сгребание и сметание снега.

Для предотвращения образования снежно-ледяного наката при повышении и последующем резком понижении температуры воздуха после обработки дорожного покрытия ПГМ снегоочистку начинают сразу по получении сигнала о возможном понижении температуры воздуха.

Твердые ПГМ разбрасывают по поверхности дороги универсальными распределителями. При отсутствии специальных машин ПГМ распределяют пескоразбрасывателями. Для соблюдения установленной плотности распределения рабочая скорость на третьей передаче должна соответствовать 25 - 30 км/ч. Технологические маршруты следует составлять для каждого распределителя отдельно. Материалы должны распределяться за один проход машины. На широких проездах, где полоса движения транспортных средств превышает 10 м, поверхность дороги необходимо обрабатывать в два прохода машины.

ПГМ следует равномерно распределять по всей площади проезжей части в соответствии с установленным режимом снегоочистки и нормами распределения.

Для предварительной обработки на дорогах могут быть использованы твердые, жидкие хлориды, а также смоченная соль. После очистки проезжей части снегоуборочные работы должны быть проведены на остановочных пунктах общественного транспорта, тротуарах и площадках для стоянки и остановки транспортных средств.

В зимний период на тротуарах проводятся следующие виды работ:

- уборка снега вручную;
- подметание и сгребание снега подметальными тракторами;
- очистка тротуаров от наледи;
- посыпка тротуаров песком;
- погрузка и вывоз снега.

Основной задачей зимней уборки тротуаров является обеспечение нормального движения пешеходов независимо от погодных условий.

В зимний период на остановках общественного транспорта проводятся следующие виды работ:

- очистка от уплотненного снега, сдвигание снега в валы и кучи, сбор случайного мусора;
- погрузка вручную, очистка урн и вывоз бытового мусора;
- вывоз снега;
- посыпка остановочных площадок песком.

Зимняя уборка тротуаров осуществляется как механизированным, так и ручным способами. Тротуары должны очищаться до покрытия. Уборка снега с пешеходных тротуаров на мостах и путепроводах производится ручным способом. Запрещается механизированная уборка пешеходных зон мостов и путепроводов.

В период снегопадов и гололеда тротуары и другие пешеходные зоны должны обрабатываться песком. Время на обработку тротуаров не должно превышать 12 часов с начала снегопада.

Механизированное подметание и ручная зачистка на тротуарах, лестничных сходах, пешеходных дорожках и посадочных площадках начинаются сразу по окончании снегопада. При интенсивных длительных снегопадах циклы снегоочистки и обработки песком должны повторяться после каждых 5 см выпавшего снега.

Время, необходимое для выполнения снегоуборочных работ на тротуарах не должно превышать 24 часов после окончания снегопада.

Очистка остановок общественного транспорта от уплотненного снега, сдвигание снега в валы и кучи, вывоз бытового мусора с погрузкой вручную производится в течение одного рабочего дня. Посыпка остановочных площадок песком производится в ночное время до 6 часов утра.

Полное либо частичное отсутствие уличного электрического освещения на улично-дорожной сети Богучанского района играет немало важную роль в возникновении дорожно-транспортных происшествий. Для улучшения условий видимости необходимо провести модернизацию уличного освещения в Богучанского района в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007.

Установка электрического освещения может проводиться за счет бюджетных средств Богучанского района, либо в рамках энергосервисного контракта на основании Федерального закона от 23.11.2009 № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изменениями на 3 июля 2016 года)». Отличительной особенностью энергосервисного контракта является отсутствие необходимости первоначальных затрат из бюджетов всех уровней.

Вероятным инвестором может выступать саморегулируемая организация в области энергетического обследования, которая произведет работы за счет собственных средств. Затраты будут возмещаться за счет экономии, достигнутой по завершении внедрения энергосберегающих технологий. В ходе реализации контракта будут произведены работы по демонтажу устаревших газоразрядных ламп и установлены энергосберегающие диодные светильники с большим рабочим ресурсом, что увеличивает срок непрерывной работы. Типы ламп будут зависеть от условий эксплуатации и требований нормативов. Ввод в эксплуатацию нового осветительного оборудования позволит получить экономию расхода электроэнергии и снизить ежегодные городские затраты на обслуживание уличного освещения, а также уменьшить количество ДТП и правонарушений за счет лучшей освещенности дорожных участков.

