Приложение

к постановлению администрации

Назаровского района

От «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2021 №\_\_\_\_

**Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования Назаровский район Красноярского края**

2020 год

**Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования Назаровский район Красноярского края**

|  |  |
| --- | --- |
| **Заказчик:** Муниципальное казенное учреждение служба «Заказчик» Назаровского района  Начальник Муниципального казенного учреждения служба «Заказчик» Назаровского района  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ А.И. Крицкий /  (подпись) М.П. (Фамилия И.О.)  **Исполнитель:** ООО "СибЭнергоСбережение"   |  | | --- | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ М.М. Стариков/  (подпись) М.П. (Фамилия И.О.) | |

2020 год

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование органа или**  **организации** | **ФИО**  **согласующего** | **Подпись** | **Дата** |
| Глава Назаровского района  Министр транспорта  Красноярского края |  |  |  |
| Начальник отделения МО МВД России «Назаровский» |  |  |  |
|  |  |  |  |
| Глава МО город Назарово |  |  |  |
| ФКУ Упрдор «Енисей» |  |  |  |
| Глава [Ачинского район](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B1%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)а |  |  |  |
| Глава [Боготольского район](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B5%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%88%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)а |  |  |  |
| Глава [Шарыповского район](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D1%80%D0%B1%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)а |  |  |  |
| Глава Ужурского района |  |  |  |
| Глава [Козульск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD)ого района |  |  |  |
| Глава Балахтинского района |  |  |  |
|  |  |  |  |

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

на разработку комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Назаровский район Красноярского края

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Перечень основных данных и требований | Основные данные и требования |
| 1 | Наименование услуги | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Назаровский район Красноярского края (далее – КСОДД). |
| 2 | Заказчик | Муниципальное казенное учреждение служба «Заказчик» Назаровского района (далее – Заказчик) |
| 3 | Исполнитель | Выбирается по результатам электронного аукциона |
| 4 | Сроки оказания услуг | С даты подписания контракта в течение 90 календарных дней.  Исполнитель согласно п. 8 Приказа Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» представляет проект КСОДД и ПОДД на согласование в органы и организации, указанные в части 9 статьи 17 Закона об организации дорожного движения.  После получения положительного заключения от органов и организаций, согласующих КСОДД, документация передаётся на рассмотрение Заказчику. |
| 5 | Период действия КСОДД | С 2020 года по 2035 год |
| 6 | Исходные данные | Информация по приведенному перечню исходных данных предоставляется по запросам Исполнителя. Запросы могут быть направлены повторно – для обновления данных в соответствии с актуальной ситуацией, исправления ошибок предоставления данных, уточнения данных.  В ходе оказания услуги Заказчиком будут предоставляться следующие виды данных в случае их наличия (включая, но не ограничиваясь приведенным перечнем):  1. Документы территориального планирования, документация по планировке территорий, документы стратегического планирования на уровне Назаровского района с подведомственной территорией, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры;  2. Общие сведения о территории Назаровского района Красноярского края, в отношении которой осуществляется разработка документации по КСОДД:  – размер территории, функциональное зонирование (жилые, общественно–деловые, производственные территории, зоны отдыха и др.), список избирательных округов;  – транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями;  – численность населения с динамикой за последние пять лет, а так же естественное движение и миграция населения;  – климатические условия;  3. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений:  – общая протяженность дорог, в том числе с грунтовым покрытием;  – плотность сети дорог;  – технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения);  – расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, пешеходных переходов, светофорных объектов;  – сведения о сетях инженерно–технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро – и сети связи) (при наличии);  4. Характеристика транспортной инфраструктуры:  – общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии);  5. Проекты организации дорожного движения на автодорогах, расположенных на территории муниципального образования Назаровского района Красноярского края;  6. Муниципальные программы, содержащие мероприятия по развитию транспорта, и дорожного хозяйства на территории муниципального образования Назаровского района Красноярского края, программы по безопасности дорожного движения.  Исходные данные, необходимые для разработки КСОДД собираются Исполнителем, включая запросы и натурные обследования. Заказчик оказывает посильную помощь. |
| 7 | Тип объекта | Транспортный комплекс муниципального образования Назаровский район Красноярского края, включая улично–дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры. |
| 8 | Цели и задачи проекта | Целью проекта является обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения и организации движения транспортных средств с учетом совместной работы транспортных систем поселений, входящих в муниципальное образование Назаровский район Красноярского края и транспортных систем соседнего муниципального образования.  Задачами комплексной схемы являются обеспечение:  – безопасности дорожного движения;  – повышения пропускной способности дорог и эффективности их использования;  – пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;  – безопасности, качества и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории муниципального образования Назаровского района Красноярского края;  – доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  – развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;  – условий для управления транспортным спросом;  – создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  – создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  – условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  – снижения экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;  – снижения негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;  – эффективности функционирования действующей и перспективной транспортной инфраструктуры, путем выбора оптимального распределения пассажиропотоков на различных видах транспорта, в том числе перспективного внеуличного рельсового, создания документов по развитию транспортной инфраструктуры |
| 9 | Состав услуги | КСОДД должна включать:  – 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. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования Назаровского района Красноярского края.  В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения и обеспечения качества транспортного обслуживания населения на территории муниципальных образований разработчиком КСОДД могут быть подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка КСОДД, и документов, указанных в пункте 2 статьи 16 Закона об организации дорожного движения. Данные предложения направляются разработчиком КСОДД в адрес органов местного самоуправления для принятия решения о целесообразности их реализации. |
| 10 | Требования по оформлению КСОДД | КСОДД должна быть оформлена в виде брошюры в переплете формата 297 x 420 (A3) и 210 x 297 (A4), CD–ROM или другой электронный носитель информации.  КСОДД должна содержать:  – титульный лист;  – лист согласований и заключений согласующих органов и организаций;  – содержание;  – введение;  – задание на проектирование КСОДД;  – паспорт КСОДД;  – пояснительную записку;  – графический материал (схемы, чертежи).  На титульном листе должно быть указано:  – территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;  – наименование органа местного самоуправления, должность, подпись, фамилия и инициалы должностного лица органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении одного муниципального образования либо его части), дата утверждения КСОДД;  – наименование органа местного управления, должности, подписи, фамилии и инициалы должностных лиц органов местного самоуправления, утвердивших КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении нескольких муниципальных образований), даты утверждения КСОДД;  – наименование организации, осуществляющей разработку КСОДД, должность, подпись, фамилия и инициалы руководителя такой организации, дата разработки КСОДД;  – наименование органов и организаций, осуществляющих согласование КСОДД, даты согласования КСОДД;  – номер тома, количество томов.  Введение должно содержать краткое пояснение о проведенной работе, включая краткую характеристику дорожно–транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения.  Паспорт КСОДД должен содержать информацию в соответствии с главой III настоящих Правил. (Правила подготовки документации по организации дорожного движения).  Пояснительная записка должна содержать следующую информацию:  – оценку существующей дорожно–транспортной ситуации;  – описание мероприятий по организации дорожного движения, включающее результаты моделирования дорожного движения на расчетный срок и обоснование принятых решений;  – предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;  – результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источников такого финансирования;  – результаты расчета эффективности мероприятий по организации дорожного движения.  Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на основе топосъемки или ортофотоплана высокого разрешения в масштабе 1:500, 1:1000, 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории).  Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД.  Схемы, чертежи пересечений в разных уровнях и сложных пересечений в одном уровне следует изготавливать отдельно в масштабе 1:100 или 1:200.  Вся документация передается по окончанию услуг Заказчику. |
| 11 | Нормативная правовая база для разработки | – Градостроительный кодекс Российской Федерации,  – Федеральный закон от 10.12.1995 № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения»,  – Федеральный закон от 27.07.2006 № 149–ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»,  – 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",  – Технический регламент таможенного союза (ТР ТС 018/2011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877,  – Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»,  – Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29.12.2018 № 487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»,  – ВСН 45–68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»,  – ОДМ 218.4.039–2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог»,  – Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах», утвержденные Министерства транспорта Российской Федерации от 24.06.2002 № ОС–557–р,  – ГОСТ 32965–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока»,  – 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 Р 52607–2006 «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»,  – 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»,  – Иные нормативные документы необходимые для качественной разработки КСОДД муниципального образования Назаровского района Красноярского края;  В случае если на день заключения контракта или в течение срока действия контракта на разработку КСОДД нормативные правовые документы и государственные стандарты утратили силу, то разработчик КСОДД обязан руководствоваться заменяющими (актуальными) нормативными правовыми документами и государственными стандартами. |
| 12 | Согласования и разрешения | Подготовку, согласование и утверждение документации по организации дорожного движения необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Закона об организации дорожного движения, Приказа Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».  Документация по организации дорожного движения для территории муниципального образования Назаровский район утверждается Администрацией Назаровского района Красноярского края  Подрядчик представляет проект документации по организации дорожного движения на согласование в органы и организации, указанные в части 9 статьи 17 Закона об организации дорожного движения самостоятельно. |
| 13 | Гарантийные обязательства | Срок гарантии – 12 (двенадцать) месяцев с даты подписания Заказчиком без замечаний акта о приемке оказанных услуг.  Гарантия качества результата выполнения работ по разработке КСОДД и ПОДД на территории муниципального образования Назаровский район включает в себя устранение замечаний, недостатков и неточностей в разработанной схеме, в том числе при получении Заказчиком согласований, предусмотренных законодательством Российской Федерации, в срок, установленный Заказчиком.  Подрядчик берет на себя обязательства по внесению изменений в КСОДД и ПОДД за свой счет на основании запросов Заказчика, в том числе при условии изменений в действующем законодательстве Российской Федерации, на протяжении всего гарантийного срока. |

[ВВЕДЕНИЕ 15](#_Toc55162180)

[Раздел 1. Паспорт КСОДД 17](#_Toc55162181)

[1 Основные данные 17](#_Toc55162182)

[2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения 20](#_Toc55162183)

[Раздел 2. Характеристика существующей дорожно–транспортной ситуации для территории МО Назаровский район 28](#_Toc55162184)

[1 Положение территории Назаровского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края 28](#_Toc55162185)

[2 Анализ имеющихся документов территориального планирования 30](#_Toc55162186)

[3 Оценка социально–экономической и градостроительной деятельности Назаровского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность 38](#_Toc55162187)

[4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Назаровского муниципального района 39](#_Toc55162188)

[5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов 59](#_Toc55162189)

[6 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) 61](#_Toc55162190)

[7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) 63](#_Toc55162191)

[8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района 65](#_Toc55162192)

[9 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно–транспортных происшествий 65](#_Toc55162193)

[10 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 71](#_Toc55162194)

[11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения 71](#_Toc55162195)

[Раздел 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения 75](#_Toc55162196)

[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 75](#_Toc55162197)

[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 77](#_Toc55162198)

[3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление 79](#_Toc55162199)

[4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения 81](#_Toc55162200)

[5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов 82](#_Toc55162201)

[6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств 86](#_Toc55162202)

[7 Мероприятия по развитию парковочного пространства 88](#_Toc55162203)

[8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств 89](#_Toc55162204)

[9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 91](#_Toc55162205)

[10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования 92](#_Toc55162206)

[11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения 93](#_Toc55162207)

[12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий 94](#_Toc55162208)

[13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств 95](#_Toc55162209)

[15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения 104](#_Toc55162210)

[16 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств 106](#_Toc55162211)

[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 106](#_Toc55162212)

[18 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 107](#_Toc55162213)

[19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов 111](#_Toc55162214)

[20 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям 124](#_Toc55162215)

[21 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально–реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 129](#_Toc55162216)

[22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 130](#_Toc55162217)

[Раздел 4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов и источников финансирования по организации дорожного движения 132](#_Toc55162218)

[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 132](#_Toc55162219)

[1.1 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД, увязанные с документами территориального планирования, документацией по планировке территории и документами стратегического планирования 132](#_Toc55162220)

[1.2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 134](#_Toc55162221)

[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 136](#_Toc55162222)

[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 136](#_Toc55162223)

[2.1.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта 136](#_Toc55162224)

[2.1.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно–пересадочных узлов 137](#_Toc55162225)

[2.1.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства 137](#_Toc55162226)

[2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения 137](#_Toc55162227)

[2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб 138](#_Toc55162228)

[2.1.6 Мероприятия по развитию сети дорог МО Назаровского района 138](#_Toc55162229)

[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 139](#_Toc55162230)

[3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития 143](#_Toc55162231)

[4 Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры 145](#_Toc55162232)

[4.1 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 148](#_Toc55162233)

[4.2 Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории 151](#_Toc55162234)

[4.3 Предложения по развитию сети дорог 153](#_Toc55162235)

[Актуализация КСОДД 155](#_Toc55162236)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 156](#_Toc55162237)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 157](#_Toc55162238)

**ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

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

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

**ВВЕДЕНИЕ**

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования на кратко–, средне– и долгосрочный периоды, включая разработку перспективных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение качества транспортного обслуживания населения, организацию пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, организацию транспортного обслуживания новых и реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Объект исследования – улично–дорожная сеть МО Назаровский район Красноярского края, организация дорожного движения и транспортно–эксплуатационное состояние дорог.

