



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

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

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

ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001

Комплексная схема организации дорожного движения на территории Абанского района Красноярского края

2020 год



СибЭнергоСбережение

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

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

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

ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001



Комплексная схема организации дорожного движения на территории Абанского района Красноярского края

Заказчик: Отдел жилищно-коммунального
хозяйства, архитектуры, строительства и
транспорта администрации Абанского района
Красноярского края

Начальник отдела

_____/ А.В. Храмов /
(подпись) (Фамилия И.О.)
М.П.

Исполнитель: ООО "СибЭнергоСбережение"

Директор ООО «СЭС»

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

2020 год

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

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

Наименование органа или организации	ФИО согласующего	Подпись	Дата
Министр транспорта Красноярского края	_____	_____	_____
Начальник отделения ОГИБДД ОМВД России по Абанскому району	_____	_____	_____
ФКУ Упрдор «Енисей»	_____	_____	_____
Глава Тасеевского района	_____	_____	_____
Глава Дзержинского района	_____	_____	_____
Глава Канского района	_____	_____	_____
Глава Богучанского района	_____	_____	_____
Глава Иланского района	_____	_____	_____
Глава Нижне-Ингашского района	_____	_____	_____

ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ЗАКУПКИ (ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ) *
на выполнение работ по разработке комплексной схемы организации
дорожного движения на территории Абанского района Красноярского края

№ п/п	Наименование разделов задания	Содержание разделов задания
1	Вид работ	Выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории Абанского района Красноярского края (далее – КСОДД).
2	Основание для разработки комплексной схемы организации дорожного движения	<p>- 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»;</p> <p>- Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;</p> <p>- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».</p>
3	Цели и задачи работы	<p>Оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования или отдельных их участках для повышения пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов.</p> <p>Формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Абанского муниципального района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Абанского муниципального района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных</p>

		<p>средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры.</p> <p><i>Виды работ:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети на территории Абанского муниципального района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы; - анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Абанского муниципального района - определение парковочных пространств, создание реестра парковочных пространств, определение парковочных пространств, которые могут использоваться в качестве платных парковок; - анализ планов социально-экономического развития Абанского муниципального района; - разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Абанского муниципального района мероприятия по организации и развитию транспортно-пересадочных узлов; - разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Абанского муниципального района - разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории Абанского муниципального района - разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории Абанского муниципального района - разработка мероприятий по повышению транспортной доступности и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.
4	Место	Российская Федерация, Красноярский край,

	выполнения работ	Абанский район.
5	Сроки выполнения работ	Сроки начала работ: с момента заключения контракта. Сроки завершения работ: в течении 90 дней с момента заключения контракта
6	Состав документации	КСОДД должна содержать: - паспорт КСОДД; - характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации; - мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации; - оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения; - оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения;
7	Требования к документации Содержание работ	Паспорт должен содержать: - наименование КСОДД; - основания для разработки КСОДД; - наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения; - цели и задачи КСОДД; - показатели оценки эффективности организации дорожного движения; - сроки и этапы реализации КСОДД; - описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования; Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации должна содержать: - положение территории Абанского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края; - результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития Абанского муниципального района (при их наличии), программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий;

	<ul style="list-style-type: none"> - оценку социально-экономической и градостроительной деятельности Абанского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность; - оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Абанского муниципального района; - оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов; - оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость); - данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД); - анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района; - оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; - оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков; - анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП); - оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения; - оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.
--	--

	<p>Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации должны осуществляться в том числе на основе стратегии социально-экономического и градостроительного развития Абанского муниципального района, прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог, прогноза уровня автомобилизации и основных параметров дорожного движения, прогноза показателей безопасности дорожного движения и прогноза негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.</p> <p>IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения:</p> <p>По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть сформирован их перечень, установлена очередность их реализации, а также проведена оценка объемов их финансирования, которая должна включать расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования.</p> <p>Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких мероприятий на эффективность организации дорожного движения на территории Абанского муниципального района</p> <p>V. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения должна содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прогноз основных показателей безопасности дорожного движения; - прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;
--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - прогноз параметров эффективности организации дорожного движения; - прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения; - ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения. <p>Оценка, анализ и характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, а также обоснование решений при разработке мероприятий по организации дорожного движения должны осуществляться с использованием текстового и графического форматов.</p>
8	Работы должны соответствовать требованиям следующих нормативно-технических документов	<ul style="list-style-type: none"> - Федеральный закон от 29 декабря 2017 г., №443 «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»; - СП 34.13330.2012 «СНИП 2.05.02-85* Автомобильные дороги»; - «ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»; - «ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог»; - «ГОСТ Р 52575-2006. Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования»; - при производстве работы могут быть использованы и другие действующие, вновь принятые нормативно-технические документы.
9	Исходные данные, предоставляемые Заказчиком	<p>Состав исходных данных необходимых для выполнения работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - генеральный план Абанского сельсовета Абанского района Красноярского края; - схема территориального планирования; - перечень автомобильных дорог на