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

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

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 перекрестка 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 районах 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 перекрёстках, пропуская только то количество транспорта, которое сможет пропустить соседний перекрёсток. 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.

Адаптивное регулирование крайне важно в современном мире. В рамках разработки КСОДД для Богучанского 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 ГУ МВД РФ, оно лишь контролирует соблюдение нормативов установки дорожных знаков, светофорных объектов, состояние автомобильных дорог. При необходимости ввода в эксплуатацию светофорных объектов необходимо будет разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

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. 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 района.

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 электроосвещением

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 района и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию района.

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

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

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в районах 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 велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

Предлагается установка велопарковок в местах массового отдыха и работы, пример представлен на рисунке 4.



Рисунок 4 – Примеры установки велопарковок

В соответствии с планами по развитию Богучанского 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

Транспортное обслуживание в районе осуществляют: ООО «Одиссей», БМУП «Районное АТП».

Происходящие изменения спроса на передвижения в Богучанском районе 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.

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.

В ходе проведенного анализа было выявлено, что существующая УДС

отвечает сложившемуся интенсивностям движения.

Перечень реконструктивно-планировочных мероприятий:

- 1) Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;
- 2) Расширение парковочного пространства на существующих парковочных местах:
 - Пинчугский сельсовет: ул. Ленина 22 б (школа); ул. Ангарская 2А (администрация); ул. Горького 2А и Ленина 13А (клуб);
 - Таёжнинский сельсовет: ул. Строителей 24 (возле поликлиники);

8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

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 Богучанского района используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относятся

запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС Богучанского 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 Богучанского района 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 25.

Таблица 25 - 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 | 75 |
| | | 650 | 100 |
| | | 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 |

| 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 |
| | | 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.

Данные мероприятия должны рассматриваться в программе «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Богучанского района подпрограммы «Основные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения».

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 Богучанского 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 связность 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.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели МО Богучанского 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

Транспортное обслуживание в районе осуществляют: ООО «Одиссей», БМУП «Районное АТП».

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.

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 м^2 ($d=13$, $ш=3$, 4 м^2 - под павильон);
2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):
 - устройство а/б покрытия 13 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 ~ 75 м² (Ш-1.5 м, д-50м);
- установка бордюрного камня ~ 103м*2 стороны;

5. Пешеходный переход:

- нанесение разметки 24 м²;
- 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 (1.1-40м, 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.