В МО Назаровский район, 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 взаимоувязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Целью проекта является обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения и организации движения транспортных средств с учетом совместной работы транспортных систем поселений, входящих в муниципальное образование Назаровский район Красноярского края и транспортных систем соседнего муниципального образования.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы МО Назаровский район 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 территории муниципального образования Назаровский район 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** | Муниципальное казенное учреждение служба «Заказчик» Назаровского района (далее – Заказчик). | | | | |
| **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 Назаровского района Красноярского края (далее КСОДД) | | | | |
| **Основные цели разработки КСОДД** | Целью проекта является обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения и организации движения транспортных средств с учетом совместной работы транспортных систем поселений, входящих в муниципальное образование Назаровский район Красноярского края и транспортных систем соседнего муниципального образования. | | | | |
| **Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:** | Задачами комплексной схемы являются обеспечение:  – безопасности дорожного движения;  – повышения пропускной способности дорог и эффективности их использования;  – пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;  – безопасности, качества и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории муниципального образования Назаровского района Красноярского края;  – доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  – развития транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;  – условий для управления транспортным спросом;  – создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  – создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;  – условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  – снижения экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;  – снижения негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;  – эффективности функционирования действующей и перспективной транспортной инфраструктуры, путем выбора оптимального распределения пассажиропотоков на различных видах транспорта, в том числе перспективного внеуличного рельсового, создания документов по развитию транспортной инфраструктуры. | | | | |
| **Показатели оценки эффективности организации дорожного движения** | Для достижения эффективности мероприятий по ОДД Муниципального образованияНазаровского 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.  На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры района должны стать:   * + - 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);     - 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. | | | | |
| **Сроки и этапы реализации КСОДД** | Дорожное движение в Муниципальном образование Назаровского района осуществляется на основе разработки, утверждения и последующей реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД на установленный срок (**до 2035 года**).  В составе КСОДД установлены следующие этапы его реализации:  – первый этап –2025 год;  – второй этап –2035 год;  Научно обоснованные мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в МО Назаровского района 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. | | | | |
| **Объемы и источники финансирования КСОДД** | Объем финансирования (тыс. руб.) | | | | |
| Года | Федеральный бюджет | Краевой  бюджет | Бюджет Назаровского района | Частные инвестиции |
| 2020 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2020 | \* | \* | \* | \* |
| 2021 | \* | \* | \* | \* |
| 2022 | \* | \* | \* | \* |
| 2023 | \* | \* | \* | \* |
| 2025 | \* | \* | \* | \* |
| 2025 | \* | \* | \* | \* |
| 2026 | \* | \* | \* | \* |
| 2027 | \* | \* | \* | \* |
| 2028 | \* | \* | \* | \* |
| 2030 | \* | \* | \* | \* |
| 2031 | \* | \* | \* | \* |
| 2032 | \* | \* | \* | \* |
| 2033 | \* | \* | \* | \* |
| 2034 | \* | \* | \* | \* |
| 2035 | \* | \* | \* | \* |
| Всего | \* | \* | \* | \* |
| Итого | \* | | | |
| **\* –** заполняется на основании решений общественной комиссии по развитию района в целях подготовки к реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Назаровского района Красноярского края, в соответствии со сметным расчетом и по итогам распределения субсидий из областного бюджета Красноярского края, путем внесения изменений в настоящее приложение. | | | | | |

1. **Запланированные мероприятия по организации дорожного движения**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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** | | |
| Капитальный ремонт или реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности:   |  |  | | --- | --- | | **Наименование сельсовета** | **Наименование улиц** | | Гляденский сельсовет | Улицы: п. Глядень, Трасса-ул. Элеваторная- 0,5 км, Спортивная, Новая, Совхозная. | | Дороховский сельсовет | ул. Зеленая | | Красносопкинский сельсовет | п. Красная Сопка ул. Зеленая от дома №17  ( 0,950км) по дом №65 и от дома№1 по  дом №13 ул. Нефтяная(0,170км) | | Подсосенский сельсовет | с. Подсосное, улицы: Школьная, Новая  и Молодежная | | Павловский сельсовет | с.Павловка ул.Советская,  ул.Центральная | | | 2020–2025 |
| Введения регулироемого движения или устройство дополнительных лево– и правоповоротных шлюзов:   |  |  | | --- | --- | | **Наименование сельсовета** | **Наименование улиц** | | Гляденский сельсовет | Трасса–ул. Элеваторная; ул. Школьная–  ул. Новая; ул. Новая–ул. Садовая;  ул. Новая–ул. Совхозная | | Дороховский сельсовет | ул. Зеленая | | Павловский сельсовет | ул.Центральной с. Павловка (развилка ведущая  на склад – ферму – в населенный пункт) | | Подсосенский сельсовет | с.Подсосное: ул. Школьная– ул. Молодёжная,  ул Школьная–ул. Новая | | Красносопкинский сельсовет | п. Красная Сопка ул. Центральная  примыкают ул. Юбилейная ул. Больничная;  п. Красная Сопка ул. Центральная,  примыкают ул. Молодежная ул. Свободная | | | 2020–2025 |
| **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:   * 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. | 2020–2025 | |
| **Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств** | | |
| Не запланированы | – | |
| **Мероприятия по развитию парковочного пространства** | | |
| Устройство парковочных карманов рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита. | 2020–2025 | |
| Расширение существующих парковок рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита | 2020–2025 | |
| Дополнительно обустроить парковки рядом с объектами здравоохранения и образования | 2020–2025 | |
| Создать необходимое количество парковочных мест для маломобильных групп населения | 2020–2025 | |
| Привести в соответствие с СП 113.13330.2016 имеющиеся автомобильные стоянки на территории Назаровского района. | 2020–2025 | |
| Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов | 2020–2025 | |
| **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** | | |
| Не запланированы | **–** | |
| **Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств** | | |
| Обустроить остановочные павильоны общественного транспорта в соответствии нормативами необходимо по адресам:  Павловский сельсовет:   * с. Павловка (около ул. Центральная, д. 20); * д. Захаринка (около ул. Центральная, д. 18); * д. Сютик (около ул. Советская, д. 2); * д. Куличка (напротив ул. Центральная, д. 20 А).   Верхнеададымсий сельсовет:   * с. Ельник (ул. Комсомольская, 4 – возле здания Ельниковского сельского клуба); * д. Нижний Ададым (ул. Зеленая, 33 «а» – возле торгового павильона).   Преображенский сельсовет:   * с. Ильинка, остановка, ул. Юбилейная – Краевое государственное казённое учреждение "Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю"; * с. Ильинка, ул. Школьная – администрация Преображенского сельсовета (остановочный пункт для школьного автобуса, теплый павильон отсутствует); * д. Чердынь, остановка, ул. Молодежная; * п. Преображенский, ул. Комсомольская * п. Преображенский, ул. Школьная, 9 (остановочный пункт для школьного автобуса, теплый павильон отсутствует)   Красносопкинский сельсовет:  – с. Большая Сосновка ул. Школьная ,1(школьный автопавильон, не утепленный);  – д. Новая Сокса ул. Просвещения,1а (школьный автопавильон, не утепленный);  – п. Красная Сопка (элеватор) ул. Октябрьская, 10 (школьный автопавильон, не утепленный).  – д. Каргала (сельский клуб) ул. Зеленая,48а (школьный автопавильон, не утепленный);  – п. Березняки (нач. школа) ул. Садовая, 5 (школьный автопавильон, не утепленный);  – с. Большая Сосновка (сельский клуб) ул. Школьная, 1 (школьный автопавильон, не утепленный);  – д. Глядень (сельский клуб) ул. Пролетарская, 7а (школьный автопавильон, не утепленный);  – п. Березовая Роща (сельский клуб) ул. Клубная,16 (школьный автопавильон не утепленный).  Дороховский сельсовет:   * с. Дорохово ул.Верхняя 33; * с. Дорохово ул.Цветочная 2а; * с. Дорохово ул. Зеленая напротив д.1; * д.Верхняя Чулымка, ул.Чулымская (въезд на улицу); * д.Алтат ул.Заречная (въезд в деревню); * д.Верхняя Чулымка (остановочный павильон на въезде на ул.Чулымскую); * д.Костеньки ул.Зеленая 11А(здание сельского клуба); * д.Алтат, ул.Партизанская д.1 (здание сельского клуба); * с.Дорохово, ул.Зеленая 45(школа)–остановка не оборудована, нет теплого павильона; * с.Дорохово, ул.Верхняя 33(остановочный павильон, не утепленный); * с.Дорохово, ул.Верхняя д.56 (остановка не оборудована, нет теплого павильона); * с.Дорохово, ул.Нижняя д.37 (остановка не оборудована, нет теплого павильона); * с.Дорохово, ул.Цветочная 2а (остановочный павильон, не утепленный).   Сахаптинский сельсовет:   * с. Сахапта ул. Школьная 9; * д. Сереуль ул. Борисенко 29 А, (остановка не оборудована, нет теплого павильона); * д. Холма ул. Гусарова 43, (остановка не оборудована, нет теплого павильона); * д. Канаш ул. Верхняя 14 (остановка не оборудована, нет теплого павильона).   Гляденский сельсовет:   * п. Глядень ул. Новая 17(не утепленные, не оборудованные заездным карманом); * п. Глядень ул. Элеваторная 1(не утепленные, не оборудованные заездным карманом); * п. Голубки ул. Школьная 20(не утепленные, не оборудованные заездным карманом); * п. Глядень ул. Новая 19; * с. Антропово ул. Романова 21; * п. Зарянка ул. Центральная 6; * п. Зеленая Горка ул. Цветочная 7; * с. Кибитень ул. Центральная 35; * д. Степноозерка ул. Центральная 45; * д. Прогресс ул. Центральная 12 «А». | 2020–2025 | |
| **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).  Установку дорожных знаков 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости:  Гляденский сельсовет:   * П. Глядень, Ул. Новая, 28 (МБОУ Гляденская Средняя Общеобразовательная Школа); * п. Голубки, ул. Школьная 20 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение « Голубковская Начальная Общеобразовательная школа»); * Д. Степноозёрка, Ул. Центральная, 45 (Степноозерская Начальная Школа, Филиал Гляденской Сош); * С. Антропово, Ул. Романова, 21 (Антроповская Основная Общеобразовательная Школа); * П. Зарянка, Ул. Центральная, 6 (Зарянская Начальная Общеобразовательная Школа, Филиал Гляденской Сош); * П. Зеленая Горка, Улица Цветочная, 7 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение "Зеленогорская Начальная Общеобразовательная Школа"); * Д. Прогресс, Улица Центральная, 27 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение "Прогресская Начальная Общеобразовательная Школа"); * [с. Кибитень](https://yandex.ru/maps/org/mbou_kibitenskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_glyadenskoy_sosh/90895443153/?source=wizbiz_new_map_single), Центральная ул., 35 (МБОУ Кибитенская начальная общеобразовательная школа, филиал Гляденской СОШ);   Красносопкинский сельсовет:   * [п. Красная Сопка](https://yandex.ru/maps/org/mbou_krutoyarskaya_sosh/66559346056/?source=wizbiz_new_map_single), Центральная ул., 1 (МБОУ Крутоярская СОШ); * д. Каргала, ул. Зеленая, 74 ([Каргалинская начальная общеобразовательная школа](https://krasnoyarsk.fulledu.ru/school/kargalinskaya-nachalnaya-obscheobrazovatelnaya-shkola/about/)); * д Шипиловка, улица Нижняя, 12 (школа); * [п. Березняки](https://yandex.ru/maps/org/bereznyakovskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/174788637101/?source=wizbiz_new_map_single) Садовая ул., 5 (школа); * [д. Новая Сокса](https://yandex.ru/maps/org/novosoksinskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/132230398979/?source=wizbiz_new_map_single) л. Просвещения, 1А (школа); * [с. Большая Сосновка](https://yandex.ru/maps/org/bolshesosnovskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/219106494199/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 1(школа);   Павловский сельсовет:   * [с. Павловка](https://yandex.ru/maps/org/pavlovskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/87442374926/?source=wizbiz_new_map_single) Советская ул., 15 (школа); * с. Павловка, ул. Советская, 11 (детский сад); * [д. Сютик](https://yandex.ru/maps/org/syutikskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_pavlovskoy_sosh/53355032275/?source=wizbiz_new_map_single) Советская ул., 2А (школа); * Д. Захаринка [Центральная ул., 18](https://yandex.ru/maps/org/zakharinskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_pavlovskoy_sosh/226972905056/?source=wizbiz_new_map_single) (школа); * [п. Степной](https://yandex.ru/maps/org/shkola/67266555912/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 21 (школа); * с. Павловка, ул. Советская, 11 (детский сад); * д. Московка, ул. Подгорная, 22 (школа); * Новоалександровка с, ул. Школьная, 7 (школа); * д. Жгутово, пер. Школьный, 21 (школа); * п. Предгорный, ул. Школьная, 1 (школа); * д Верхняя Березовка, улица Заречная, 37А (школа); * д. Усть–Березовка, ул. Заречная, 31–а (школа).   Преображенский сельсовет:   * П. Преображенский,Ул Школьная Д 8 (Сад); * П. Преображенский,Ул Школьная Д 9 (Школа);   Верхнеададымский сельсовет:   * с Верхний Ададым, переулок Школьный, 1(школа); * [п. Сохновка](https://yandex.ru/maps/org/sokhnovskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/136187618075/?source=wizbiz_new_map_single) ул. 40 лет Победы, 1 (школа); * с. Ельник, ул. Озерная, 2 (школа).   Дороховский сельсовет:   * [с. Дорохово](https://yandex.ru/maps/11309/krasnoyarsk-krai/house/zelyonaya_ulitsa_45/bUkYdABhTkQFQFtsfXxycH9lYw==/), Зелёная ул., 45 (школа);   Краснополянский сельсовет:   * [с Красная Поляна](https://yandex.ru/maps/org/krasnopolyanskiy_detskiy_sad_topolyok/1050120199/?source=wizbiz_new_map_single) ул. Мира, 26(школа); * [с. Большой Сереж](https://yandex.ru/maps/org/filial_mbou_krasnopolyanskaya_sosh_serezhskaya_oosh/66810708813/?source=wizbiz_new_map_single), Школьная ул., 7(школа); * д. Ярлыково, ул. Садовая, 3 (школа)   Сахаптинский сельсовет:   * д Сереуль, улица Борисенко, 8 (школа); * Сахапта с, Лесная, 8 (детский сад); * [с. Сахапта](https://yandex.ru/maps/org/sakhaptinskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/52780859595/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 9 (школа); * д Канаш, улица Верхняя, 14 (школа);   Подсосенский сельсовет:   * п Старожилово, улица Центральная, 1(школа); * д. Скоробогатово, ул. Центральная, 26 (школа); * д. Селедково, ул. Причулымская, 6 (школа); * Подсосное с, Северная, 7 (детский сад).   Степновский сельсовет:   * п. Степной, ул. Школьная д.19(начальная школа),; * п. Степной, ул. Школьная д.21 (средняя школа); * п. Степной, ул. Школьная д.9 (детский сад); * п. Степной, ул. Садовая д. 12 (детский сад); * п. Степной, ул. 30 лет ВЛКСМ д.44 (спорткомплекс); * п. Степной, ул. Школьная 9а (больница); * п. Степной, ул. Школьная 13 (клуб); * п. Предгорный,ул. Школьная д. 1(школа); * п. Предгорный, ул. Полевая д. 9 (клуб; * п. Красногорский, ул. Центральная д. 3(школа); * д. Средняя Березовка, ул. Степная д. 33 а (школа); * д. Медведск, ул. Школьная д.5 (школа); * д. Медведск, ул. Московская 1а (клуб); * д. Медведск, ул. Ленина 23 (детский сад); * д. Верхняя Березовка, ул. Заречная 30 (школа); * д. Верхняя Березовка, ул. Заречная 35 (клуб); * д. Московка, ул. Подгорная д.22 (школа); * д. Московка, ул. Подгорная д. 28 (клуб); * д. Жгутово, пер. Школьный д.21 (школа); * д. Жгутово, ул. Набережная 6а (клуб); * д. Жгутово, ул. набережная д.14 (детский сад); * д. Усть Березовка, ул. Заречная 35 б(школа); * д. Усть Березовка, ул. Заречная д. 35а (клуб); * с. Кольцово, ул. Верхняя 25(школа); * с. Кольцово, ул. Верхняя 36 (клуб); * с. Кольцово, ул. Верхняя д. 18 (контора); * д. Новоалександровка, ул. Школьная 56а (школа). | 2020–2025 | |
| **Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов** | | |
| Обустройство тротуаров тактильной плиткой | 2020–2035 | |
| Установка звуковых средств информации на светофорных объектах | 2025–2035 | |
| Реконструкция тротуаров с занижением бортового камня на пересечениях | 2025–2035 | |
| **Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям** | | |
| Устройство ограждений перильного типа | 2020–2035 | |
| Устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость | 2020–2035 | |
| Устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности) | 2020–2025 | |
| Установка знаков «Осторожно дети» | 2020–2025 | |
| Создание Плана–схемы микрорайона образовательной организации | 2020–2025 | |
| Разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения | 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 | 2020–2035 | |
| Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | 2025–2035 | |
| Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них | 2025–2035 | |
| Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | 2025–2035 | |
| Паспортизация бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории МО Назаровского района | 2020–2025 | |
| **Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото– и видеофиксации нарушений правил дорожного движения** | | |
| Не запланированы | **–** | |

**Раздел 2. Характеристика существующей дорожно–транспортной ситуации для территории МО Назаровский район**

* 1. **Положение территории Назаровского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края**

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

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

В состав Западного микрорайона входит 10 (десять) муниципальных районов: Ачинский, Боготольский, Большеулуйский, Козульский, Новоселовский, Назаровский, Бирилюсский, Тюхтетский, Шарыповский, Ужурский, 4 (четыре) города: Ачинск, Боготол, Назарово и Шарыпово и ЗАТО п. Солнечный.