		<p>территории муниципального образования;</p> <ul style="list-style-type: none"> - статистика аварийности за период 3 предыдущих лет с указанием мест и причин дорожно-транспортных происшествий, тяжести последствий (по категориям и причинам возникновения), с указанием перечня наиболее аварийных участков, улиц и дорог; - маршрутная сеть пассажирского транспорта на территории Абанского района с указанием обслуживаемых маршрутов; - данные социально-демографической статистики за последние 5 лет; - данные об административно-территориальной структуре Абанского района; - иная информация, необходимая для разработки КСОДД (по запросу Исполнителя, при наличии).
9	Согласования и разрешения	<p>1. Подготовку, согласование и утверждение КСОДД необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ “Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации” (далее - Закон об организации дорожного движения).</p> <p>2. КСОДД для территории Абанского района должен быть согласован с отделом ОГИБДД ОМВД России по Абанскому району.</p>
10	Результат работы	<p>Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Абанского муниципального района должна соответствовать п. IV «Требования по оформлению КСОДД» Правил подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденных Приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.</p> <p>Готовый материал представляется Заказчику на бумажном носителе в сброшюрованном виде формата А-3 в цветном изображении, в твердом переплете - 3 экз. Графические материалы в виде карт-схем форматом А0, А1,</p>

		<p>A2.</p> <p>Электронные версии текстовых, графических материалов на флеш-носителе - 1 экз. в формате PDF, WORD и AutoCADDWG.</p> <p>Презентационные материалы (презентация в формате MS PowerPoint на бумажном носителе и в электронном виде).</p> <p>Структура и название документов в электронном виде должны соответствовать документам на бумажном носителе, документация в формате PDF должна быть с подписанными штампами.</p>
11	Гарантийный срок на выполненные работы	<p>В случае, если в выполненных работах после их сдачи-приемки будут обнаружены недостатки, возникшие по вине Исполнителя, предельным сроком обнаружения таких недостатков будут являться 12 (двенадцать) месяцев после подписания Заказчиком акта сдачи-приемки результатов выполненных работ. При обнаружении недостатков в выполненных работах в течение данного гарантийного срока Исполнитель гарантирует безвозмездное их устранение.</p>
12	Дополнительные сведения	<p>Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет 335,8 км.</p>

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	17
ВВЕДЕНИЕ.....	18
ЭТАП I. Паспорт КСОДД.....	20
1 Основные данные	20
1.2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения	23
ЭТАП II. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка и проведение обследований параметров дорожного движения...	26
1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)	26
2 Анализ имеющихся документов территориального планирования.	26
3 Анализ социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность.....	28
4 Анализ сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	32
5 Анализ существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов.....	37
6 Анализ организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок	39
7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения	40
8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа	40
9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	41
10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков.....	42
11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	55

- 12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 60
- 13 Анализ финансирования деятельности по организации дорожного движения 60

ЭТАП III. Разработка мероприятий по организации дорожного движения ... 62

- 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
62
- 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..... 62
- 3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление63
- 4 Мероприятия по согласованию работы светофорных объектов в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения..... 64
- 5 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов 65
- 6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств 70
- 7 Мероприятия по развитию парковочного пространства..... 71
- 8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств..... 71
- 9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках (при необходимости)..... 72
- 10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования..... 73
- 11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения 75

12	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	76
13	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	77
14	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	79
15	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств.....	81
16	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	81
17	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	81
18	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	83
19	Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	96
20	Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	100
21	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	101
ЭТАП IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения		104
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.....	104
1.1	Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД, увязанные с документами территориального планирования, документацией по планировке территории и документами стратегического планирования	104

1.2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	108
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	110
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.....	110
2.1.1 Мероприятия, которые предусмотрены государственными программами, реализуемыми на территории Абанского района.....	111
2.1.2 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	113
2.1.3 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	113
2.1.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	113
2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения	114
2.1.6 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.	114
2.1.7 Мероприятия по развитию сети дорог Абанского района	115
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.....	115
3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития	119
Этап V. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	122
1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения.....	122

2	Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение.....	125
3	Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения	126
4	Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	129
5	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	130
6	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	133
7	Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории	136
8	Предложения по развитию сети дорог.....	137
	Актуализация КСОДД.....	140
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	141
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	143

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

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

В Абанском районе, как и в Красноярском крае и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. В сочетании с тенденцией к незначительному ежегодному снижению численности населения в Абанском районе в последние годы наблюдается ежегодный прирост транспортных средств на несколько процентов в год. Улично-дорожная сеть, при этом, развивается гораздо более скромными темпами.

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 выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе Абанского района.

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

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

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

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы

Абанского района путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

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

ЭТАП I. Паспорт КСОДД

1 Основные данные

Наименование КСОДД	Выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории Абанского района Красноярского края (далее – КСОДД (Комплексная схема организации дорожного движения)).
Основание для Выполнения работ	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>Отдел жилищно-коммунального хозяйства, архитектуры, строительства и транспорта администрации Абанского района Красноярского края</p> <p>Юридический и почтовый адрес: 663740, Красноярский край, Абанский район, п. Абан ул. Пионерская, 4.</p>
Исполнитель	<p>ООО "СибЭнергоСбережение"</p> <p>Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241</p>
Основные цели разработки КСОДД	<p>Оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования или отдельных их участках для повышения пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов.</p> <p>Формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Абанского муниципального района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Абанского муниципального района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры.</p> <p>Цель проекта – формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Абанского района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного</p>

	<p>движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Абанского района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры.</p>
<p>Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:</p>	<p>сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения на территории Абанского района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;</p> <ul style="list-style-type: none"> – анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Абанского района; – определение парковочных пространств; – анализ планов социально-экономического развития Абанского района; – разработка мероприятий по оптимизации схемы организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения на территории Абанского района; – разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Абанского района, включая мероприятия по организации и развитию транспортно-пересадочных узлов; – разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Абанского района; – разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории Абанского района; – разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории Абанского района; – разработка мероприятий по повышению транспортной доступности района и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.
<p>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</p>	<p>Для достижения эффективности мероприятий по ОДД Абанского 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</p>