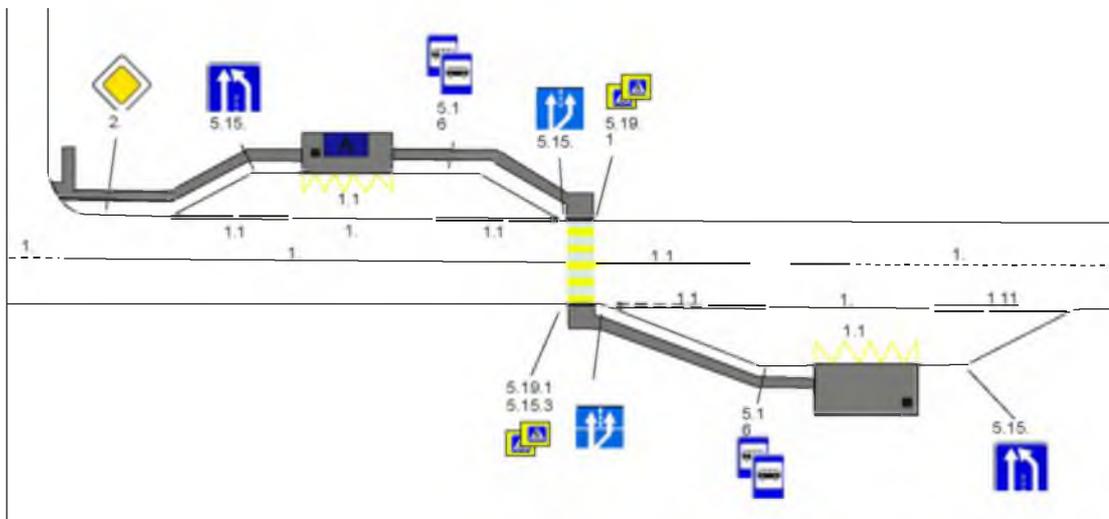


Рисунок 5 – Размещение остановочного объекта

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 регулирующими 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 Богучанского 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 Богучанского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

16 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств

Для комфортного и безопасного передвижения транспортных средств, Богучанский район реализовывает проекты: Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», Национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Богучанского района удовлетворительная.

В рамках проекта Схемой определено перспективное назначение территорий Нижнего Приангарья в целях обеспечения их устойчивого развития, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, а также муниципальных образований.

Строящийся мост через реку Енисей в п. Вывысокогорный послужит новым толчком в развитии региона. Появление нового перехода через Енисей обеспечит условия для реализации инвестиционных проектов в рамках КИП «Енисейская Сибирь» - «Развитие Ангаро-Енисейского экономического района». Инфраструктура позволит компаниям освоить дополнительные месторождения золота, даст возможность для лесопереработки и освоения запасов целого ряда ископаемых: цинка, сурьмы, свинца, магнезита, талька, бокситов.

Проект по строительству переправы, разработанный в начале 2010 года в рамках федеральной программы по развитию экономического района «Нижнее Приангарье», в 2018 году был включён в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Постройка двухполосного моста обеспечит круглогодичную транспортную доступность населенных пунктов и промышленных объектов в зоне опережающего развития Нижнего Приангарья, а также значительно снизит транспортные издержки, увеличит безопасность.

Региональные дороги: Широкий Лог - Мотыгино, Епишино - Северо-Енисейский и Канск - Абан - Богучаны. Три эти автодороги связывают краевой центр с активно развивающимися территориями Приангарья и являются для них главными, а кое-где - и единственными транспортными артериями.

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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Богучанском 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 Богучанском 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 трости), 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.

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80%. Параметры площадок указаны в таблице 26.

Таблица 26 – Параметры площадок

| Уклон, ‰ | Расстояния между гор-ми иloch-ми (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 устанавливаются 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.

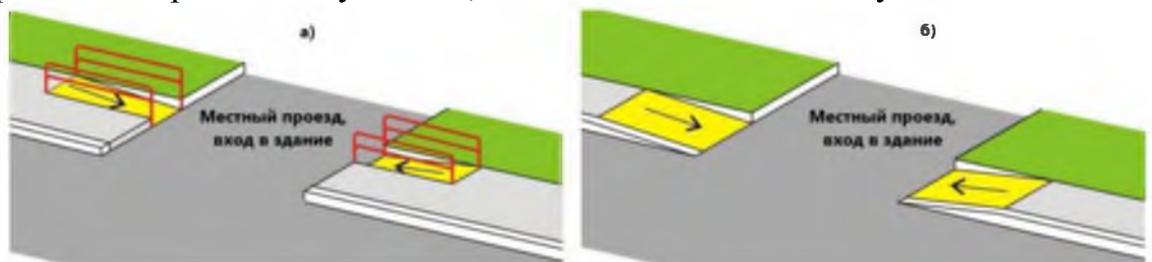
С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек

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);