Назаровский район административно–территориальная единица и муниципальное образование. Назаровский район в соответствии с Законом Красноярского края от 25.02.2005 № 13–3113 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Назаровский район и находящихся в его границах иных муниципальных образований» является муниципальным образованием, наделенным статусом муниципального района.

Назаровский район расположен в юго–западной части Красноярского края. Административный центр — город [Назарово](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE_(%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9)) (в состав района не входит). Район граничит на севере с [Боготольским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Боготольский район) и [Ачинским районами](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%87%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Ачинский район), на востоке с [Козульским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Козульский район), на юго–востоке с [Балахтинским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%85%D1%82%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Балахтинский район), на юге с [Ужурским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B6%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Ужурский район) и на западе с [Шарыповским](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B0%D1%80%D1%8B%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD" \o "Шарыповский район).

Протяженность территории с севера на юг 71 км, с запада на восток 100 километров.

В рамках [административно–территориального устройства](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%8F#%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) район включает 10 административно–территориальных единиц — 10 [сельсоветов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82):

1 [Верхнеададымский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1355)

2 [Гляденский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1356)

3 [Дороховский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1357)

4 [Краснополянский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1358)

5 [Красносопкинский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1359)

6 [Павловский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1360)

7 [Подсосенский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1361)

8 [Преображенский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1362)

9 [Сахаптинский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1363)

10 [Степновский сельсовет](http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/1364)

Административно– территориальное устройство Назаровского района представлено на рисунке 1.



Рисунок 1– Административно– территориальное устройство Назаровского района

Назаровский район имеет выгодное географическое и транспортно–транзитное положение, район расположен вдоль важных автомобильных и железнодорожных путей сообщения.

Автомобильные дороги федерального значения являются основой транспортного каркаса Назаровского района.

Автомобильные дороги федерального значения обеспечивают реализацию транзитных перевозок, в основном, по связям с крупнейшими торговыми и промышленными центрами Сибири и Дальнего Востока, а также с выходом на государства Восточной Азии и регионального значения, обеспечивающие транспортные связи районных центров с административным центром края – город Красноярск и между собой, обслуживают наиболее крупные межрайонные связи.

По региональным или межмуниципальным и местным дорогам осуществляется выход в соседние районы края, к грузообразующим и грузопоглощающим пунктам на магистральной сети дорог, а также реализуются транспортные связи районных центров с населенными пунктами.

* 1. **Анализ имеющихся документов территориального планирования**

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

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

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

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

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

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы №131– ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично–дорожных сетей. При этом в основной массе, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

* разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
* разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

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

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально–экономического развития муниципальных образований (при их наличии), муниципальных программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры 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).

*Стратегия социально–экономического положения муниципального образования Назаровский район Красноярского края до 2030 года*

В Программе социально–экономического развития разработана система показателей развития Назаровского муниципального района. Система показателей складывается из целевых показателей и приоритетных направлений, определённых в каждом блоке Программы. В ходе реализации Программы возможно расширение списка приоритетов. Неприоритетные направления должны обеспечиваться соответствующей поддержкой после обеспечения приоритетных направлений.

В соответствии с поставленными целями и задачами администрацией муниципального района ежегодно должна быть проведена оценка достигнутых результатов и их влияния на изменение социально–экономического положения муниципального образования. С этой целью необходимо проведение мониторинга разработанной системы показателей социально–экономического развития муниципального района.

Программа может быть скорректирована в зависимости от следующих изменений:

* принятие, завершение, изменение проектов и программ;
* финансирование мероприятий;
* внешних факторов и других причин.

Система контроля включает в себя систему контроля органов управления муниципального уровня и систему общественного контроля.

Контроль за исполнением Программы социально–экономического развития района будет осуществляться через:

* ежеквартальный отчет руководителей структурных подразделений, ответственных за исполнение Программы социально–экономического развития района, перед заместителями главы муниципального района, курирующими данные направления;
* ежегодный отчет главы администрации района Назаровскому районному Совету депутатов об исполненных мероприятиях Программы за прошедший календарный период;
* отчеты Назаровского районного Совета депутатов перед избирателями;
* публикации итогов социально–экономического развития района в СМИ.
* реализация программных мероприятий позволит укрепить финансовое положение сельскохозяйственных товаропроизводителей и, соответственно, экономику агропромышленного комплекса, увеличить численность занятого в сельскохозяйственном производстве населения на 75 единиц.

Улучшение транспортной инфраструктуры путем строительства и реконструкции автодорог на территории района будет способствовать формированию взаимосвязанных территориально–экономических комплексов и создаст благоприятные условия для развития крестьянско–фермерских хозяйств, сельскохозяйственных потребительских кооперативов и личных подсобных хозяйств сельского населения. Появится возможность открыть пассажирские маршруты автобусов до отдаленных сел района.

Основные мероприятия по безопасности дорожного движения позволят обеспечить:

– дальнейшее повышение эффективности контроля за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, эксплуатационным состоянием участков дорог, движением тяжеловесных транспортных средств, внедрением современных средств технического диагностирования при проведении государственного технического осмотра;

– оперативность реагирования и оформления ДТП, сокращение времени прибытия на место дорожно–транспортного происшествия;

– условия безопасности населения при пассажирских перевозках;

– внимание населения к проблеме безопасности дорожного движения, общественную поддержку и формирование стандартов безопасного поведения.

Реализацию задачи в совокупности решаемых задач планируется осуществить в рамках районной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения.

*Муниципальная программа «Формирование комфортной сельской среды»*

В программе участвуют сельсоветы: Дороховский, Красносопкинский, Преображенский, с. Сахапта Сахаптинского сельсовета, Степновский.

Цель программы

Создание наиболее благоприятных и комфортных условий жизнедеятельности населения

Задачи программы

1. Обеспечение формирования единого облика муниципального образования.

2. Обеспечение создания, содержания и развития объектов благоустройства на территории муниципального образования, включая объекты, находящиеся в частной собственности и прилегающие к ним территории.

3. Повышение уровня вовлеченности заинтересованных граждан, организаций в реализацию мероприятий по благоустройству территории муниципального образования.

Этапы и сроки реализации:

2018–2022 годы:

1 этап – 2018–2019 годы

2 этап – 2020–2021 годы

3 этап – 2022 год

*Муниципальная программа «Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктах поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на 2014–2022 гг.» Постановление № 57–п от 08.11.2019 г.*

В программе участвует Краснополянский сельсовет.

Задачи программы:

* + 1. Содержание и ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения;
    2. Улучшение их транспортно–эксплуатационного, технического состояния для обеспечения безопасности дорожного движения;
    3. Обеспечение реализации программы и прочие мероприятия.

*Прогноз социально–экономического развития Павловского сельсовета*

*Назаровского района Красноярского края на среднесрочный период (20201– 2023 годы) Постановление № 63 от 02.11.2020 г.*

Прогноз социально-экономического развития Павловского сельсовета Назаровского района Красноярского края на среднесрочный период 2021-2023 годов обеспечивает устойчивость и сбалансированность местного бюджета, раз-работан на основе данных налоговых органов, анализа фактических данных за три года, предшествующих базовому, тенденций развития экономики и социаль-ной сферы на прогнозный период, базируется на оценке предсказуемого испол-нения финансово-экономических показателей местного бюджета на 01.10.2020 г., с учетом принятых (планируемых к принятию) изменений федерального, регио-нального законодательства.

В трехлетней перспективе, в условиях действующего налогового и бюд-жетного законодательства Российской Федерации, Красноярского края, сохраня-ется преемственность реализуемой бюджетной и налоговой политики Павлов-ского сельсовета целью которой по прежнему является обеспечение устойчиво-го сбалансированного бюджета, сохранение финансовой устойчивости бюд-жета сельского поселения при безусловном исполнении принятых обяза-тельств наиболее эффективным способом через решение задач сфере форми-рования доходного потенциала, сдерживания и эффективного использования расходов, совершенствования межбюджетных отношений, сохранении политики управления муниципальным долгом направленной на отсутствие заимствований и долговых обязательств, и совершенствованию контроля за использованием бюджетных средств.

*Программа «Обеспечение сохранности и ремонт автомобильных дорог местного значения Подсосенского сельсовета на 2019–2029годы» решение Подсосенского сельского Совета депутатов № 38–106 от 21.05.2019*

Цели Программы:

* повышение комфортности движения автотранспортных средств
* сокращение     количества      лиц      пострадавших в результате дорожно–транспортных происшествий

Задачи:

* улучшение транспортно–эксплуатационного состояния улично–дорожной сети,
* приведение дорожного покрытия автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также тротуаров, ливневой канализации и искусственных сооружений в соответствие с нормативными требованиями к транспортно–эксплуатационному состоянию.

*Муниципальная программа «Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения» Павловского сельского совета*

Цели программы:

Обеспечение условий безопасного дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в границах населенных пунктов Павловского сельсовета.

Задачи программы:

* содержание, ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, включая работы по эксплуатационно- техническому обслуживанию, устройству и восстановлению элементов обустройства автомобильных дорог, предназначенных для регулирования и обеспечения дорожного движения, в том числе их безопасности;
* ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, в случаях ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а так же обстоятельства непреодолимой силы;
* инвентаризация и паспортизация объектов дорожного хозяйства, оформление права муниципальной собственности за счет средств муниципального дорожного фонда.

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.

* 1. **Оценка социально–экономической и градостроительной деятельности Назаровского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность**

Экономико–географическое положение Назаровского района следует охарактеризовать как выгодное. С севера на юг по территории района проходят железнодорожные магистрали Ачинск – Абакан, Ачинск–Кия–Шалтырь, шоссейные дороги Ачинск –Ужур, Назарово–Шарыпово, Назарово–Козулька. Ближайшая железнодорожная станция – станция Назарово, ближайший аэропорт – Емельяново.

**Население**

По данным Управления Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю, Республике Хакасия и Республике Тыва численность населения Назаровского района на 01.01.2020 год составляет 21 055 чел.

Демографическая ситуация на территории Назаровского района за представленный период характеризуется значительным сокращением численности населения

**Промышленность**

Промышленная деятельность на территории района осуществляется двумя угледобывающими предприятиями, зарегистрированными на территории города Назарова: ОАО Разрез «Назаровский» и ОАО Разрез «Сереульский». Разрезы выполняют добычу бурого и каменного угля. Основным потребителем бурого угля, добываемого разрезом Сереульским, является Рязанская ГРЭС – около 80% добычи. Остающаяся часть угля реализована потребителям Красноярского края и Новосибирской области.

**Сельское хозяйство**

Назаровский район — сельскохозяйственный район [Красноярского края](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9).

Природно–климатические условия района позволяют развивать аграрный сектор экономики и производить сельскохозяйственную продукцию в объемах, обеспечивающих потребность в продуктах питания как население района, так и других территорий края и Сибирского региона. По рейтингу районов края Назаровский район занимает 2 место по площади сельскохозяйственных угодий, 1 место по поголовью крупного рогатого скота и свиней, производству молока, мяса КРС и свиней, 2 место по производству зерна.

**Транспорт**

Транспортная система города включает железнодорожный (магистральный и промышленный) и автомобильный транспорт.

**Железнодорожный транспорт**

Экономико–географическое положение Назаровского района следует охарактеризовать как выгодное. С севера на юг по территории района проходят железнодорожные магистрали Ачинск – Абакан, Ачинск–Кия–Шалтырь, шоссейные дороги Ачинск –Ужур, Назарово–Шарыпово, Назарово–Козулька. Ближайшая железнодорожная станция – станция Назарово.

**Автомобильный транспорт**

Перевозка пассажиров осуществляется в основном автобусами марки ПАЗ 3205 и ЛУАЗ 699.

Протяженность сети субсидируемых маршрутов по Назаровскому району составляет 678 км. – в состав, которой входят деревни с низкой численностью населения, не имеющих другого транспортного сообщения.

* 1. **Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Назаровского муниципального района**

Протяженность автомобильных дорог в Назаровском районе 763,8 км, в том числе с твёрдым покрытием 744,5 км. Автотранспортных предприятий на территории района нет.

Автомобильные пассажирские перевозки в районе осуществляются ООО «Назаровский автомобильный транспорт» и частными предпринимателями Картиной Л.А., Чуркиным В.Ф., Бучиным С.М., зарегистрированные на территории другого муниципального образования – города Назарово.

**Улично–дорожная сеть**

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Назаровского района представлен в 2–10.

Таблица 2 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Гляденского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Идентификационный номер автомобильной дороги | Наименование дороги | Покрытие | Протяженность, км | | |
| п. Глядень | | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-001 | Внутрипоселковая  ул. Новая | грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 1,500 | | |
| 0,7 г/щ | 0,8 а/б Районная  Обсл.КРУДОР | |
|  | 04-237-807-ОП МП-002 | Внутрипоселковая  ул. Садовая | грунтовая | 1,300 г/щ | | |
| 1 г/щ | 0,3 г/щ Районная  Обсл.КРУДОР | |
|  | 04-237-807-ОП МП-003 | Внутрипоселковая  ул. Парковая | грунтовая | 0,600 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-004 | Внутрипоселковая  ул. Совхозная | асфальтобетонная | 0,600 а/б | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-005 | Внутрипоселковая  ул. Школьный | грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 0,500 | | |
| 0,2 г/щ | | 0,3 а/б |
|  | 04-237-807-ОП МП-006 | Внутрипоселковая  ул. Почтовая | грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 2,300 | | |
| 1,3 г/щ | | 1 а/б |
|  | 04-237-807-ОП МП-007 | Внутрипоселковая  ул. Колхозная | грунтовая | 1,100 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-008 | Внутрипоселковая  ул. Вокзальная | грунтовая | 1,600 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-009 | Внутрипоселковая  ул. Подстанция | грунтовая | 0,100 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-010 | Внутрипоселковая  ул. Спортивная | грунтовая | 2,000 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-011 | Внутрипоселковая  ул. Элеваторная | грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 1,000 | | |
| 0,6 г/щ | | 0,4 а/б |
|  | 04-237-807-ОП МП - 012 | Внутрипоселковая  ул. Железнодорожная | грунтовая | 1,000 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-013 | Внутрипоселковая  ул. Заречная | грунтовая | 1,300 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-014 | Внутрипоселковая  ул. Степная | грунтовая | 0,600 г/щ | | |
| с. Антропово | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-015 | Внутрипоселковая  ул. Совхозная | грунтовая | 1,500 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-016 | Внутрипоселковая  ул. Романова | грунтовая | 1,600 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-017 | Внутрипоселковая  ул. Новая | грунтовая | 1,200 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-018 | Внутрипоселковая  ул. Советская | грунтовая | 2,700 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-019 | Внутрипоселковая  ул. Заречная | грунтовая | 2,000 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-020 | Внутрипоселковая  ул. пер. Школьный | грунтовая | 0,300 | | |
| д. Степноозерка | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-021 | Автодорога по улице: Центральная | грунтовая | 2,00 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-022 | Автодорога по улице:  Верхняя | грунтовая | 0,800 г/щ | | |
| с. Кибитень | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-023 | Автодорога по улице: Новая | грунтовая | 0,900 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-024 | Автодорога по улице: Центральная | грунтовая | 3,400 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-025 | Автодорога по улице: Заречная | грунтовая | 0,800 г/щ | | |
| д. Прогресс | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-026 | Автодорога по улице: Новая | грунтовая | 0,400 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-027 | Автодорога по улице: Центральная | грунтовая | 1,000 г/щ | | |
| д. Петровка | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-028 | Автодорога по улице: Заречная | грунтовая | 0,800 г/щ | | |
| п. Зарянка | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-029 | Автодорога по улице:  Центральная | грунтовая | 0,500 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-030 | Автодорога по улице: Садовая | грунтовая | 0,500 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-031 | Автодорога по улице:  Школьная | грунтовая | 0,300 г/щ | | |
| п. Зеленая Горка | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-032 | Автодорога по улице:  Цветочная | грунтовая | 0,500 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-033 | Автодорога по улице:  Центральная | грунтовая | 0,200 г/щ | | |
| п. Голубки | | | | | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-034 | Автодорога по улице:  Школьная | грунтовая | 1,000 г/щ | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-035 | Автодорога по улице:  Зеленая | грунтовая | 0,400 | | |
|  | 04-237-807-ОП МП-036 | Автодорога по улице:  Набережная | грунтовая | 0,400 | | |
|  | Итого по сельсовету |  |  | 38,70 | | |