	<p>устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.</p> <p>На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Абанского района должны стать: содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;</p> <ul style="list-style-type: none"> – текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС; – паспортизация 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); – создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории; – создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения. <p>Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем предусматриваются в случае реализации таковых на уровне Красноярского края.</p>				
Сроки и этапы реализации КСОДД	<p>Дорожное движение в Абанском районе осуществляется на основе разработки, утверждения и последующей реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД.</p> <p>Научно обоснованные мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в Абанском районе программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, при планировании, реконструкции и развитии улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.</p>				
Объемы и источники финансирования мероприятий по ОДД	Объем финансирования (тыс. руб.)				
	Года	Федеральный бюджет	Краевой бюджет	Бюджет МО	Прочие источники
	2020	0	19037100	179834	0
	2021	*	20392200	*	*
	2022	*	20598400	*	*
	2023	*	*	*	*
	2024	*	*	*	*
	2025	*	*	*	*
	2026	*	*	*	*

	2027	*	*	*	*
	2028	*	*	*	*
	2029	*	*	*	*
	2030	*	*	*	*
	Всего	*	*	*	*

* - заполняется на основании решений общественной комиссии по развитию городской среды в целях подготовки к реализации муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Абанского района Красноярского края, в соответствии со сметным расчетом и по итогам распределения субсидий из областного бюджета Красноярского края, путем внесения изменений в настоящее приложение.

1.2 Запланированные мероприятия по организации дорожного движения

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

Наименование мероприятия	Сроки реализации
1	2
Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	
Не запланированы	-
Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	
<ul style="list-style-type: none"> – обеспечение видимости на подъездах к пересечениям; – замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения; – организация переходно-скоростных полос 	2030
Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление	
Устройство регулируемого пересечения на перекрестке ул. Пионерская и ул. Кирова в п. Абан.	
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	
Не запланированы	-
Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств	
Установка дорожных знаков улично-дорожной сети	2020-2025
Организация освещения на остановках общественного транспорта	2020-2025
Мероприятия по развитию парковочного пространства	
Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;	2020-2030
Обустройство территории около стадиона по ул. Сосновая 1, п.Абан	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	
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).	2020-2025
Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	
Не запланировано	-
Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	
Мероприятия по обустройству пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений: МКБОУ Новоуспенская СОШ МКОУ Устьянская СОШ с. Устьянск, ул. Мира, 27а МКБОУ Долгомостовская СОШ МБОУ Абанская СОШ №4	2020-2025
Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений	2020-2030
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2020-2030
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	2020-2030
Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	
Предусматривается краевыми мероприятиями	-

ЭТАП II. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, подготовка и проведение обследований параметров дорожного движения

Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации приводится для территории Абанского района и включает в себя следующие показатели:

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

Муниципальное образование Абанский район - расположено в восточной части Красноярского края, занимает территорию - 9511,1. Граничит Абанский район на востоке - с Иркутской областью, на западе - с Тасеевским, Дзержинским и Канским районами, на юге - с Иланским, Нижне-Ингашским, на севере и северо-востоке - с Богучанским районом. Протяженность района с севера на юг - 120 км, с запада на восток - 124 км. Поселок расположен на реке Абан (приток реки Усолка, бассейн Енисея).

Поселок Абан является административным центром Абанского района.

2 Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

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

Анализ имеющихся документов территориального планирования. Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от

29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

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

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

Генеральный план района

Генеральный план района разработан ОАО ТГИ «Красноярскгражданпроект» в 2009 году.

Генеральным планом в качестве основного направления развития автомобильных дорог, обеспечивающих стратегическое решение социально-экономических задач района, используя краевую целевую программу «Дороги Красноярья» (в части строительства и реконструкции, внутрирайонных дорог, ведущих к объектам бизнеса с учетом инвестиционного варианта развития), предусматривается формирование автомобильных магистралей: «Канск - Абан - Богучаны – Козинск» и «Абан-Дзержинское», с продлением последней в Мотыгинский и Большемуртинский районы.

Рекомендуется строительство и реконструкция дорог с устройством капитального покрытия на всем их протяжении.

Требуется реконструкция обхода п. Абан под III техническую категорию.

В связи с прохождением автомобильных трасс через п. Абан в район Нижнего Приангарья, открываются возможности привлечения средств на территорию Абанского района за счет развития дорожного сервиса, транзитного сообщения и для создания условий для отдыха населения.

В самом районе требуется обеспечить подъезды ко всем населенным пунктам дорогами с твердым покрытием.

Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры района и поселка предусматривает содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, содержание муниципальной улично-дорожной сети, в том числе, по которой осуществляется движение транзитного автотранспорта, содержание меж поселенческих дорог, ремонт гидротехнических сооружений.

Создание развитой транспортной системы района позволит:

- сократить количество дорожно-транспортных происшествий;

- обеспечить транспортной доступностью 62 населенных пункта района;
- сократить время пребывания в пути;
- снизить себестоимость автоперевозок;
- создать новые рабочие места.

Муниципальная программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Абанского сельсовета Абанского района Красноярского края на 2017 – 2026 годы

Основной целью Программы является- создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Абанского сельсовета.