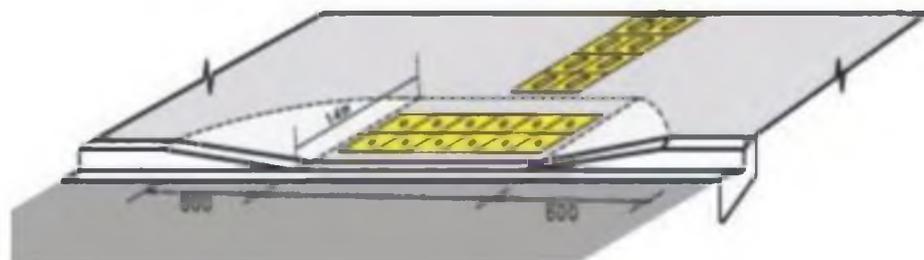


Рисунок 7 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

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:

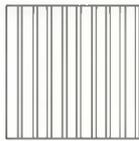
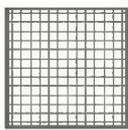
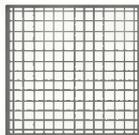
- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеечных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;
- поверхности из резинополиуретана 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 27.

Таблица 27 – 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 |

| Назначение | Размеры | Форма рифления | Место расположения |
|--|---|---|--|
| 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 района Москвы»;
- СНиП 35–01–2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»;

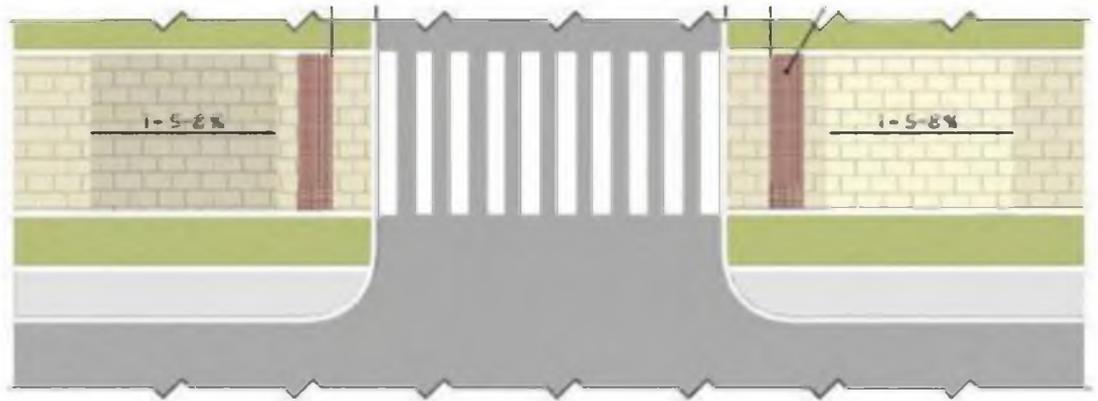
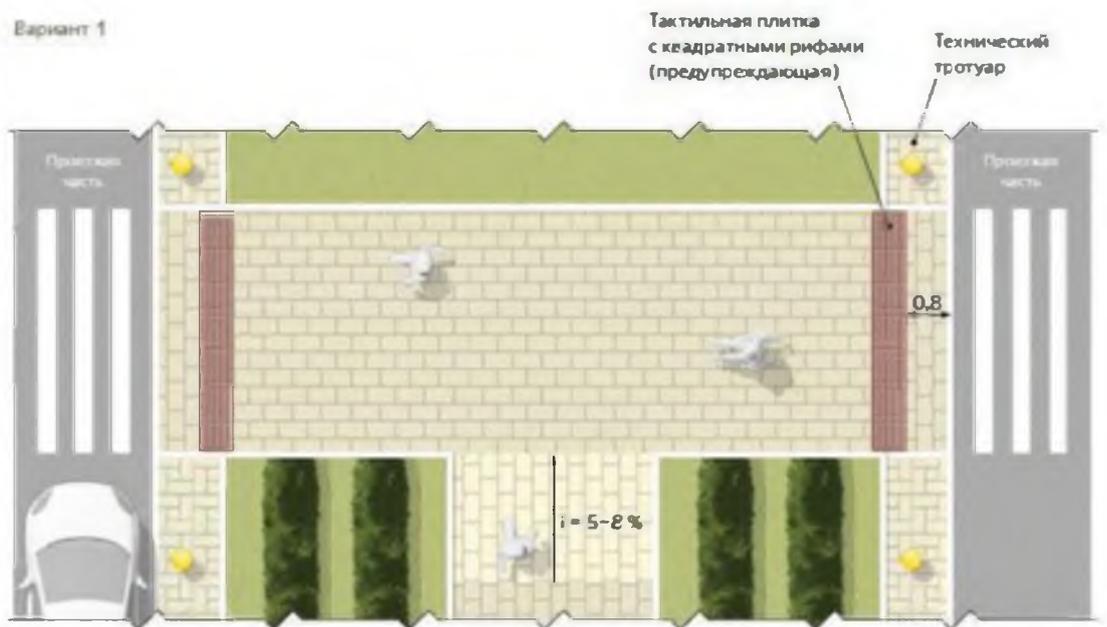