Таблица 3 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Верхнеададымского сельсовета

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование поселения (посёлки, сёла, деревни) – перечень улиц** | **Протяжённость в км.** | **Тип покрытия** | **Категория** |
| **1. Деревня Нижний Ададым** | **1,8 км** |  |  |
| ул. Зелёная | 1,5 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Озёрная | 0,1 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Новая | 0,2 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| **2. Село Верхний Ададым** | **4,3 км** |  |  |
| пер. Школьный | 0,3 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Полтавская | 1,5 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Курская | 1,9 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Луговая | 0,4 км | земляная | УЖЗ (5) |
| ул. Степная | 0,2 км | земляная | УЖЗ (5) |
| **3. Село Ельник** | **4,2 км** |  |  |
| ул. Гвардейская | 0,8 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Комсомольская | 1,0 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Цветочная | 0,8 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Садовая | 0,9 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Озёрная | 0,7 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| **4. Посёлок Сохновка** | **4,2 км** |  |  |
| ул. 40 лет Победы | 0,7 км | асфальтобетон | УЖЗ (5) |
| ул. Полевая | 0,3 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Мира | 1,2 км | асфальтобетон | УЖЗ (5) |
| ул. Дружбы | 0,3 км | асфальтобетон | УЖЗ (5) |
| ул. Молодёжная | 0,3 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| ул. Борьбы | 1,4 км | гравийная | УЖЗ (5) |
| **Итого по сельсовету** | **14,5 км** |  |  |
| Дороги от Федеральной трассы «Ачинск–Ужур–Троицкое» до населенных пунктов на территории Верхнеададымского сельсовета обслуживает АО «Ачинское ДРСУ»:  1. От Федеральной трассы «Ачинск–Ужур–Троицкое» на въезд в поселок Сохновка (0,3 км).  2. От Федеральной Трассы «Ачинск–Ужур–Троицкое» до села Ельник (9 км).  3. От Федеральной Трассы «Ачинск–Ужур–Троицкое» до деревни Нижний Ададым (10 км). | | | |

Таблица 4 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Дороховского сельсовета

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование района, автомобильной дороги** | **Протяженность, км** | **Покрытие дороги** | **Категория** |
| **Дороги общего пользования местного значения:** | | | |
| **с. Дорохово** | **9,45** |  |  |
| 1. ул. Верхняя | 1,5 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Осетрова | 1 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Нижняя | 0,9 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Стрелка | 0,3 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Чулымска | 0,45 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Щетинкина | 0,4 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Молодежная | 0,4 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Озерная | 0,2 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Луговая | 0,3 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Зеленая | 1 | асфальтовое | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Новая | 0,5 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Придорожная | 1 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Северная | 0,5 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Цветочная | 1 | гравийное | УЖЗ (5) |
| **д. Алтат** | **4,7** |  |  |
| 1. ул. Заречная | 0,8 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Партизанская | 0,6 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Школьная | 1 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Крюкова | 1,5 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Поперечная | 0,8 | гравийное | УЖЗ (5) |
| **д. Костеньки** | **3,6** |  |  |
| 1. ул. Советская | 1,8 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 2. ул. Зеленая | 0,8 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 3. ул. 27 съезда КПСС | 0,4 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 4. ул. Заречная | 0,6 | гравийное | УЖЗ (5) |
| **д. Верхняя Чулымка** | **1,4** |  | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Чулымская | 0,9 | гравийное | УЖЗ (5) |
| 1. ул. Новая | 0,5 | гравийное | УЖЗ (5) |
| **Итого** | **19,15** |  |  |

Таблица 5 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Краснополянского сельсовета

| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Д. Владимировка | | |  |  |
|  | ул Малая | 0,35 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Новая | 0,569 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Трактовая | 1,12 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Центральная | 1,945 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Школьная | 0,2 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| д Лесные Поляны | | |  |  |
|  | ул Лесная | 0,34 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Школьная | 1,3 | асфальтобетон |  |
| д Малая Сосновка | | |  |  |
|  | ул Верхняя | 0,68 | грунтовое | УЖЗ (5) |
|  | ул Нижняя | 0,85 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| д Ярлыково | | |  |  |
|  | ул Малая | 0,37 | 0,3 асфальтобетон 0,17 гравий | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Набережная | 0,785 | 0,25 асфальтобетон 0,24 гравий 0,295 грунтовая | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Садовая | 0,335 | 0,23 асфальтобетон 0,105 грунтовая | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Центральная | 1,575 | 1,3 асфальтобетон 0,275 грунтовая | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Школьная | 0,47 | 0,3 асфальтобетон 0,17 гравийные | УЖЗ (5,3) |
| с Большой Сереж | | |  |  |
|  | ул Береговая | 0,45 | гравийная | УЖЗ (5) |
|  | ул Клубная | 0,56 | асфальтобетон | УЖЗ (3) |
|  | ул Лесная | 1,15 | 0,52 асфальтобетон 0,630 – гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Набережная | 1,346 | 1,00 асфальтобетон 0,346 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Центральная | 1,885 | Асфальтобетон | УЖЗ (3) |
|  | ул Чулымская | 1,254 | Гравийная | УЖЗ (5) |
|  | ул Школьная | 0,717 | асфальтобетон |  |
| с Красная Поляна | | |  |  |
|  | пер Больничный | 0,61 | 0,30 асфальтобетон 0,310 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул 30 лет Победы | 0,88 | 0,66 асфальтобетон 0,220 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Гагарина | 0,87 | Гравийная | УЖЗ (5) |
|  | ул Заречная | 0,8 | Асфальтобетон |  |
|  | ул Зеленая | 0,21 | Гравийная | УЖЗ (5) |
|  | ул Лесная | 0,52 | Гравийная | УЖЗ (5) |
|  | ул Магазинная | 0,627 | 0,227 асфальтобетон 0,400 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Мира | 2,058 | Асфальтобетон | УЖЗ (3) |
|  | ул Набережная | 0,74 | Асфальтобетон | УЖЗ (3) |
|  | ул Первомайская | 0,765 | Асфальтобетон | УЖЗ (3) |
|  | ул Строительная | 0,986 | 0,14 асфальтобетон 0,840 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Школьная | 0,785 | 0,545 асфальтобетон 0,24 гравийная | УЖЗ (5,3) |
|  | ул Юбилейная | 1,03 | 0,8 асфальтобетон 0,23 гравийпая | УЖЗ (5,3) |

Таблица 6 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Красносопкинского сельсовета

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Место–нахождение**  **автомобильной дороги** | **Наименование автомобильной дороги, объекта улично–дорожной сети** | **Идентификационный номер**  **автомобильной дороги** | **Протяженность автомобильной дороги**  **(км)** | |
| 1 | 5 | 2 | 3 | 4 | |
| 1 | ул. Новая  п.Красная Сопка | Внутрипоселковая грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 04–237–813–ОП МП–001 | 0,575 | |
| 0,224 г/щ | 0,351 а/б  Районная  Обсл.КРУДОР |
| 2 | ул. Зеленая  п. Красная Сопка | Внутрипоселковая грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 04–237–813–ОП МП–002 | 1,15 | |
| 0,95г/щ | 0,200 а/б  районная  обсл.КРУДОР |
| 3 | ул. Трактовая  п. Красная Сопка | Внутрипоселковая грунтовая/ асфальтобетонная дорога | 04–237–813–ОП МП–003 | 1,315 | |
| 0,22г/щ | 1,095а/б  районная  обсл.КРУДОР |
| 4 | ул. Центральная  п.Красная Сопка | Внутрипоселковая грунтовая/  асфальтобетонная дорога | 04–237–813–ОП МП–004 | 1,25 | |
| 0,51г/щ | 0,74а/б  районная  обсл.КРУДОР |
| 5 | ул. Садовая  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–005 | 0,75 |  |
| 6 | ул. Юбилейная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–006 | 0,45 |  |
| 7 | ул. Набережная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–007 | 1,925 |  |
| 8 | ул. Свободная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–008 | 0,63 |  |
| 9 | ул. Вокзальная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–009 | 0,85 |  |
| 10 | ул. Больничная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–010 | 1,23 |  |
| 11 | ул. Советская  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–011 | 0,37 |  |
| 12 | ул. Нефтяная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–012 | 0,17 |  |
| 13 | ул. Молодежная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая  асфальтобетонная дорога | 04–237–813–ОП МП–013 | 0,340 |  |
| 14 | ул. Майская  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–014 | 0,26 |  |
| 15 | ул. Луговая  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–015 | 0,726 |  |
| 16 | ул. Линейная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–016 | 0,35 |  |
| 17 | ул. Октябрьская  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–017 | 1,11 |  |
| 18 | ул. Степная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–018 | 0,90 |  |
| 19 | ул. Элеваторная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–019 | 1.369 |  |
| 20 | ул. Железнодорожная  п.Красная Сопка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–020 | 1,0 |  |
| 21 | ул. Центральная  п. Березняки | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–021 | 0,5 |  |
| 22 | ул. Зеленая  п. Березняки | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–022 | 0,46 |  |
| 23 | ул. Садовая  п. Березняки | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–023 | 0,485 |  |
| 24 | ул. Дорожная  п. Березняки | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–024 | 1,293 |  |
| 25 | ул. Центральная  с. Большая Сосновка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–025 | 0,615 |  |
| 26 | ул. Зеленая  с. Большая Сосновка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–026 | 1,21 |  |
| 27 | ул. Школьная  с. Большая Сосновка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–027 | 0,85 |  |
| 28 | ул. Новая  с. Большая Сосновка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–028 | 0,275 |  |
| 29 | ул. Пролетарская  д. Глядень | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–029 | 1,265 |  |
| 30 | ул. Центральная  п. Березовая Роща | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–030 | 1,016 |  |
| 31 | ул. Клубная  п.Березовая Роща | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–031 | 0,84 |  |
| 32 | ул. Зеленая  д. Каргала | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–032 | 2,202 | |
| 1.802г/щ | 0.4г/щ  районная  обсл.  КРУДОР |
| 33 | ул. Верхняя  д. Шипиловка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–033 | 2,26 |  |
| 34 | Ул. Нижняя  д. Шипиловка | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–034 |  | 1.8г/щ  районная  обсл.  КРУДОР |
| 35 | ул. Набережная  д. Новая Сокса | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–035 | 2,76 |  |
| 36 | ул. Просвещения  д. Новая Сокса | внутрипоселковая грунтовая дорога | 04–237–813–ОП МП–036 | 1,765 |  |

Таблица 7 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Павловского сельсовета