Программа направлена на снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры, повышение качества предоставляемых услуг, улучшение экологической ситуации.

В рамках данной Программы должны быть созданы условия, обеспечивающие привлечение средств внебюджетных источников для модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

Основные задачи Программы: модернизация, ремонт, реконструкция, строительство объектов благоустройства и дорожного хозяйства;

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

3 Анализ социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Население

На 01.01.2020 год общая численность района составит 19401 чел.

В рамках административно-территориального устройства район включает 16 административно-территориальных единиц — 16 сельсоветов их площадь и численность указана в таблице 2.

Таблица 2 – Численность сельских поселений Абанского района

№	Сельские поселения	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население	Площадь, км2
1	Абанский сельсовет	посёлок Абан	1	78735	21,43
2	Апано-Ключинский сельсовет	село Апано-Ключи	6	331	537,16
3	Березовский сельсовет	село Березовка	3	794	239,86
4	Вознесенский сельсовет	село Вознесенка	1	269	712,15
5	Долгомостовский сельсовет	село Долгий Мост	2	2169	1408,22
6	Заозерновский сельсовет	село Заозёрка	3	280	147,88
7	Никольский сельсовет	село Никольск	6	480	266,30
8	Новоуспенский сельсовет	село Новоуспенка	4	785	481,94
9	Петропавловский сельсовет	село Петропавловка	6	617	233,74
10	Покатеевский сельсовет	село Покатеево	4	625	556,70
11	Покровский сельсовет	село Покровка	4	251	315,65
12	Почетский сельсовет	посёлок Почет	8	1539	2464,98
13	Самойловский сельсовет	село Самойловка	3	611	161,16
14	Туровский сельсовет	село Турово	4	698	444,42
15	Устьянский сельсовет	село Устьянск	6	1597	462,42
16	Хандальский сельсовет	село Хандальск	3	445	1057,13

Промышленность

Существующая структура экономики не в состоянии обеспечить высокие темпы экономического роста и занятость населения в долгосрочной перспективе. Отраслевая структура промышленности характеризуется данными представленными в таблице 3.

Таблица 3 – Отраслевая структура промышленности

№ п/п	Отрасли	Численность занятых	
		чел.	%
1	Деревообрабатывающая и лесозаготовительная	168	56,9
2	Добывающая	55	18,7
3	Пищевая	60	20,3
4	Производство строительных материалов	12	4,1
	Итого по промышленности	295	100

Добывающая промышленность

Добычей полезных ископаемых на территории Абанского района занимается организация ОАО Красноярсккрай уголь (ОАО «Абанский разрез»).

Месторождение расположено в 7 км на северо-восток от районного центра п. Абан и 60 км на север от г. Канск и ст. Канск-Енисейский. Добыча угля на Абанском месторождении ведется с 1983 года открытым способом.

Уголь вывозится автотранспортом по улучшенным дорогам с твердым покрытием в близлежащие районы: – Абанский, Дзержинский, Канский, Нижнее-Ингашский, Богучанский.

Лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность

Основными предприятиями, стабильно занимающимися заготовкой и переработкой древесины, а также оказывающими значительное влияние на социально-экономическую ситуацию в поселке являются следующие лесозаготовительной и/или лесоперерабатывающей деятельностью (КГАУ Долгомостовский филиал «Красноярсклес», КГАУ Абанский филиал «Красноярсклес»).

Производство строительных материалов.

Производством строительных материалов занимается асфальтобетонный завод и цех по производству бетонных блоков и брусчатки.

Асфальтобетонный завод находится на 3 км автодороги Абан – Почет. Площадка завода имеет площадь 3,014 га. Мощность асфальтобетонного завода составляет 40 тн/час.

Цех по производству бетонных блоков и брусчатки находится в северо-восточной части поселка. Производительность 500 штук в сутки.

Кирпичный завод. Районной целевой программой на 2008-2012 гг. намечено строительство кирпичного завода в п. Абан" ООО "Риада-строй". Объем выпускаемой продукции составит 5-6 млн.шт. в год. В настоящее время на площадке кирпичного завода расположен участок ООО «Верес». На перспективу планируется на этой же территории разместить кирпичный завод.

Сельское хозяйство

Общее число предприятий и организаций, включая фермерские (крестьянские) хозяйства на начало 2020 года, составляло в районе 53 единиц.

Агроклиматические условия лесостепной зоны позволяют выращивать высокие урожаи зерновых, овощей, картофеля, развивать многоотраслевое животноводство. Основными сельскохозяйственными предприятиями являются ООО «Мана», КХ Тихоненко; КФХ Сапрыкин Г.Г., ООО «Мачинское» и др. Абанский район занимает 13 место по валовому сбору зерновых культур, 10 место в крае по производству молока и 20 место - по объемам производства мяса скота и птицы.

Градостроительство

Целесообразность необходимости дальнейшего территориального развития поселка обусловлена прогнозируемым социально-экономическим развитием поселка, ростом перспективной численности и жилищной обеспеченности. Строительство необходимо не только для обеспечения потребностей возрастающего населения, но и для удовлетворения нужд существующего населения, создания благоприятных и комфортных условий жизнедеятельности человека.