Рисунок 8 - Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами



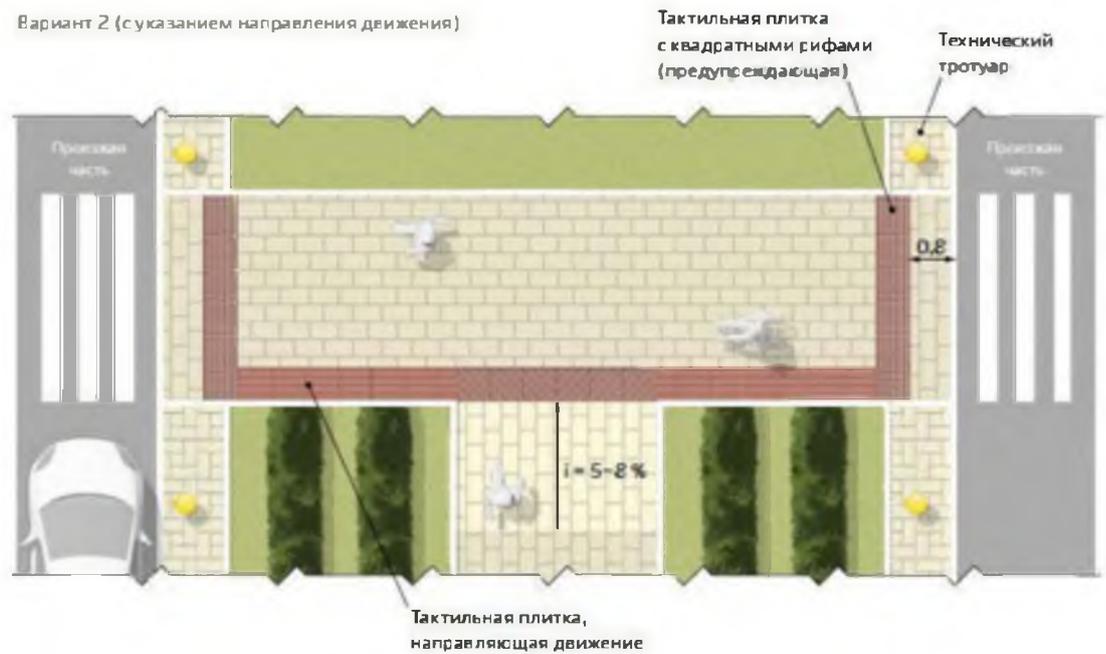


Рисунок 9 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

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 28.

Таблица 28 – 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 | пер. Сергея Лазо, 7, с. Богучаны | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |

| № п/п | Наименование | Адрес | Мероприятия |
|-------|---|---|---|
| 2 | Богучанская межпоселенческая центральная районная библиотека | с.Богучаны, Октябрьская ул., 86 | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 3 | МБУК Таежнинская сельская библиотека Шиверская сельская библиотека филиал № 16 | Новая ул., 6В, п. Таёжный; ул. Ленина, 14, п. Шиверский. | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 |
| 3 | Отделение почтовой связи | село Богучаны; ул. Ленина, 26, ул. Строителей, 3, ул. Центральная , 2 | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 4 | Отделение почтовой связи | Новая ул., 6, п. Таёжный; ул. Ленина, 12, п. Ангарский; Студенческая ул., 5А, п. Гремучий; Октябрьская ул., 22, п. Невонка; Лесная ул., 14А, п. Красногорьевский; ул. Ленина, 18, п. Шиверский; Партизанская ул., 16Б, с. Чунояр; Юбилейная ул., 27, п. Артюгино; Октябрьская ул., 32, д. Осиновый Мыс; ул. Победы, 12А, п. Октябрьский; | |
| 5 | Автокасса | С. Богучаны, ул. Автопарковая, 2 | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |

| № п/п | Наименование | Адрес | Мероприятия |
|-------|---------------------------|---|--|
| 6 | Администрация | Октябрьская ул., 72, с. Богучаны | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 7 | УПФР | Партизанская ул., 47А, с.Богучаны | 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 |
| 8 | Дом культуры | ул. Ленина, 119, с.Богучаны; Олимпийская ул., 1, с. Богучаны; ул. Ленина, 11А, п. Красногорьевский; Ленина, 13А, п. Пинчуга. | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 9 | Центр занятости населения | Заречная ул., 32, с. Богучаны | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |

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

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 Богучанского 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.

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации Богучанского 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 Богучанском районе 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 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 Богучанского района.

Учитывая низкое технико-эксплуатационное состояние подавляющего большинства автодорог, предусматривается проведение на них капитального ремонта с улучшением качества дорожного покрытия. В первую очередь, это относится к автомобильным дорогам местного значения, соединяющим наиболее крупные населенные пункты с районным центром. Проведение капитального ремонта автомобильных дорог местного значения в связи с их значительной протяженностью планируется осуществлять поэтапно в течение всего периода действия Схемы.

В результате осуществления проектных мероприятий достигается значительное увеличение протяженности и плотности автомобильных дорог района с твердым покрытием. К концу расчетного срока протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием возрастет с 325,5 км до 570 км (в 1,8 раз), а плотность – с 53 до 92 км/1000 км² при обеспечении более высокого

качественного уровня дорожной сети.

Вышеприведенные мероприятия позволят на ближайшую перспективу удовлетворить потребности в передвижениях населения и перевозке грузов.

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 и источников финансирования по организации дорожного движения

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 Богучанского 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 Богучанского района район на период до 2030 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 Богучанского района район комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития в районе.

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.

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

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

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в таблице 28.

Таблица 28 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

| № | Наименование индикатора | Ед. изм. | Показатели по годам | | | |
|---|--|----------|---------------------|-----------|-----------|------|
| | | | 2015 | 2015-2020 | 2020-2025 | 2030 |
| 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 местного 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

Возрастная структура населения характеризуется довольно высокой долей групп населения старше и моложе трудоспособного возраста.

Занятость населения в разрезе муниципальных образований района неоднородна и заметно различается, это обусловлено уровнем экономического развития муниципальных образований второго уровня, наличием рабочих мест, которые удалось сохранить и создать в последние годы, размером заработной платы и регулярностью ее выплат, несоответствием спроса и предложения рабочей силы, утратой частью населения профессиональных и трудовых навыков.

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 2030 года.

Рост интенсивности движения на УДС Богучанского района будет обусловлен ростом численности населения. При данных условиях к 2030 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:

Первый этап (первая очередь строительства) не рассчитан на

значительное и форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры.

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.

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 2030 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 Богучанского 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 района. 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 Богучанского района развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

Речной транспорт

На территории Богучанского района развитие речного транспорта на перспективу не планируется.

Железнодорожный транспорт

На территории Богучанского района развитие железнодорожного транспорта на перспективу не планируется.