| **№п/п** | **Наименование населенного пункта, автомобильной дороги /улицы** | **Утверждено внесение изменений и дополнений постановлением № 47 от 15.11.2019** | | **Местоположение** | | **Покрытие** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Идентификационный номер автомобильной дороги** | **Протя–**  **женность (км)** | **начало** | **окончание** |
| 1 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 |  |
|  | **с.Павловка** |  | **10,415** |  |  |  |
| 1 | ул.Новая | 04–237–819–ОП МП–0001 | 1,07 | От пересечения с ул.Мурашова в районе дома ул.Мурашева №22. Мимо дома ул.Новая № 2а (общежитие) до пересечения с ул.Центральная в районе дома ул.Центральная №2. | От пересечения с ул.Центральная от дома ул.Ноая №1 до дома ул.Новая № 21 (тупик) | грунтовое |
| 2 | ул.Майская | 04–237–819–ОП МП–0002 | 0,7 | От пересечения ул.Центральная напротив дома ул.Центральная № 2 | До пересечения с проездом Гидротехнический | асфальтобетон |
| 3 | ул.Новониколаевская | 04–237–819–ОП МП–0003 | 0,7 | От пересечения с ул. Майская в районе магазина дом ул.Майская №1А | До пересечения с ул.Майская за огородом дома ул.Майская №.23 | грунтовое |
| 4 | ул.Центральная | 04–237–819–ОП МП–0004 | 0,2 | Участок №2: в точке пресечения улиц Центральная,.Молодежная между домами ул.Центральная №14А и №16. | Участок №2: до дома ул.Центральная №1 | грунтовое |
| 5 | ул.Советская | 04–237–819–ОП МП–0005 | 0,65 | Участок №2: От пересечения с проездом Транзитный в районе домов №68, №70, №75. | Участок №2: До места напротив дома ул.Советская №97А. | грунтовая |
| 6 | ул.Молодежная | 04–237–819–ОП МП–0006 | 0,59 | От пересечения с ул.Центральная между домами №14а и №16 | До пересечения с ул.Мурашова в районе домов ул.Мурашева №14 №16, №17 | асфатьтобетон |
| 7 | ул.Юбилейная | 04–237–819–ОП МП–0007 | 0,72 | Участок №1: От пересечения с ул.Центральная возле торгового павильона ул.Центральная №18а | Участок №1: До пересечения с ул.Мурашова напротив дома ул.Мурашева №11. | грунтовое |
| 8 | ул.Юбилейная | 04–237–819–ОП МП–0007 | 0,57 | Участок №2: От примыкания с участком №1 ул.Юбилейная от дома №1 к дому№ 2, далее паралельно вдоль улицы по четной стороне. | Участок №2: До места примыкания с участком №1 ул.Юбилейная от дома № 20, к дому№ 19. | грунтовое |
| 9 | ул.Октябрьская | 04–237–819–ОП МП–0008 | 0,725 | От пересечения с ул.Центральная возле дома ул.Центральная №22 | До пересечения с ул.Мурашова в районе домов ул.Мурашева № 4А, 7, 9. | грунтовое |
| 10 | ул.Мурашова | 04–237–819–ОП МП–0009 | 0,7 | От пересечения с ул.Советская между домами ул.Мурашева №1а, №2, ул.Советская №51. | До пересечения с ул.Новая в районе дома ул.Мурашева № 22. | грунтовое |
| 11 | ул.Зеленая | 04–237–819–ОП МП–0010 | 0,6 | От пересечения с ул.Советская вблизи дома ул.Советская №46 | До пересечения с проездом Транзитный напротив дома ул.Советская №68А. | грунтовое |
| 12 | ул.Заречная | 04–237–819–ОП МП–0011 | 0,84 | От пересечения с ул.Советская в районе домов ул.Советская №9 и ул.Центральная №.22, 23 | До пересечения с проездом Гидротехнический. | грунтовое |
| 13 | Проезд Технологический | 04–237–819–ОП МП–0025 | 0,7 | От пересечения с ул.Центральная в районе огорода дома по ул.Новая №1, мимо стройотдела, гаражей ,места временного хранения ТКО. | Конечная точка от начала 200 метров. | грунтовое |
| 14 | Проезд Гидротехнический | 04–237–819–ОП МП–0026 | 0,73 | От пересечения с ул.Заречная | До пересечения с ул.Центральная | грунтовое |
| 15 | Переулок Конный | 04–237–819–ОП МП–0027 | 0,3 | От пересчения с ул.Молодежная между домами №6 №8 | До пересечения с ул.Новая в районе здания ул.Новая 2А (общежитие). | грунтовое |
| 1 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 |  |
| 16 | Переулок Линейный | 04–237–819–ОП МП–0028 | 0,17 | От пересечения с ул.Центральной напротив здания РЭС | до пересечения с улНовая между домами №16 и №18 | грунтовое |
| 17 | Дорога на кладбище | 04–237–819–ОП МП–0035 | 0,45 | От пересчения с ул.Зеленая | До въезда на кладбище. | грунтовое |
|  | **д.Захаринка** |  | **3,89** |  |  |  |
| 1 | ул.Центральная | 04–237–819–ОП МП–0012 | 1,02 | От дома ул.Центральная № 2. | До дома ул.Центральная № 28. | грунтовое |
| 2 | ул.Партизанская | 04–237–819–ОП МП–0013 | 1,1 | Участок №1: От пересечения с ул.Центральная между домами ул.Центральная № 16, №18. | Участок № 1: До дома ул.Партизанская № 18. | грунтовое |
| 3 | ул.Партизанская | 04–237–819–ОП МП–0013 | 0,67 | Участок№ 2: От дома ул.Партизанская №10 | Участок № 2: До дома ул.Партизанская № 9. | грунтовое |
| 4 | ул.Мира | 04–237–819–ОП МП–0014 | 0,48 | От пересечения с ул.Партизанская между домами ул.Мира № 2 и № 3 | До дома ул.Мира № 15 | грунтовое |
| 5 | Проезд Безымянный | 04–237–819–ОП МП–0029 | 0,4 | От пересечения с ул.Партизанская между домами ул.Партизанская № 6 и № 8. | Конечная точка от начала 200 метров. | грунтовое |
| 6 | Дорога на кладбище | 04–237–819–ОП МП–0036 | 0,22 | От конечной точки проезда Безымянный | До въезда на кладбище. | грунтовое |
|  | **д.Куличка** |  | **4,06** |  |  |  |
| 1 | ул.Центральная | 04–237–819–ОП МП–0015 | 0,75 | От точки пересечения проездов Транзитный, Технологический с начала улицы Центральная около дома № 2 | До дома ул.Центральная № 33. | грунтовое |
| 2 | ул.Боготольская | 04–237–819–ОП МП–0016 | 0,65 | От пересечения с ул.Центральная между домами ул.Центральная №27, №29 , №28 №30 | В районе дома ул.Боготольская № 19. | грунтовое |
| 3 | ул.Школьная | 04–237–819–ОП МП–0017 | 0,64 | От пересечения с проездом Технологический | До пересечения с ул.Боготольская между домами ул.Школьная № 20 и № 2 | грунтовое |
| 4 | ул.Зеленая | 04–237–819–ОП МП–0018 | 0,72 | От пересечения с ул.Школьная в районе дома ул.Школьная № 1, № 2. | До пересечения с ул.Боготольская в районе дома Боготольская № 19 | грунтовое |
| 5 | ул.Заречная | 04–237–819–ОП МП–0019 | 0,4 | От точки пересчения с ул.Боготольская и ул.Школьная между домами ул. Школьная №3, №1. | До дома ул.Заречная № 1 | грунтовое |
| 6 | Проезд Технологический | 04–237–819–ОП МП–0030 | 0,15 | От точки пересчения проезда Транзитный с ул.Центральная. | До пересечения с ул.Школьная. | грунтовое |
| 7 | Переулок Клубный | 04–237–819–ОП МП–0031 | 0,18 | От пересечения с ул.Центральная между домами № 18 и № 20 | До пересечения с ул.Школьная между домами №7 и № 9 | грунтовое |
| 8 | Проезд Безымянный | 04–237–819–ОП МП–0032 | 0,15 | От пересечения с ул.Центральная между остановкой домом улЦентральная № 11 | Конечная точка от начала 150 метров. | грунтовое |
| 9 | Дорога на кладбище | 04–237–819–ОП МП–0037 | 0,42 | От конечной точки проезда Безымянный | До въезда на кладбище. | грунтовое |
|  | **д.Новониколаевка** |  | **3,15** |  |  |  |
| 1 | ул.Труда | 04–237–819–ОП МП–0020 | 0,65 | От дома ул.Труда № 1 | До дома ул.Труда № 17 | грунтовое |
| 2 | ул.Тамбовская | 04–237–819–ОП МП–0021 | 1,0 | От дома ул.Тамбовская № 4 | До дома ул.Тамбовская № 36 | грунтовое |
| 3 | ул.Минская | 04–237–819–ОП МП–0022 | 1,3 | От пересечения с ул.Труда между домами ул.Труда № 13 и №14 | До дома ул.Минская № 36 | грунтовое |
| 4 | Дорога на кладбище | 04–237–819–ОП МП–0039 | 0,2 | От транзитной дороги Назарово–Шарыпово справа напротив въезда в д.Новониколаевка. | До въезда на кладбище | грунтовое |
| 1 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 |  |
|  | **д.Сютик** |  | **3,15** |  |  |  |
| 1 | Проезд Транзитный | 04–237–819–ОП МП–0033 | 0,65 | При въезде в д.Сютик от окончания дороги межмуниципального значения с кадастровым номером зем.участка 24:27:6101007:4 | До начала ул.Партизанская в районе дома ул.Партизанская № 2 | грунтовое |
| 2 | ул.Партизанская | 04–237–819–ОП МП–0023 | 1,1 | От конца проезда Транзитный в районе дома ул.Партизанская № 2 | До дома ул.Партизанская № 27 | грунтовое |
| 3 | ул.Советская | 04–237–819–ОП МП–0024 | 1,0 | От пересечения с ул.Партизанская в районе дома ул. Партизанская № 14 | До дома ул.Советская № 34 | грунтовое |
| 4 | Проезд Безымянный | 04–237–819–ОП МП–0034 | 0,2 | От пересечения с ул.Партизанская в районе дома ул.Партизанская № 7 | Конечная точка от начала 100 метров. | грунтовое |
| 5 | Дорога на кладбище | 04–237–819–ОП МП–0038 | 0,2 | От конечной точки проезда Безымянный | До въезда на кладбище | грунтовое |
| 6 | ул.Центральная | \_ | 0 | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: При въезде в село от пересечения с проездом Гидротехнический. Мимо АЗС, ЦРМ, РЭС, стойотдел. Поворот влево мимо сквера, магазинов, конторы отд.№12, СДК. | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: До пересечения с ул.Советская между домами ул.Центральная №22и №23. Протяженность 1,4 км | асфальтобетон краевая собственость в ведении Крудор |
| 7 | ул.Советская | \_ | 0 | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: от пересечения с ул.Центральная между домами Центральная №22 и №23 мимо школы, через водопропускное устройство. | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: До пересечения с проездомТранзитный между домами ул.Советская №68, №70, №75. Протяженность 1,45 км | асфальтобетон 0,21км далее грунтовая краевая собственость в ведении Крудор |
| 8 | проезд Транзитный | \_ | 0 | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: от пересечения с ул.Советская по направлению на д.Захаринка | Участок №1 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–653, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:2677\*: До знака конец населенного пункта | грунтовое |
| 9 | проезд Транзитный | \_ | 0 | Участок №2 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–659, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:1184\*: от пересечения с ул.Советская по направлению на д.Куличка | Участок №2 транзитной дороги межмуниципального значения ИНН 04 ОП МЗ 04Н–659, кадастровый номер ОКС 24:27:0000000:1184\*: До знака конец населенного пункта | грунтовое |
|  | **Всего автомобильные дороги общего пользования местного значения:** |  | **24,665** |  |  |  |

Таблица 8 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Подсосенского сельсовета

| **№ п/п** | **Наименование автомобильной дороги** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 4 |  |  |
| с. Подсосное | | |  |  |
| 1 | Ул. Набережная | 2,179 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 2 | ПРОЕЗД 2 (Переулок Почтовая Набережная–15) | 0,145 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 3 | ул. Лесная | 0,429 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 4 | ул. Почтовая | 1,3 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 5 | ул. Луговая | 0,594 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 6 | ул. Школьная | 2,620 | а/б | УЖЗ (5) |
| 7 | ул. Комсомольская | 0,435 | а/б | УЖЗ (5) |
| 8 | ул. Молодежная | 1,2 | а/б | УЖЗ (5) |
| 9 | ПРОЕЗД 1 (Переулок Молодёжная 3 – Новая 1) | 0,187 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 10 | ул. Северная | 0,330 | а/б | УЖЗ (5) |
| 11 | ул. Новая | 1,310 | а/б | УЖЗ (5) |
| 12 | ул. Труда | 1,847 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| 13 | Подъезд к кладбищу | 0,130 | грунтовое | УЖЗ (5) |
| с. Селедково | | |  |  |
| 14 | ул. Центральная | 0,770 | г/щ | УЖЗ (5) |
| 15 | ул. Причулымская | 0,373 | г/щ | УЖЗ (5) |
| 16 | ул. Зеленая | 0,629 | г/щ | УЖЗ (5) |
| 17 | пер. Северный | 0,240 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 18 | Подъезд к кладбищу | 0,220 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 19 | ул. Полевая | 0,610 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| п.Старожилово | | |  |  |
| 20 | ул. Центральная | 0,470 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 21 | ул. Новая | 0,375 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 22 | ул. Лесная | 0,470 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 23 | Подъезд к кладбищу | 0,140 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 23 | ул. Озерная | 0,385 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| д. Скоробогатово | | |  |  |
| 25 | ул. Центральная | 1,150 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 26 | Подъезд к кладбищу | 0,300 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 27 | ул. Березовая | 0,200 | грунтовая | УЖЗ (5) |

Таблица 9 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Сахаптинского сельсовета

| **№ п/п** | **Наименование автомобильной дороги** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** | **Категория** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Сахапта | 14,970 |  |  |
| 1 | Первомайская | 1,250 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 2 | Солнечная | 0,8 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 3 | Новая | 0,6 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 4 | Советская | 0,9 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 5 | Мира | 0,8 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 6 | Лесная | 1,19  0,51 | Грунтовая  А/бетон | УЖЗ (5) |
| 7 | Овражная | 0,6 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 8 | Комсомольская | 0,8 | А/бетон | УЖЗ (5) |
| 9 | Клубная | 0,4 | А/бетон | УЖЗ (5) |
| 10 | Парковая | 0,4 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 11 | Школьная | 0,42 | А/бетон | УЖЗ (5) |
| 12 | Кирова | 1,7 | А/бетон | УЖЗ (5) |
| 13 | Угловая | 1,2 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 14 | Заречная | 0,8 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 15 | Переулок Школьный | 0,8 | А/бетон | УЖЗ (5) |
| 16 | Переулок На Ул.Первомайской | 0,4 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 17 | Переулок Между Ул.Овражная И Комсомольская | 0,3 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 18 | Переулок На Ул.Лесная | 0,3 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 19 | Объездная Дорога С Ул.Кирова На Ул.Лесная | 0,8 | грунтовая | УЖЗ (5) |
|  | Д.Канаш | 1,32 |  |  |
| 20 | Нижняя | 0,54 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 21 | Верхняя | 0,48 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 22 | Переулок | 0,3 | грунтовая | УЖЗ (5) |
|  | Д.Холма | 4,66 |  |  |
| 23 | Гусарова | 4,66 | грунтовая | УЖЗ (5) |
|  | Д.Сереуль | 1,9 |  |  |
| 24 | Борисенко | 1,3 | грунтовая | УЖЗ (5) |
| 25 | Речная | 0,6 | грунтовая | УЖЗ (5) |
|  | Д.Малиновка | 0,2 |  |  |
| 26 | Центральная | 0,2 | грунтовая | УЖЗ (5) |

Таблица 10 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Степновского сельсовета

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Протяженность автомобильной дороги  (км) | Место-нахождение  автомобильной дороги | Тип покрытия |
| 1 | 2 | 4 | 5 | асфальтобетон |
| 1 | Ул.Зеленая | 1,5 | П.Степной | асфальтобетон |
| 2 | Ул.30 лет ВЛКСМ | 0,8 | П.Степной | асфальтобетон |
| 3 | Ул.Школьная | 1,1 | П.Степной | асфальтобетон |
| 4 | Ул.Добровольского | 0,7 | П.Степной | асфальтобетон |
| 5 | Пер.Восточный | 0,7 | П.Степной | асфальтобетон |
| 6 | Ул.Почтовая | 0,6 | П.Степной | асфальтобетон |
| 7 | Мкр.Южный | 1,8 | П.Степной | асфальтобетон |
| 8 | Ул.Новая | 0,4 | П.Степной | асфальтобетон |
| 9 | Пер.Строительный | 0,5 | П.Степной | асфальтобетон |
| 10 | Ул.Молодежная | 0,7 | П.Степной | асфальтобетон |
| 11 | Ул.Садовая | 1,0 | П.Степной | асфальтобетон |
| 12 | Ул.Гагарина | 0,7 | П.Степной | асфальтобетон |
| 13 | Мкр.Северный | 0,3 | П.Степной | грунтовая |
| 14 | Ул.Полевая | 0,5 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 15 | Ул.Школьная | 0,3 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 16 | Ул.Малая | 0,5 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 17 | Ул. Красногорская | 0,3 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 18 | Ул.Луговая | 0,4 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 19 | Ул.Молодежная | 1,0 | П.Предгорный | асфальтобетон |
| 20 | Ул.Чкалова | 0,6 | П.Красногорский | асфальтобетон |
| 21 | Ул.Центральная | 0,7 | П.Красногорский | асфальтобетон |
| 22 | Ул.Садовая | 0,4 | П.Красногорский | асфальтобетон |
| 23 | Пер.Степной | 0,7 | П.Красногорский | асфальтобетон |
| 24 | Ул.Набережная | 0,4 | П.Красногорский | асфальтобетон |
| 25 | Ул.Степная | 1,8 | Д.Средняя Березовка | асфальтобетон |
| 26 | Ул.Нижняя | 0,2 | Д.Средняя Березовка | грунтовая |
| 27 | Ул.Ленина | 1,7 | Д.Медведск | асфальтобетон |
| 28 | Ул.Московская | 1,0 | Д.Медведск | асфальтобетон |
| 29 | Пер.Школьный | 0,2 | Д.Медведск | асфальтобетон |
| 30 | Ул.Заречная | 1,1 | Д.Медведск | грунтовая |
| 31 | Ул.Заречная | 2,1 | Д.Верхняя Березовка | асфальтобетон |
| 32 | Ул.Подгорная | 2,0 | Д.Московка | асфальтобетон |
| 33 | Ул.Ключевая | 0,8 | Д.Московка | асфальтобетон |
| 34 | Ул.Голубева | 1,0 | Д.Жгутово | асфальтобетон |
| 35 | Ул.Набережная | 0,7 | Д.Жгутово | асфальтобетон |
| 36 | Пер.Школьный | 0,3 | Д.Жгутово | асфальтобетон |
| 37 | Ул.Луговая | 0,7 | Д.Жгутово | асфальтобетон |
| 38 | Ул.Заречная | 1,5 | Д.Усть-Березовка | асфальтобетон |
| 39 | Ул.Верхняя | 1,7 | С.Кольцово | 1,1 км асфальтобетон; 0,6 км грунтовая |
| 40 | Ул.Нижняя | 0,8 | С.Кольцово | грунтовая |
| 41 | Ул.Набережная | 0,5 | С.Кольцово | грунтовая |
| 42 | Ул.Заречная | 0,4 | С.Кольцово | асфальтобетон |
| 43 | Ул.Зеленая | 1,2 | Д.Новоалександровка | грунтовая |
| 44 | Ул.Школьная | 1,0 | Д.Новоалександровка | грунтовая |

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории Назаровского района является участок автомобильной дороги федерального значения Р–255 «Сибирь», образующая главный транспортный коридор.