Вследствие чего генеральным планом предлагаются следующие мероприятия:

- Рост жилищного фонда с 189,2 тыс.м² до 268,8 тыс.м² при реалистичном варианте развития (до 294 тыс.м² при оптимистичном варианте развития), увеличение обеспеченности жильем на одного жителя поселка с 20,1 до 28 м² (30 м²) на одного человека;
- Снос ветхого жилья и жилья с износом более 65%, строительство нового жилья на месте сноса с целью улучшения жилищных условий;
- Повышение уровня культурно-бытового обслуживания (строительство детских садов общей вместимостью 370 мест, стационара, поликлиники, спортивных сооружений, культурно-досуговых центров, предприятий торговли и общественного питания, прачечной, химчистки, расширение существующего пожарного депо до 6 а/м и др.)
- Реорганизация промышленно-коммунальных территорий, расположенных в селитебной части, формирование организованной промышленной зоны на северо-востоке поселка общей площадью 56,32 га.
- Возможность размещения предприятий малого бизнеса в проектируемых промышленно-коммунальных зонах;
- Строительство новых дорог, дорожных развязок;
- Благоустройство и организация сформированной застроенной части населенного пункта;
- Формирование лесопарковой зоны, создание парков и скверов для организации отдыха населения;
- Увеличение уровня обеспечения жилищ современными видами инженерного оборудования, замена изношенного оборудования;

- Строительство скотомогильника, свалки твердых бытовых отходов, кладбища.

Предприятия обслуживающие население

Услуги по производству и распределению электроэнергии, пара и вод в Абанском районе предоставляет ООО «Промбытжилсервис» - подача воды; ООО «ЖКХ Абанское» - производство теплоэнергии; ООО «Водоканал» - производство теплоэнергии.

Транспортный спрос

Развитие транспортной системы Абанского района является необходимым условием улучшения качества жизни жителей.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры Абанского района являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

В настоящее время внешние транспортные связи Абанского района осуществляются автомобильным транспортом.

4 Анализ сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Автомобильный транспорт

Транспорт на территории поселения представлен одним видом – автомобильным.

Проектом «Муниципальная программа «комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Абанского сельсовета Абанского района Красноярского края на 2017-2026 годы», намечен рост обеспеченности легковыми автомобилями индивидуальных владельцев на 1 тыс. жителей с 250 машин в настоящее время до 300 машин на расчетный срок, в том числе на I очередь - до 270 машин.

На расчетный срок количество автомобилей индивидуальных владельцев увеличится на 25 % и составит около 3 тыс. автомобилей.

На перспективу, в связи с ожидаемым увеличением интенсивности движения по трассе «Канск - Абан - Богучаны», которая реконструируется до

III категории с устройством асфальтобетонного покрытия, предполагается расширение услуг по обслуживанию автомобилей и пассажиров.

Автомобильный транспорт имеет большое значение с точки зрения сообщения поселения с районными и городскими центрами, и соседними районными муниципальными образованиями.

Общественный транспорт - важнейшая составная часть инфраструктуры поселения, удовлетворяющая потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием для полного удовлетворения потребностей населения в перевозках и успешной работы всех предприятий поселения.

Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобус и автомобили, находящиеся в личном пользовании

Для обеспечения безопасных условий при перевозке пассажиров и школьников требуется:

- улучшить техническое состояние большинства автобусов;
- увеличить количество транспортных средств, для уменьшения их перегрузки, для чего необходимо провести обследования перевозок и выполнить расчет;
- улучшить качество дорожного покрытия на дорогах поселка.

На территории поселения действуют одно автотранспортное предприятие, имеющее в п.Абан три автобусных пассажирских маршрута.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходилось на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт на территории Абанского района отсутствует.

Речной транспорт

Речной транспорт на территории Абанского района отсутствует.

Воздушный транспорт.

В настоящее время аэродром сохранен, как посадочная площадка военной авиации и авиации специального применения. Регулярные маршруты не совершаются.

Улично-дорожная сеть

Муниципальная улично-дорожная сеть п. Абан имеет низкие транспортно-эксплуатационные характеристики проезжей части и обустройства улиц. В осенний и весенний периоды времени затрудняется проезд транспортных средств, а также передвижение граждан по улицам, что часто вызывает социальную напряженность населения

В поселке насчитывается 64 наименования улиц и переулков, общей протяженностью 72,25 км, в том числе транзитных 14,5 км.

Протяженность улиц с капитальным покрытием оставляет 33,7 км (46,6%), переходным покрытием – 38,55 км (53,4 %).

Плотность улично-дорожной сети составляет 5,3 км / кв. км. территории и 7,7 км на 1 тыс. человек, в том числе с капитальным покрытием 2,47 км / кв. км. территории и 3,6 км на 1 тыс. человек.

Протяженность улиц с автобусным сообщением составляет 5,7 км.

Плотность улично-дорожной сети с автобусным сообщением составляет 0,42 км / кв. км. территории и 0,6 км на 1 человека, что значительно ниже норм СНиП 2.07.01-89*.

Коэффициент обслуженности застроенной территории поселка общественным транспортом составляет 0,08 (отношение протяженности улиц, по которым проходит общественный транспорт, к общей протяженности всех улиц).

Недостатки планировочной и транспортной структуры поселка:

- отсутствие четко выраженного общественного центра;
- недостаточное развитие промышленности;
- искривленность улично-дорожной сети.
- неудовлетворительное развитие транспортной инфраструктуры

Наименование, протяженность автомобильных дорог общего пользования улично-дорожной сети в границах Абанского сельсовета Абанского района Красноярского края приведена в таблице 4.