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

Таблица 28 - 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 планирования перевозок | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Установка элементов транспортной навигации | 2020-2025 | - | 100 | - | - |

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

Таблица 29 - 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 | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Нанесение разметки | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Изготовление информационных материалов | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Организация стоянки транспортных средств | 2020-2025 | - | 100 | - | - |

2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

Таблица 30 - 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 | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Установка пешеходных ограждений | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Обустройство пешеходных переходов | 2020-2025 | - | 100 | - | - |

| | | | | | |
|--|-----------|---|-----|---|---|
| Реконструкция, ремонт и устройство тротуаров | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
|--|-----------|---|-----|---|---|

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 31 - 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 | 2020-2025 | - | - | - | 100 |
| Внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | 2020-2025 | - | - | - | - |

2.1.6 Мероприятия по развитию сети дорог Богучанского района

Таблица 32 - Мероприятия по развитию сети дорог

| Наименование мероприятий | Планируемые сроки | Источники финансирования, % | | | |
|--|-------------------|-----------------------------|-------------|-----------|-----------------------|
| | | фед. бюджет | бюджет края | бюджет МО | внебюджетные средства |
| Реконструкция, ремонт улично-дорожной сети | 2020-2025 | - | 100 | - | - |
| Строительство новых улиц и дорог | 2020-2025 | - | 100 | - | - |

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 2025 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 Богучанского района.

Вместе с тем, многие решения принимаемые органами местного самоуправления при планировании территориального развития района 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 района и на участках магистралей, проходящих по территории района. 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 Богучанского 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 Богучанского 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 33.

Таблица 33- Оценка объемов и источников финансирования

| Наименование мероприятий | Финансирование обязательств на 2020-2035 гг., тыс.руб. | | | | Итого |
|---|--|-------------|--------|-----------------------|--------|
| | фед. бюджет | бюджет края | бюджет | 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 | 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 2020-2030</i> | | | | | |
| реконструкция, ремонт улично-дорожной сети | - | 5000 | - | - | 150000 |
| строительство новых улиц и дорог | - | 10000 | - | - | 210000 |
| Итого: | - | 64520 | - | 131000 | 540520 |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2020-2030 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 Богучанского 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 Богучанского 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:
- 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, определение 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.

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 п. Нижний Ингаш должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Дорожная сеть МО Богучанского 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 Администрация Богучанского 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 Богучанского района.

Основными функциями Администрации Богучанского 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 Администрация Богучанского 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 района 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 правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Богучанского 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 Богучанского района ingash-admin.ru.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному обеспечению реализации мероприятий являются:

- обеспечение реализации стратегии социально-экономического развития района;
- 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 поселка должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система МО Богучанского 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 Богучанского 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 Кежемском районе Красноярского края.

В целях развития сети дорог МО Богучанского 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 Богучанского 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 показателей². 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 устанавливают исходя из времени и комфортабельности сообщения. В связи с этим при расчетах используют приведенную длину участков автомобильных дорог. Коэффициент приведения длины участков дорог устанавливают 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 (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) 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 Богучанского 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 Богучанского 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 беззатратных 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:

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 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.

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, определение 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 Богучанского 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 комплексного развития транспортной инфраструктуры Богучанского сельсовета Богучанского муниципального района Красноярского края на 2019-2032 годы
2. «Формирование комфортной городской (сельской) среды» на 2018-2022 годы (далее – Программа) муниципального образования Богучанский сельсовет Богучанского района Красноярского края
3. Обустройство и приведение в нормативное состояние пешеходных переходов на территории МО Новохайский сельсовет Богучанского района Красноярского края на 2020-2022 годы
4. Муниципальной программы Чуноярского сельсовета «Чунояр село родное»
5. Программа обустройства пешеходных переходов на улично-дорожной сети муниципального образования Такучетский сельсовет на 2020- 2022 г.г.
6. Генеральный план поселка Ангарский
7. Паспорт муниципальной программы «Формирование комфортной городской (сельской) среды» на 2018-2022 годы
8. ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог».
9. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС-557-р от 24.06.2002г.
10. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
11. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования».
12. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
13. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация».
14. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
15. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров».
16. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей».
17. ГОСТ Р 51256-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

18. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».
19. 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»
20. ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог». – М.: Информавтодор. - 143 с.
21. ОСТ 218.1.002-2016 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».
22. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.