Линейными элементами опорного каркаса второго порядка являются автомобильные дороги регионального, межмуниципального и местного значений.

Асфальтобетонное покрытие имеют автомобильные дороги федерального и регионального значений, на автомобильных дорогах местного значения местами отмечается щебеночное и грунтовое покрытия. Дороги местного значения относятся к улицам в жилой застройки (УЖЗ).

Улично–дорожная сеть сельских поселений, входящих в состав Назаровского района представляет собой исторически сложившуюся сеть улиц и проездов прямоугольной структуры, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципальных образований с кварталами жилых домов, с общественной зоной и подцентрами общественной зоны, расположенными в группах жилых кварталов. При этом следует отметить, что основной проблемой дорожного хозяйства сельских поселений, входящих в состав Назаровского района является высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно–эксплуатационным показателям.

Интенсивность движения на улицах населенных пунктов района не велика. Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения.

Внутри населенных пунктов основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам зданий различного назначения. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям (жилым домам). Улично–дорожная сеть в целом удовлетворительно справляется с имеющимися транспортными потоками.

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

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

Внешние транспортно–экономические связи Муниципального образования Назаровского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузовым) транспортом.

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.

Внешние транспортно–экономические связи района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (пассажирским и грузовым) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

*Автомобильный транспорт*

Внешние транспортно–экономические связи Назаровского района с населенными пунктами Красноярского края осуществляются автомобильным транспортом по дорогам федерального, регионального, межмуниципального и местного значений.

Транспортно–эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Назаровского района находится в неудовлетворительном состоянии. Техническое состояние части дорог по своим параметрам не соответствует возрастающим транспортным потокам. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии.

Движение грузового транспорта осуществляется преимущественно по автомобильной дороге федерального значения Р–255 «Сибирь».

*Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения*

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

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

Специально оборудованных веломаршрутов, с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории района нет. Отсутствие велосипедной инфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

*Характеристика условий пешеходного передвижения*

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Для передвижения пешеходов в населенных пунктах Назаровского района предусмотрены пешеходные дорожки и тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. В местах, необорудованных тротуарными дорожками, движение осуществляется по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

*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 осуществляет: ООО   
«Назаровский автомобильный транспорт» и частными предпринимателями   
Картиной Л.А., Чуркиной А.В., Бучиным  С.М., зарегистрированными на   
территории другого муниципального образования – города Назарово.

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

В ходе проведения работ собрана информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах Муниципального образования Назаровского района.

Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет, а так же 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 района. В основном они располагаются в виде остановочных мест вдоль проезжей части улиц, а также возле организаций различного назначения.

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

Открытые автостоянки предназначены для временного размещения легковых автомобилей.

Автостоянки для организации остановки общественного пассажирского автотранспорта образуются, как правило, симметрично по обе стороны маршрута.

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

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

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

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

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

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

недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;

* хаотичная парковка индивидуальных автомобилей;
* слабый контроль существующего парковочного пространства.

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

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

* увеличение числа парковочных мест во дворах многоквартирных домов;
* усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах многоквартирных домов;
* установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
* наведение контроля за нарушениями дворовой парковки.
  1. **Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД)**

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

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

Технические средства организации дорожного движения выполняют

следующие функции:

* информируют участников дорожного движения о рекомендуемых и обязательных режимов движения;
* обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;
* информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

Все ТСОДД по степени воздействия на участников дорожного движения можно разделить на 2 (две) категории:

* непосредственно взаимодействующие с участниками дорожного движения с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);
* обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные).

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

* дорожные знаки;
* дорожная разметка;
* дорожные ограждения;
* пешеходные ограждения;
* дорожные светофоры;
* направляющие устройства;
* противослепящие устройства;
* островки безопасности;
* устройства принудительного снижения скорости;
* устройства физического ограничения въезда на отдельные территории и тп.

К вспомогательным ТСОДД относятся:

* устройства для установки дорожных знаков;
* обеспечивающее оборудование светофорных объектов;
* оборудование АСУДД.

ТСОДД устанавливаются в соответствии с ГОСТ Р 52289 – 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах в МО Назаровский район 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 Муниципального образования Назаровского района был произведен на основании натурных обследований.

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

Дорожная разметка на автомобильных дорогах, имеющих твердое покрытие (асфальтобетон и цементобетон) и нормативную ширину более 5,5 метров практически отсутствует. Светофорные объекты на территории Назаровского района отсутствуют.

Также на улично–дорожной сети Назаровского района имеются искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности устроены на нерегулируемых пешеходных переходах у детских и юношеских учебно–воспитательных учреждений. Искусственные неровности выполнены в виде монолитных конструкций из асфальтобетона. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствует нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на улично–дорожной сети Назаровского района находится в нормативном состоянии.

* 1. **Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района**

Автомобильный парк Муниципального образования Назаровского района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях.

* 1. **Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно–транспортных происшествий**

Анализ состояния безопасности дорожного движения выполнен на основании данных по статистики аварийности 13.08.2020 год. Статистика предоставлена МО МВД России «Назаровский».

Статистика аварийности на территории Назаровского района представлена в таблице 11.

Таблица 11 – Статистика аварийности

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Кол–во ДТП** | **Погибшие** | **Раненые** |
| 2016 | 70 | 13 | 86 |
| 2017 | 64 | 7 | 91 |
| 2018 | 50 | 14 | 77 |

В таблице 12 представлено распределение ДТП по видам.

Таблица 12 – Распределение ДТП по видам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | **Виды ДТП** | **Количество** |
| 1 | Наезд на велосипедиста | 1 |
| 2 | Наезд на пешехода | 52 |
| 3 | Наезд на препятствие | 14 |
| 4 | Наезд на стоящее т/с | 4 |
| 5 | Опрокидывание | 19 |
| 6 | Столкновение | 69 |
| 7 | Иной вид ДТП | 24 |

В таблице 13 представлены причины ДТП.

Таблица 13 – Причины ДТП

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Причины ДТП** | **Количество** |
| 1 | Недостаточное освещение | 0 |
| 2 | Отсутствие освещения | 17 |
| 3 | Отсутствие дор знаков | 35 |
| 4 | Отсутствие и износ разметки | 53 |
| 5 | Отсутствие тротуара | 28 |
| 6 | иное | 49 |

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](http://docs.cntd.ru/document/1200074828) «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](https://ohranatruda.ru/ot_biblio/normativ/data_normativ/7/7012/index.php) [на автомобильных дорогах Российской Федерации](https://ohranatruda.ru/ot_biblio/normativ/data_normativ/7/7012/index.php)". По степени опасности участки концентрации ДТП подразделяются на малоопасные, опасные и очень опасные. В МО Назаровский район не выявлены очень опасные участки и опасные участки, все участки отнесены к малоопасным.

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

**Оценка технико–эксплуатационного состояния участков ДТП.**

Для выявления дорожных условий, способствующих формированию мест концентрации ДТП, также рекомендуется в соответствии с таблицей 6.3 [ОДМ](http://docs.cntd.ru/document/1200074828) [218.4.004–2009](http://docs.cntd.ru/document/1200074828) 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. 14.

Таблица 14 – Дорожные условия, способствующие формированию ДТП

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

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

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

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

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

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

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

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

Участки улиц и дорог, к которым прилагаются стратегии не выявлены. ДТП совершались при нарушении ПДД.

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

* 1. **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 распираторным 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 поселения 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 транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

* 1. **Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

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

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

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

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

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

Администрацией Назаровского района на сегодняшний день реализуется ряд муниципальных программ, направленных на создание условий для устойчивого развития муниципального района, направленного на повышение качества жизни населения, улучшение качественного состояния объектов внешнего благоустройства, сохранение жизни и здоровья граждан, сохранности улично–дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения, обеспечение населения услугами транспорта.

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

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

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

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

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

Объектом исследования является транспортная система Назаровского района Красноярского края.

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

На основании разработанных мероприятий составлен настоящий Документ.

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

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

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

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

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

Одна из важнейших задач дорожно–эксплуатационной службы состоит в разработке и реализации мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения на эксплуатируемых дорогах, которые неразрывно связаны между собой, поскольку без организации движения невозможно обеспечить его безопасность.

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

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

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

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

В соответствии с существующей схемой организации дорожного движения Назаровского 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.

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

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

Перечень населённых пунктов и улиц для проведения капитального ремонта или реконструкции улиц и дорог с целью повышения пропускной способности представлен в таблице 15.

Таблица 15 – Капитальный ремонт или реконструкция улиц и дорог с целью повышения пропускной способности

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование сельсовета** | **Наименование улиц** |
| Гляденский сельсовет | Улицы: п. Глядень, Трасса-ул. Элеваторная- 0,5 км, Спортивная, Новая, Совхозная. |
| Дороховский сельсовет | ул. Зеленая |
| Красносопкинский сельсовет | п. Красная Сопка ул. Зеленая от дома №17( 0,950км) по дом №65 и от дома№1 по дом №13 ул. Нефтяная(0,170км) |
| Подсосенский сельсовет | с. Подсосное, улицы: Школьная, Новая и Молодежная |
| Павловский сельсовет | с.Павловка ул.Советская, ул.Центральная |

Перечень населённых пунктов и улиц для введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево– и правоповоротных шлюзов в таблицу 16.

Таблица 16 – Введения регулируемого движения или устройство дополнительных лево– и правоповоротных шлюзов

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование сельсовета** | **Наименование улиц** |
| Дороховский сельсовет | ул. Зеленая |
| Павловский сельсовет | ул.Центральной с. Павловка (развилка ведущая на склад – ферму – в населенный пункт) |
| Подсосенский сельсовет | с.Подсосное: ул. Школьная– ул. Молодёжная, ул Школьная–ул. Новая |
| Красносопкинский сельсовет | п. Красная Сопка ул. Центральная примыкают ул. Юбилейная ул. Больничная;  п. Красная Сопка ул. Центральная, примыкают ул. Молодежная ул. Свободная |

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

Мероприятий на территории Назаровского района по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок не предлагаются, в связи с низким качеством автомобильных дорог на территории района, преобладанием дорог с низшими техническими категориями, а также ввиду отсутствия образования заторов и увязанного с плотностью транспортного потока показателя – ДТП.

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

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

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

* метод успокоения движения на проектный период путем регулирования скорости движения шириной полосы для снижения скорости до нужного значения за счет применения типовых схем с конструктивным сужением проезжей части (симметричное, асимметричное, с мощением обочины), а также с сужением ширины динамического коридора и изменением эффективной ширины проезжей части за счет дорожной разметки и световозвращателей;
* метод успокоения движения на проектный период путем успокоения движения зигзагообразным движением (шиканы) за счет использования различных направляющих островков (шиканы) для изменения траектории движения автомобилей на участке УДС. Следует рассмотреть ситуации с сохранением и уменьшением числа полос, с устройством парковочных карманов;
* метод успокоения движения на проектный период путем предупреждения водителя поперечными световыми и светошумовыми полосами. Световые, шумовые и светошумовые полосы рекомендуются в качестве визуального и тактильного воздействия на водителя для предупреждения при приближении к границе полосы движения, пешеходному переходу, искусственному сооружению (мост, путепровод) и аварийноопасному участку.
* метод успокоения движения на проектный период путем устройства искусственных неровностей;
* метод успокоения движения на проектный период путем установки дорожных знаков.
  1. **Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление**

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

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

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

Для борьбы с образованием заторов на улично–дорожной сети применяют на светофорных объектах адаптивное управление, которое позволяет повысить пропускную способность сущест­вующих УДС 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 перекрёстка устанавливают специальные датчики – детекторы транспорта. Детекторы собирают информацию о характеристиках транспортного пото­ка – его интенсивности и скорости – и передают в промышленный компь­ютер, располагающийся в одном из контроллеров выбранных светофорных объектов. Количество датчиков определяется исходя из сложности и гео­метрии пересечений. Компьютер посредством специального программного обеспечения определяет необходимую длительность разрешающего сигна­ла светофора для всех направлений на каждом из светофорных объектов и координирует их работу.

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

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

В настоящее время проводятся мероприятия по внедрению «умных» светофоров, под которыми подразумевается адаптивное регулирование движения. Так, в крупных районах Комитетами по развитию транспортной инфраструктуры внедряет на светофорах, входящих в состав автоматизированной системы управления дорожным движением, локальные адаптивные режимы управления. Основной 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.

Итак, адаптивное регулирование крайне важны в современном мире. В рамках разработки КСОДД для МО Назаровский район проведение адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду отсутствия образования заторов.

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

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

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

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

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

* 1. **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 огражд ений*

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 2.



Рисунок 2 – 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 городов 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 городского транспорта на всех стадиях функционирования городской 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 на рисунке 3.



Рисунок 3 – Примеры установки велопарковок

В соответствии с планами по развитию МО Назаровского 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.

* 1. **Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств**

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

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

* не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 – 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 – 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;
* обязывают всех водителей не создавать помех троллейбусам и автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;
* устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части).

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

Внутрипоселковый пассажирский транспорт в населенных пунктах Назаровского района отсутствует.

Пригородное и межмуниципальное сообщение осуществляется автобусами и маршрутными такси.

Автобус является самым востребованным средством передвижения в междугородних направлениях.

Автомобильные пассажирские перевозки в районе осуществляются ООО «Назаровский автомобильный транспорт» и частными предпринимателями: Картиной Л.А., Чуркиной А.В., Бучиным  С.М., зарегистрированными на территории другого муниципального образования – города Назарово.

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

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2035 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского и районного значения.

Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители района могут пользоваться железнодорожным транспортом.

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

* 1. **Мероприятия по развитию парковочного пространства**

Мероприятия по развитию единого парковочного пространства включают мероприятия по развитию внеуличного и уличного парковочного пространства.

Работы по созданию внеуличного парковочного пространства потребуют, кроме прямых капиталовложений, также перевода земель в соответствующую категорию, выкуп или аренду существующих внеуличных стоянок для их использования в едином парковочном пространстве района.

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

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

По организации парковочного пространства на улично–дорожной сети Назаровского района рекомендуется следующее:

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

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

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

* 1. **Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года №257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

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

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

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16–ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

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

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС МКУ МО Назаровский район 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 17.03.2035 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

* 1. **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 движение такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду. Несоблюдение этого момента чаще всего фиксируется дорожными инспекторами при выезде на дорогу с двойным движением.

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

Введение реверсивного движения в МО источником аварийности на дорогах. Существующая дорожная сеть справляется с нагрузками и интенсивностями на данный момент.

* 1. **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 17.