Таблица 4 – Автомобильные дороги общего пользования п. Абан

Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильных дорог	Протяженность (км)
04-201-801-ОП-МП-1	п. Абан, ул. Профсоюзов	1,500
04-201-801-ОП-МП-2	п. Абан, ул. Горняков	1,000
04-201-801-ОП-МП-4	п. Абан, ул. Октябрьская	0,750
04-201-801-ОП-МП-5	п. Абан, ул. Фрунзе	0,200
04-201-801-ОП-МП-6	п. Абан, ул. Просвещения	1,700
04-201-801-ОП-МП-7	п. Абан, ул. Чкалова	1,700
04-201-801-ОП-МП-8	п. Абан, ул. Юбилейная	1,100

Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильных дорог	Протяженность (км)
04-201-801-ОП-МП-9	п. Абан, ул. Солнечная	1,500
04-201-801-ОП-МП-10	п. Абан, ул. Березовая	0,900
04-201-801-ОП-МП-11	п. Абан, ул. Новая	0,600
04-201-801-ОП-МП-12	п. Абан, ул. Степная	2,600
04-201-801-ОП-МП-13	п. Абан, ул. Чапаева	2,050
04-201-801-ОП-МП-14	п. Абан, ул. Степанова	1,300
04-201-801-ОП-МП-15	п. Абан, ул. 40 лет Победы	1,450
04-201-801-ОП-МП-16	п. Абан, ул. Пятницкого	0,700
04-201-801-ОП-МП-17	п. Абан, ул. Пионерская	2,250
04-201-801-ОП-МП-8	п. Абан, ул. 1 Мая	2,600
04-201-801-ОП-МП-19	п. Абан, ул. Тракторная	0,300
04-201-801-ОП-МП-20	п. Абан, ул. Советская	1,950
04-201-801-ОП-МП-21	п. Абан, ул. Красная	2,500
04-201-801-ОП-МП-22	п. Абан, ул. Д.Бедного	2,500
04-201-801-ОП-МП-23	п. Абан, ул. Дорожная	1,400
04-201-801-ОП-МП-24	п. Абан, ул. Геологическая	1,300
04-201-801-ОП-МП-25	п. Абан, ул. Цветочная	0,550
04-201-801-ОП-МП-26	п. Абан, ул. Мира	0,700
04-201-801-ОП-МП-27	п. Абан, ул. Транспортная	0,750
04-201-801-ОП-МП-28	п. Абан, ул. Черепанова	1,000
04-201-801-ОП-МП-29	п. Абан, ул. Кирова	0,750
04-201-801-ОП-МП-30	п. Абан, ул. Угольщиков	0,200
04-201-801-ОП-МП-31	п. Абан, ул. Чернышевского	0,500
04-201-801-ОП-МП-32	п. Абан, ул. Луговая	1,150
04-201-801-ОП-МП-33	п. Абан, ул. Кустарная	0,850
04-201-801-ОП-МП-34	п. Абан, ул. Гоголя	0,350
04-201-801-ОП-МП-34	п. Абан, ул. Кольцевая	0,450
04-201-801-ОП-МП-35	п. Абан, ул. Гагарина	1,000
04-201-801-ОП-МП-36	п. Абан, ул. Дружбы	0,500
04-201-801-ОП-МП-38	п. Абан, ул. В.Тулова	0,200
04-201-801-ОП-МП-39	п. Абан, ул. С.Лазо	0,900
04-201-801-ОП-МП-40	п. Абан, ул. Буденного	0,600
04-201-801-ОП-МП-41	п. Абан, ул. Набережная	1,850
04-201-801-ОП-МП-42	п. Абан, ул. Карьерная	0,600
04-201-801-ОП-МП-43	п. Абан, ул. Партизанская	3,290
04-201-801-ОП-МП-44	п. Абан, ул. Гончарная	1,200
04-201-801-ОП-МП-45	п. Абан, ул. Аэродромная	3,150
04-201-801-ОП-МП-46	п. Абан, ул. Лесная	4,000
04-201-801-ОП-МП-47	п. Абан, пер. Больничный	0,400
04-201-801-ОП-МП-48	п. Абан, ул. Больничная	2,100
04-201-801-ОП-МП-49	п. Абан, ул. Комсомольская	0,500
04-201-801-ОП-МП-50	п. Абан, ул. Молодежная	1,000
04-201-801-ОП-МП-51	п. Абан, ул. Заречная	0,300
04-201-801-ОП-МП-52	п. Абан, ул. Ключевая	0,250
04-201-801-ОП-МП-53	п. Абан, ул. Горького	0,200
04-201-801-ОП-МП-54	п. Абан, ул. Дзержинского	0,400
04-201-801-ОП-МП-55	п. Абан, ул. Матросова	0,300

Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильных дорог	Протяженность (км)
04-201-801-ОП-МП-56	п. Абан, пер. Коммунальный	0,500
04-201-801-ОП-МП-57	п. Абан, ул. Примакова	0,650
04-201-801-ОП-МП-58	п. Абан, ул. Восточная	0,700
04-201-801-ОП-МП-59	п. Абан, ул. Болотная	0,550
04-201-801-ОП-МП-60	п. Абан, ул. Озерная	0,300
04-201-801-ОП-МП-61	п. Абан, ул. Пушкина	0,150
04-201-801-ОП-МП-62	п. Абан, ул. Юности	1,300
04-201-801-ОП-МП-63	п. Абан, ул. Богуцкого	0,600
04-201-801-ОП-МП-64	п. Абан, ул. А. Лебеда	1,000
04-201-801-ОП-МП-65	п. Абан, ул. Сосновая	1,750
04-201-801-ОП-МП-66	п. Абан, ул. Территория ЛПХ	0,820
ИТОГО:		72,04

Протяженность автомобильных дорог общего пользования (межпоселенческих) в границах Абанского района приведена в таблице 5.