Таблица 17 – Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

| Число полос дижения в одном направлении | | Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч | |
| --- | --- | --- | --- |
| Главная дорога | Второстепенная дорога | по главной дороги в двух направлениях | по второстепенной дороги в одном, наиболее загруженном, направлении |
| 1 | 1 | 750  650  580  500  410  380 | 75  100  125  150  175  190 |
| 2 и более | 1 | 900  800  700  600  500  400 | 75  100  125  150  175  200 |
| 2 или более | 2 или более | 900  825  750  675  600  525  480 | 100  125  150  175  200  225  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.

На территории Назаровского района светофорные объекты не установлены. На территории населенных пунктов, входящих в состав Назаровского района все перекрестки, являются нерегулируемыми. Движение осуществляется в соответствии с п.13 ПДД.

Ввиду низкой загруженности дорог в сельских поселениях Назаровского района, предложение по внедрению светофорного регулирования на пересечениях, не предусматривается.

Ввиду низкой загруженности дорог в сельских поселениях Назаровского района, предложение по внедрению светофорного регулирования на пересечениях, не предусматривается.

* 1. **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 контролерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контролеры 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 Назаровский район внедрение АССУД не является рациональным, ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

* 1. **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 связанна 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 2035 года.

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

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели сельских поселений МО Назаровский район на период до 2035 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2035 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма низким не более 30%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

* 1. **Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

Автомобильные пассажирские перевозки в районе осуществляются ООО «Назаровский автомобильный транспорт» и частными предпринимателями Картиной Л.А., Чуркиной А.В., Бучиным  С.М.

Массовые перевозки пассажиров поселковым транспортом по сельсоветам не производится ввиду экономической необоснованности, помимо этого основные объекты социального притяжения находятся в десятиминутной пешей доступности.

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

Существование сбоев работы автобусов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения) свидетельствует о невысоком уровне качества работы пассажирского транспорта общего пользования.

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

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

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

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

1.Остановочная площадка и посадочная площадка:

* устройство а/б покрытия 42м2 (д=13, ш=3, 4 м2– под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

* устройство а/б покрытия 13 м2;

3.Заездной "карман":

* устройство а/б покрытия – 165 м2\*2стороны=330 м2;
* установка бордюрного камня 90м\*2 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.);

1. . 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 4.

1.14.1

Рисунок 4 – Размещение остановочного объекта



























2.1

5.15.5

5.16

5.16

5.15.3

5.19.1

5.19.2

1.17

1.11

1.1

1.11

1.7

1.1

1.1 1.6

1.5

1.11

1.1

1.11

1.17

5.19.1 5.15.3

5.19.2

5.16

5.16

5.15.5

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 застройки должно отвечать пунктам:

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

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.

Согласно ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования:

п. 3.10.4. Выбор конструкции павильона осуществляют в зависимости от климатических условий района размещения автобусной остановки.

п. 3.10.5. Размер автопавильона определяют с учетом количества одновременно находящихся в час пик на автобусной остановке пассажиров из расчета 4 чел./м2.

п. 3.10.6. Ближайшая грань автопавильона должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки.

п. 3.10.7. Не допускается размещение в помещении (на площади) автопавильона торговых киосков.

Обустроить остановочные павильоны общественного транспорта в соответствии нормативами необходимо по адресам:

Павловский сельсовет:

* с. Павловка (около ул. Центральная, д. 20);
* д. Захаринка (около ул. Центральная, д. 18);
* д. Сютик (около ул. Советская, д. 2);
* д. Куличка (напротив ул. Центральная, д. 20 А).

Верхнеададымсий сельсовет:

* с. Ельник (ул. Комсомольская, 4 – возле здания Ельниковского сельского клуба);
* д. Нижний Ададым (ул. Зеленая, 33 «а» – возле торгового павильона).

Преображенский сельсовет:

* с. Ильинка, остановка, ул. Юбилейная – Краевое государственное казённое учреждение "Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю";
* с. Ильинка, ул. Школьная – администрация Преображенского сельсовета (остановочный пункт для школьного автобуса, теплый павильон отсутствует);
* д. Чердынь, остановка, ул. Молодежная;
* п. Преображенский, ул. Комсомольская
* п. Преображенский, ул. Школьная, 9 (остановочный пункт для школьного автобуса, теплый павильон отсутствует)

Красносопкинский сельсовет:

– с. Большая Сосновка ул. Школьная ,1(школьный автопавильон, не утепленный);

– д. Новая Сокса ул. Просвещения,1а (школьный автопавильон, не утепленный);

– п. Красная Сопка (элеватор) ул. Октябрьская, 10 (школьный автопавильон, не утепленный).

– д. Каргала (сельский клуб) ул. Зеленая,48а (школьный автопавильон, не утепленный);

– п. Березняки (нач. школа) ул. Садовая, 5 (школьный автопавильон, не утепленный);

– с. Большая Сосновка (сельский клуб) ул. Школьная, 1 (школьный автопавильон, не утепленный);

– д. Глядень (сельский клуб) ул. Пролетарская, 7а (школьный автопавильон, не утепленный);

– п. Березовая Роща (сельский клуб) ул. Клубная,16 (школьный автопавильон не утепленный).

Дороховский сельсовет:

* с. Дорохово ул.Верхняя 33;
* с. Дорохово ул.Цветочная 2а;
* с. Дорохово ул. Зеленая напротив д.1;
* д.Верхняя Чулымка, ул.Чулымская (въезд на улицу);
* д.Алтат ул.Заречная (въезд в деревню);
* д.Верхняя Чулымка (остановочный павильон на въезде на ул.Чулымскую);
* д.Костеньки ул.Зеленая 11А(здание сельского клуба);
* д.Алтат, ул.Партизанская д.1 (здание сельского клуба);
* с.Дорохово, ул.Зеленая 45(школа)–остановка не оборудована, нет теплого павильона;
* с.Дорохово, ул.Верхняя 33(остановочный павильон, не утепленный);
* с.Дорохово, ул.Верхняя д.56 (остановка не оборудована, нет теплого павильона);
* с.Дорохово, ул.Нижняя д.37 (остановка не оборудована, нет теплого павильона);
* с.Дорохово, ул.Цветочная 2а (остановочный павильон, не утепленный).

Сахаптинский сельсовет:

* с. Сахапта ул. Школьная 9;
* д. Сереуль ул. Борисенко 29 А, (остановка не оборудована, нет теплого павильона);
* д. Холма ул. Гусарова 43, (остановка не оборудована, нет теплого павильона);
* д. Канаш ул. Верхняя 14 (остановка не оборудована, нет теплого павильона).

Гляденский сельсовет:

* п. Глядень ул. Новая 17(не утепленные, не оборудованные заездным карманом);
* п. Глядень ул. Элеваторная 1(не утепленные, не оборудованные заездным карманом);
* п. Голубки ул. Школьная 20(не утепленные, не оборудованные заездным карманом);
* п. Глядень ул. Новая 19, Элеваторная 1;
* с. Антропово ул. Романова 21;
* п. Голубки ул. Школьная 20;
* п. Зарянка ул. Центральная 6;
* п. Зеленая Горка ул. Цветочная 7;
* с. Кибитень ул. Центральная 35;
* д. Степноозерка ул. Центральная 45;
* д. Прогресс ул. Центральная 12 «А».

1. **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 регулирующими 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 О Назаровского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

1. **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 направлявших 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, котора 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 Назаровский район поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

1. **Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств**

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

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

Транзитные транспортные потоки по автомобильным дорогам местного значения отсутствуют. Движение транзитного транспорта по территории Назаровского района осуществляется по автомобильным дорогам федерального и регионального значений. Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов не влияет.

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в МО Назаровский район является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

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

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

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

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

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

1. **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, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В рамках разработке КСОДД рекомендуем установку дорожных знаков 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости:

Гляденский сельсовет:

* П. Глядень, Ул. Новая, 28 (МБОУ Гляденская Средняя Общеобразовательная Школа);
* п.Голубки, ул. Школьная, 20 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение « Голубковская Начальная Общеобразовательная школа»);
* Д. Степноозёрка, Ул. Центральная, 45 (Степноозерская Начальная Школа, Филиал Гляденской Сош);
* С. Антропово, Ул. Романова, 21 (Антроповская Основная Общеобразовательная Школа);
* П. Зарянка, Ул. Центральная, 6 (Зарянская Начальная Общеобразовательная Школа, Филиал Гляденской Сош);
* П. Зеленая Горка, Улица Цветочная, 7 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение "Зеленогорская Начальная Общеобразовательная Школа");
* Д. Прогресс, Улица Центральная, 27 (Муниципальное Общеобразовательное Учреждение "Прогресская Начальная Общеобразовательная Школа");
* [с. Кибитень](https://yandex.ru/maps/org/mbou_kibitenskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_glyadenskoy_sosh/90895443153/?source=wizbiz_new_map_single), Центральная ул., 35 (МБОУ Кибитенская начальная общеобразовательная школа, филиал Гляденской СОШ);

Красносопкинский сельсовет:

* [п. Красная Сопка](https://yandex.ru/maps/org/mbou_krutoyarskaya_sosh/66559346056/?source=wizbiz_new_map_single), Центральная ул., 1 (МБОУ Крутоярская СОШ);
* д. Каргала, ул. Зеленая, 74 ([Каргалинская начальная общеобразовательная школа](https://krasnoyarsk.fulledu.ru/school/kargalinskaya-nachalnaya-obscheobrazovatelnaya-shkola/about/));
* д Шипиловка, улица Нижняя, 12 (школа);
* [п. Березняки](https://yandex.ru/maps/org/bereznyakovskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/174788637101/?source=wizbiz_new_map_single) Садовая ул., 5 (школа);
* [д. Новая Сокса](https://yandex.ru/maps/org/novosoksinskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/132230398979/?source=wizbiz_new_map_single) л. Просвещения, 1А (школа);
* [с. Большая Сосновка](https://yandex.ru/maps/org/bolshesosnovskaya_nachalnaya_obrazovatelnaya_shkola_filial_krutoyarskoy_sosh/219106494199/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 1(школа);

Павловский сельсовет:

* [с. Павловка](https://yandex.ru/maps/org/pavlovskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/87442374926/?source=wizbiz_new_map_single) Советская ул., 15 (школа);
* с. Павловка, ул. Советская, 11 (детский сад);
* [д. Сютик](https://yandex.ru/maps/org/syutikskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_pavlovskoy_sosh/53355032275/?source=wizbiz_new_map_single) Советская ул., 2А (школа);
* Д. Захаринка [Центральная ул., 18](https://yandex.ru/maps/org/zakharinskaya_nachalnaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola_filial_pavlovskoy_sosh/226972905056/?source=wizbiz_new_map_single) (школа);
* [п. Степной](https://yandex.ru/maps/org/shkola/67266555912/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 21 (школа);
* с. Павловка, ул. Советская, 11 (детский сад);
* д. Московка, ул. Подгорная, 22 (школа);
* Новоалександровка с, ул. Школьная, 7 (школа);
* д. Жгутово, пер. Школьный, 21 (школа);
* п. Предгорный, ул. Школьная, 1 (школа);
* д Верхняя Березовка, улица Заречная, 37А (школа);
* д. Усть–Березовка, ул. Заречная, 31–а (школа).

Преображенский сельсовет:

* П. Преображенский,Ул Школьная Д 8 (Сад);
* П. Преображенский,Ул Школьная Д 9 (Школа);

Верхнеададымский сельсовет:

* с Верхний Ададым, переулок Школьный, 1(школа);
* [п. Сохновка](https://yandex.ru/maps/org/sokhnovskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/136187618075/?source=wizbiz_new_map_single) ул. 40 лет Победы, 1 (школа);
* с. Ельник, ул. Озерная, 2 (школа).

Дороховский сельсовет:

* [с. Дорохово](https://yandex.ru/maps/11309/krasnoyarsk-krai/house/zelyonaya_ulitsa_45/bUkYdABhTkQFQFtsfXxycH9lYw==/), Зелёная ул., 45 (школа);

Краснополянский сельсовет:

* [с Красная Поляна](https://yandex.ru/maps/org/krasnopolyanskiy_detskiy_sad_topolyok/1050120199/?source=wizbiz_new_map_single) ул. Мира, 26(школа);
* [с. Большой Сереж](https://yandex.ru/maps/org/filial_mbou_krasnopolyanskaya_sosh_serezhskaya_oosh/66810708813/?source=wizbiz_new_map_single), Школьная ул., 7(школа);
* д. Ярлыково, ул. Садовая, 3 (школа)

Сахаптинский сельсовет:

* д Сереуль, улица Борисенко, 8 (школа);
* Сахапта с, Лесная, 8 (детский сад);
* [с. Сахапта](https://yandex.ru/maps/org/sakhaptinskaya_srednyaya_obshcheobrazovatelnaya_shkola/52780859595/?source=wizbiz_new_map_single) Школьная ул., 9 (школа);
* д Канаш, улица Верхняя, 14 (школа);

Подсосенский сельсовет:

* п Старожилово, улица Центральная, 1(школа);
* д. Скоробогатово, ул. Центральная, 26 (школа);
* д. Селедково, ул. Причулымская, 6 (школа);
* Подсосное с, Северная, 7 (детский сад).

Степновский сельсовет:

* п. Степной, ул. Школьная д.19(начальная школа),;
* п. Степной, ул. Школьная д.21 (средняя школа);
* п. Степной, ул. Школьная д.9 (детский сад);
* п. Степной, ул. Садовая д. 12 (детский сад);
* п. Степной, ул. 30 лет ВЛКСМ д.44 (спорткомплекс);
* п. Степной, ул. Школьная 9а (больница);
* п. Степной, ул. Школьная 13 (клуб);
* п. Предгорный,ул. Школьная д. 1(школа);
* п. Предгорный, ул. Полевая д. 9 (клуб;
* п. Красногорский, ул. Центральная д. 3(школа);
* д. Средняя Березовка, ул. Степная д. 33 а (школа);
* д. Медведск, ул. Школьная д.5 (школа);
* д. Медведск, ул. Московская 1а (клуб);
* д. Медведск, ул. Ленина 23 (детский сад);
* д. Верхняя Березовка, ул. Заречная 30 (школа);
* д. Верхняя Березовка, ул. Заречная 35 (клуб);
* д. Московка, ул. Подгорная д.22 (школа);
* д. Московка, ул. Подгорная д. 28 (клуб);
* д. Жгутово, пер. Школьный д.21 (школа);
* д. Жгутово, ул. Набережная 6а (клуб);
* д. Жгутово, ул. набережная д.14 (детский сад);
* д. Усть Березовка, ул. Заречная 35 б(школа);
* д. Усть Березовка, ул. Заречная д. 35а (клуб);
* с. Кольцово, ул. Верхняя 25(школа);
* с. Кольцово, ул. Верхняя 36 (клуб);
* с. Кольцово, ул. Верхняя д. 18 (контора);
* д. Новоалександровка, ул. Школьная 56а (школа).

В настоящее время в МО Назаровский 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.

1. **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 пользованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;
* для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведённого 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 18.

Таблица 18 – Параметры площадок

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

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

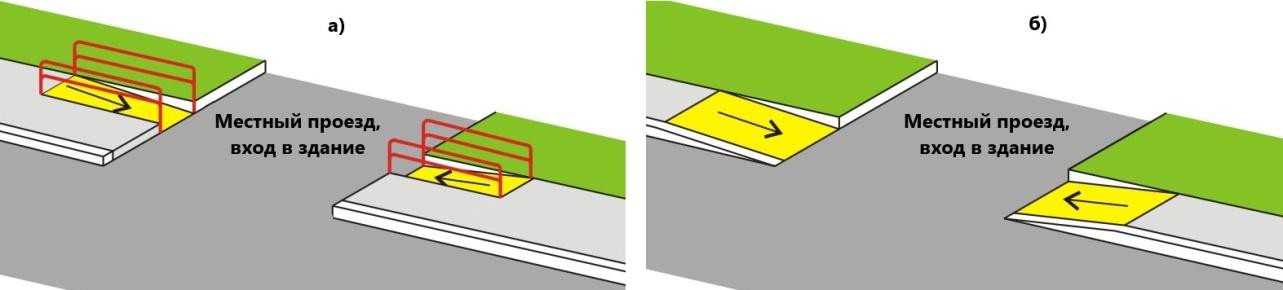
Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011.