Таблица 5 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования

Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование автомобильных дорог общего пользования улично-дорожной сети в границах Абанского сельсовета Абанского района Красноярского края	Протяженность (км)
04-201-ОП-МР-Н12	Подъезд к п. Борзово	1,1
04-201-ОП-МР-Н13	Подъезд к Озерному	1
04-201-ОП-МР-Н14	Подъезд к Белоглинной	1,7
04-201-ОП-МР-Н16	Подъезд к Тулени	10,8
04-201-ОП-МР-Н17	Абан-Почет-Пея	30,4
04-201-ОП-МР-Н18	Шивера-Луговая (дограницы района)	3
04-201-ОП-МР-Н1	Подъезд к озеру Боровое	18,8
Итого:		66,8

Основными недостатками улично-дорожной сети являются:

- отсутствие объездных автодорог, проходящих вне территории населенных пунктов, вследствие чего грузовое и транзитное движение осуществляется по центральным улицам;
- отсутствие усовершенствованных и твердых покрытий на многих улицах, 70% дорожного полотна требует ремонта;
- отсутствие тротуаров, освещения, организации водоотвода с проезжих частей.

5 Анализ существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

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

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

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

Протяженность улиц с автобусным сообщением составляет 5,7 км. Плотность улично-дорожной сети с автобусным сообщением составляет 0,42 км/ кв. км. территории и 0,6 км на 1 человека, что значительно ниже норм СНиП 2.07.01-89*.

Транспортное обслуживание населенных пунктов района затруднено и ограничено низким уровнем развития общественного транспорта и дорог, межпоселенческие маршруты общественного транспорта проходят по дорогам без капитального покрытия, объемы перевозок пассажиров общественным транспортом снижаются ввиду низкого уровня развития инфраструктуры и увеличения степени использования личных автомобилей.

Пешеходное движение осуществляется по пешеходным дорожкам, в границах существующей линии застройки.

Велосипедная дорожка - конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный дорожным знаком в п. Абан отсутствует.

В составе элементов поперечного профиля магистралей преимущественно районного значения рекомендуется предусматривать устройство велосипедных дорожек и аналогичные элементы на отрезках магистралей обще значения, без которых невозможно организовать связи между районами поселка, разобщенными искусственными преградами.

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями.

Согласно предоставленным сведениям имеется реестр муниципальных автобусных маршрутов Абанского района

В границах Абанского района перевозки пассажиров осуществляет ООО «Абанское АТП». Две единицы городских маршрутов, 17 единиц пригородных и два междугородных сообщения, данные представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Сведения о маршрутах пассажирских перевозок

№№ маршрутов	Сообщение
<i>Реестр маршрутов в п. Абан</i>	
№1	Нефтебаза-Аэропорт
№2	Маслозавод-Аэропорт
<i>Реестр пригородных сообщений</i>	
720	Абан-Сенное
1373	Абан-Березовка-Мачино
994	Абан-Самойловка-Покровка
645	Абан-Заозерка
997	Абан-Восток
841	Абан-Новоуспенка
1119	Абан-Матвеевка-Троицк
594	Абан-Апано-Ключи-Каменка
367	Абан-Петропавловка
366	Абан-Успенка-Денисовка
824	Абан-Бузан
993	Абан-Покатеево
1437	Абан-Долгий мост
985	Абан-Долгий мост-Лазарево
875	Абан-Плахино
1131	Абан-Почет
<i>Реестр международных сообщений</i>	
	Абан – Канск
	Абан - Красноярск

Для обслуживания пригородных и междугородных маршрутов на въезде в п. Абан по ул. 1-го Мая рядом с АТП размещается капитальное здание автовокзала на 50 мест единовременного пребывания пассажиров.

6 Анализ организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах п. Абан.

Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. На рисунке 1 представлена визуальная схема расположения парковочных мест по улицам поселка Абана.