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 предусматривает 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 раздельно) 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 5 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 5 – 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 6);

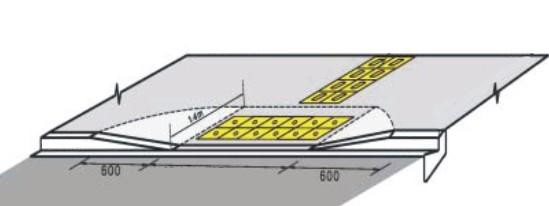


Рисунок 6 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

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 19.

Таблица 19 – 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 нача– лом 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 нача– лом 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 переход | С рифами, рас– положенными по диагонали | На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы |
| Внимание, светофор | Квадрат, выложенный вокруг мачты светофора и со– стоящий из 4 плит со стороной 500 мм | С квадратными рифами | На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы |
| Внимание, препятствие | Полоса шириной 500 мм, выложенная по контуру препятствия | С квадратными рифами | На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы |
| Внимание, поворот налево (направо) | Плита со стороной квадрата, равной 500 мм | С рифами, рас– положенными 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 7–8.

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»;

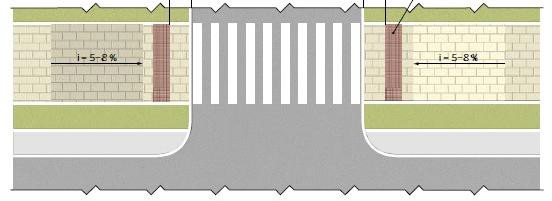
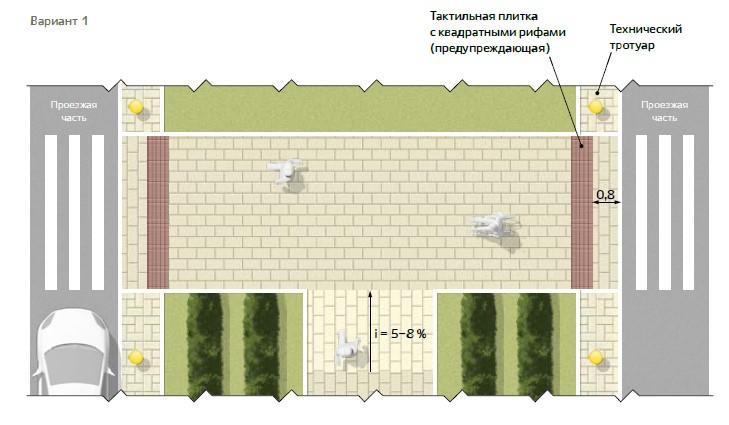


Рисунок 7 – Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами



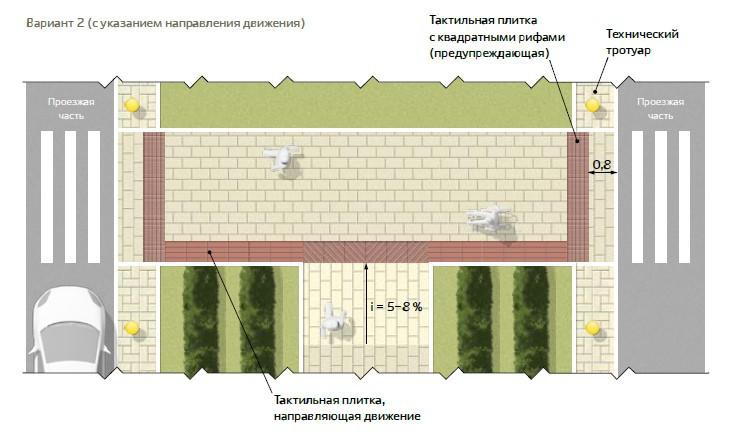


Рисунок 8 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

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. 3вуковые 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 9).



Рисунок 9 – 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 применятся 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](http://docs.cntd.ru/document/1200038798) [52289](http://docs.cntd.ru/document/1200038798) и [ПДД](http://docs.cntd.ru/document/9004835) на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с [ГОСТ 12.4.026](http://docs.cntd.ru/document/1200003391), расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 10).



Рисунок 10 – 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](http://docs.cntd.ru/document/1200092706).

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 20.

Таблица 20 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования

| № п/п | Наименование | Адрес | Мероприятия |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Отделени[е Сбербанка](https://yandex.ru/maps/org/sberbank_rossii/1010121087/) [России](https://yandex.ru/maps/org/sberbank_rossii/1010121087/) | п. Степной, ул. Почтовая, здание 14; [пос. Красная Сопка, ул. Центральная, д. 16, пом. 8](http://nazarovskiy-rayon.open-closed.ru/sberbank/3872/otdelenie-6917031.html); [п. Преображенский, ул. Комсомольская, 4а](http://nazarovskiy-rayon.open-closed.ru/sberbank/3873/otdelenie-6917032.html); [с. Красная Поляна, ул. Мира, 33](http://nazarovskiy-rayon.open-closed.ru/sberbank/3875/otdelenie-6917034.html). | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875– 2007 |
| 2 | Библиотека | Вокзальная ул., 1, поселок Красная Сопка; Клубная ул., 17, село Сахапта; ул. Мира, 33, село Красная Поляна; п. Глядень, в здании СДК ул. Новая 19. | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 3 | Отделение почтовой связи | Совхозная ул., 15, поселок Глядень; Школьная ул., 10, поселок Степной; Комсомольская ул., 4А, посёлок Преображенский; ул. Мира, 1, село Сахапта;  п. Красная Сопка ул. Зеленая, 2а; п. Глядень, находиться в здании администрации ул. Вокзальная 2. | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007 |
| 4 | [Администрация](https://yandex.ru/maps/org/administratsiya_munitsipalnogo_obrazovaniya_novomichurinske_gorodskoye_poseleniye_pronskogo_munitsipalnogo_rayona_ryazanskoy_oblasti/1014912639/) | село Павловка, улица Советская, дом 9; посёлок Глядень, улица Вокзальная, дом 2; посёлок Степной, ул. Школьная, д.17;  п. Красная Сопка ул. Зеленая, 2а. | Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007  Звуковая сигнализация на регулируемом пешеходном переходе ГОСТ Р 51648–2000 |

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

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

1. **Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

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

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

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

* + заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
  + создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

* + устройство ограждений перильного типа;
  + устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
  + устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
  + установка знаков «Осторожно дети»;
  + установка средств фото– и видеофиксации;
  + создание Плана–схемы микрорайона образовательной организации;
  + разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

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»).

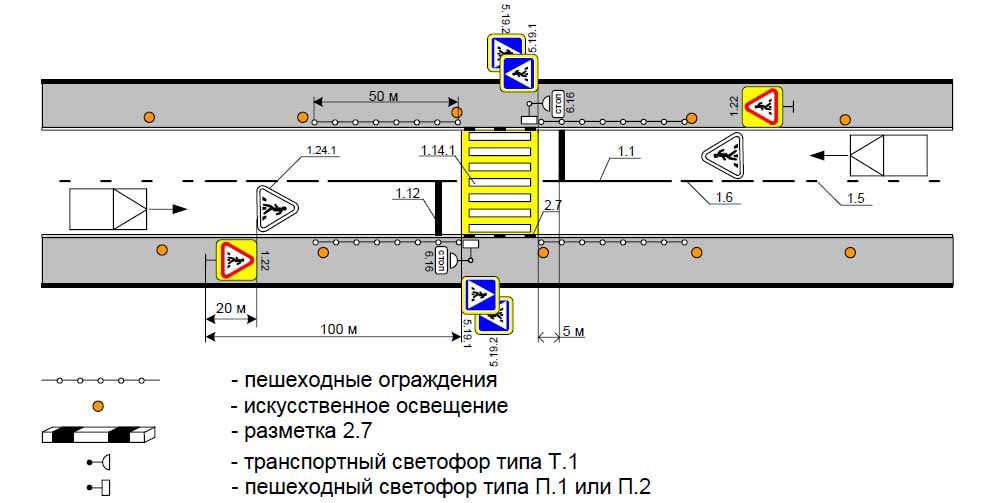


Рисунок 11– Оборудование пешеходного перехода

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 наличие нормативных правовых актов органов местного самоуправления населенных пунктов Назаровского района, органов государственной власти субъекта Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций. Также имеется информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях:

* СОШ, ул. 40 лет Победы, 1, поселок Сохновка, официальный сайт – [sohnovka.ucoz.ru](http://sohnovka.ucoz.ru/);
* СОШ, ул. Школьная ул., 9, поселок Преображенский, официальный сайт – [preobragenka.ucoz.ru](http://preobragenka.ucoz.ru/);
* СОШ, Новая ул., 28, поселок Глядень, официальный сайт – [glyaden–schol.ucoz.ru](http://glyaden-schol.ucoz.ru/);
* СОШ, Школьная ул., 21, поселок Степной, официальный сайт – [sosh.3dn.ru](http://ssosh.3dn.ru/).

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

1. **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 МО Назаровский 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 бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории Назаровского района.

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

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

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков МО Назаровского 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 21.

Таблица 21 –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 межмуниципального значения | % | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % | 99,3\* | 90\* | 80\* | 80\* |
| 6 | Индекс нового строительства | % | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 7 | Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции) | % | 8 | 8 | 5 | 4 |
| 8 | Количество автомобильных стоянок длительного времени | шт. | 0 | 1 | 2 | 2 |

\* – сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

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.

Средние и крупные предприятий района – это, прежде всего, сельскохозяйственные кооперативы, лесничества, а также обособленные производства различных отраслей не представляющие собой единый промышленный комплекс.

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

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

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

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

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

Анализ документарного 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 2035 года.

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

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления МО Назаровского 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 п. Нижний Ингаш. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

1. 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
   1. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования, учитывающие возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов

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

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

*2.1.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта*

*Воздушный транспорт*

На территории МО Назаровский район развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

*Речной транспорт*

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

*Железнодорожный транспорт*

На территории МО Назаровского района развитие желзнодорожного транспорта на перспективу не планируется.

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

Таблица 22 – Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно–пересадочных узлов

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятий** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет края** | **бюджет**  **МКУ** | **внебюджетные средства** |
| Разработка документа планировая 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 23 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятий** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет края** | **бюджет**  **МКУ** | **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 24 – Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятий** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет края** | **бюджет**  **МКУ** | **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 25 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование мероприятий** | **Планируемые сроки** | **Источники финансирования, %** | | | |
| **фед. бюджет** | **бюджет края** | **бюджет**  **МКУ** | **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 МО Назаровского района*

Таблица 26 – 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 | – |

* 1. 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 Назаровского района.

Вместе с тем, многиерешения принимаемые органами местного самоуправления при планировании территориального развития района не могут быть эффективно реализованы без соответствующих усовершенствований магистралей.

Планируемые усовершенствования магистрали включают три компоненты: 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 Назаровского 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 Назаровского 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.

1. 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 27.

Таблица 27– Оценка объемов и источников финансирования

| **Наименование мероприятий** | **Финансирование обязательств на 2020–2035 гг., тыс.руб.** | | | | **Итого** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **фед. бюджет** | **бюджет края** | **бюджет** | **внебюджетные средства** |
| *Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры:* | | | | | |
| авиационный транспорт | – | – | – | – | 0 |
| речной транспорт | – | – | – | – | 0 |
| железнодорожный транспорт | – | – | – | – | 0 |
| *Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства* | | | | | |
| 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 |
| *Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения* | | | | | |
| установка дорожных и информационных знаков | – | – | 4000 | – | 4000 |
| установка ограждений | – | – | 1000 | – | 1000 |
| обустройство пешеходных переходов | – | – | 3000 | – | 3000 |
| реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия тротуаров | – | – | 30000 | – | 30000 |
| *Мероприятия по развитию инфраструктуры дорожного движения* | | | | | |
| строительство гаражных кооперативов | – | – | – | 30000 | 30000 |
| строительство нового комплекса по обслуживанию транзитного автотранспорта АЗС, СТО | – | – |  | 100000 | 100000 |
| 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 |
| актуализвация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры | – | – | 50 | – | 50 |
| мониторинг реализации программы | – | – | 100 | – | 100 |
| *Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб* | | | | | |
| закупка новой модернизированной техники | – | – | – | 1000 | 1000 |
| внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.транспортных средств коммунальных и дорожных служб | – | – | – | – | – |
| *Мероприятия Финансирование обязательств на 2020–2030* | | | | | |
| реконструкция, ремонт улично–дорожной сети | – | 100000 | 5000 | – | 150000 |
| строительство новых улиц и дорог | – | 200000 | 10000 | – | 210000 |
| **Итого:** | **–** | **300000** | **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.

1. 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 Назаровского 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 Назаровского района должны стать:

на 2020–2025 года:

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

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

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

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

1. Организационно–правовые мероприятия включают формирование нового эколого–правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно–правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный 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 17.03.2015 № 43 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 поселений должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Дорожная сеть МО Назаровского 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 Казенное муниципальное учреждение Служба муниципального заказа МО Назаровского 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 Назаровского района.

Основными функциями Казенное муниципальное учреждение Служба муниципального заказа Назаровского 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 Казенное муниципальное учреждение служба «заказчик» Назаровского 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 правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Совершенствование нормативно–правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры МО Назаровский район 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 Назаровского района http://nazarovo–adm.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.
  1. 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 Назаровского 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 Назаровского 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 Назаровском районе Красноярского края.

В целях развития сети дорог МО Назаровского 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 бесхозяйных участков дорог, находящихся на территории МО Назаровский район. Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

# Актуализация КСОДД

Каждые 3–5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения МО Назаровский район 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. Стратегия социально–экономического положения муниципального образования Назаровский район Красноярского края до 2030 года
2. Муниципальная программа «Формирование комфортной сельской среды»
3. Муниципальная программа «Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктах поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на 2014–2022 гг.»
4. Прогноз социально–экономического развития Павловского сельсовета

Назаровского района Красноярского края на среднесрочный период (2021 – 2023 годы**)**

1. Программа «Обеспечение сохранности и ремонт автомобильных дорог местного значения Подсосенского сельсовета на 2019–2029годы»
2. Муниципальная программа «Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения» Павловского сельского совета
3. ОДН 218.0.006–2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог».
4. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС–557–р от 24.06.2002г.
5. ГОСТ Р 50597–93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
6. ГОСТ Р 52398–2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования».
7. ГОСТ Р 52399–2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
8. ГОСТ Р 52765–2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация».
9. ГОСТ Р 52766–2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
10. ГОСТ Р 52767–2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров».
11. ГОСТ Р 52607–2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей».
12. ГОСТ Р 51256–2019. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
13. ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».
14. ОДМ 218.2.020–2012 «Методические рекомендации по оценке про– пускной способности автомобильных дорог». – М.: Информавтодор. – 143 с.
15. ОСТ 218.1.002–2016 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».
16. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.