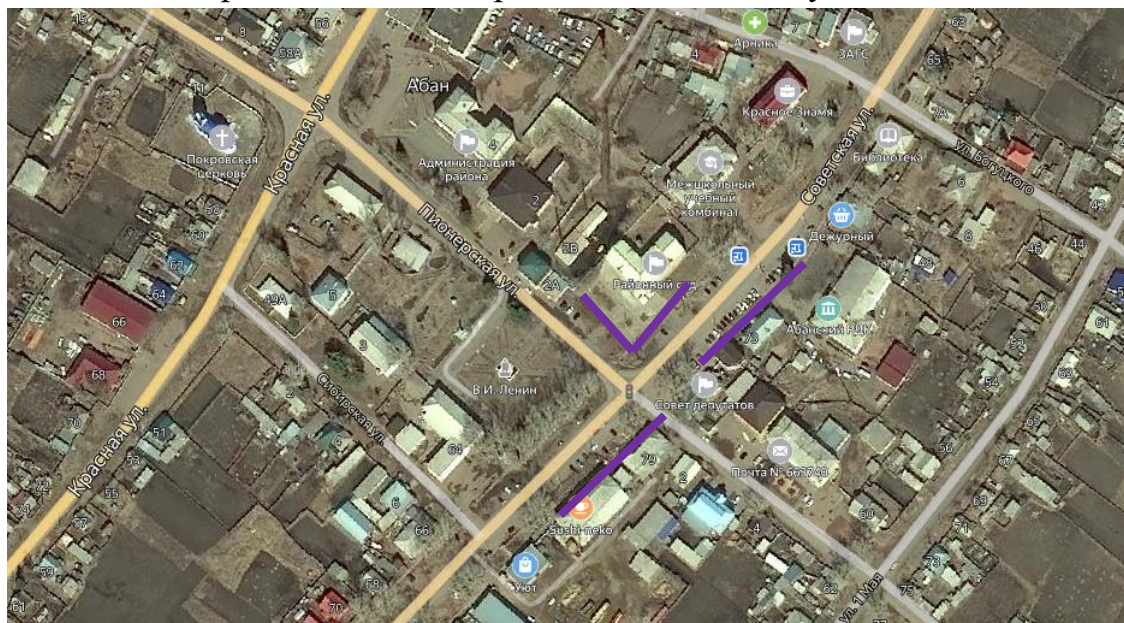


Рисунок 1– Схема организации парковочного пространства в п.Абан

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

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

Хранение легковых автомобилей осуществляется на приусадебных участках, а также на открытых автостоянках.

7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

В поселке насчитывается 64 наименования улиц и переулков, общей протяженностью 72,25 км, в том числе транзитных 14,5 км.

Протяженность улиц с капитальным покрытием оставляет 33,7км (46,6%), переходным покрытием – 38,55км (53,4 %). 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.

Прочностные характеристики существующих автомобильных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение современных тяжеловесных транспортных средств. На данных сооружениях устанавливаются «временные» знаки. Они необходимы для регулирования и обеспечения безопасности дорожного движения в период проведения работ на проезжей части дороги или прилегающей к ней обочины, при неблагоприятных погодных условиях, а также при особенностях дорожного покрытия.

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД сети Абанского района поселения был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 20% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 36% дорожной разметки требует обновления.

Таким образом большая часть применяемых ТСОДД находится в неудовлетворительном состоянии.

8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского округа

Автомобильный парк Абанского района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. За период 2017-2020 годы отмечается рост количества транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Автомобильный парк района в 2006 года составлял 7774 единиц (1,2 % от общего количества автомобилей в крае), в том числе грузовых - 1460 единиц, легковых - 6276 единиц и 38 пассажирских автобусов.

При численности постоянного населения района 25,0 тыс. человек, обеспеченность автомобилями на 1тыс. жителей составляет: всего - 310 единиц, в том числе, грузовыми автомобилями – 59 единиц, легковыми автомобилями - 250 единиц, автобусами – 1,5 единицы, что ниже среднего уровня по краю.

В п.Абан насчитывается примерно (при численности населения 9,4 тыс. человек) 2930 единиц транспорта, в том числе: грузовых– 550 единиц, легковых – 2350 единиц, автобусов – 30 единиц.

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

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

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, относительная компактность застройки создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

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

В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 году была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 2).

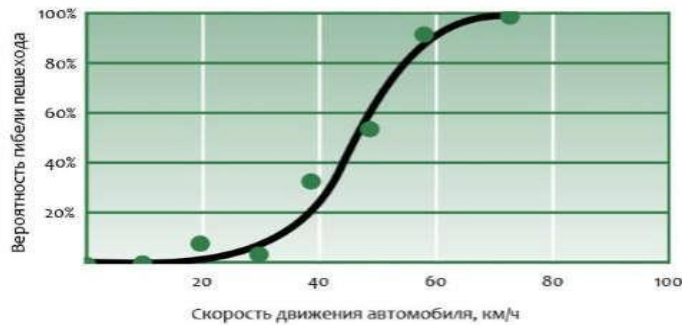


Рисунок 2– Скорость движения автомобиля, км/ч

На территории Абанского района, светофорные объекты установлены на пересечении ул. Советская- ул. Пионерская, ул. Пионерская и ул. Красная в п.Абан.

Изменения технической и функциональной классификации городских дорог требует соответствующих изменений в узлах сходящихся дорог. Реализовать перспективную УДС невозможно без своевременной и соответствующей модернизации узлов.

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

Параметры движения

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

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

Параметры движения маршрутного транспорта

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

Городские пассажирские перевозки осуществляются ООО «Абанское АТП». Количество и прохождение внутри поселковых автобусных маршрутов не обеспечивает нормативную пешеходную доступность всех жилых образований поселка. .

Реестр остановочных пунктов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок представлен в таблице 7.

Таблица 7 – Реестр остановочных пунктов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
1	1	Аэропорт- Нефтебаза	Аэропорт-Лесхоз- Кирпичный- Больница-Рынок- Милиция-Школа- ХПП-Мира-АТП- Нефтебаза	прямое направление ул. 1 Мая-ул. Тракторная-ул. Советская - ул. В. Тулова -ул. Кольцевая-ул. Больничная обратное направление ул. Больничная-ул. Кольцевая - ул. В.Тулова-ул. Советская-ул. Тракторная - ул. 1 Мая	ООО " Абанское АТП"
2	2	Хлебозавод- Аэропорт	АТП-Маслозавод- Хлебозавод- Стадион-школа №3- СХТ- Чернышевского- Столовая-Школа- Милиция-Рынок- Больница- Кирпичный-Лесхоз- Аэропорт	прямое направление ул.Пионерская-ул.Советская -ул. В. Тулова -ул. Кольцевая-ул. Больничная обратное направление ул. Больничная-ул. Кольцевая - ул. В.Тулова-ул. Советская-ул. Пионерская	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
3	100	Абан-Сенное	Абан (автовокзал)-с. Залипье-д. Борки-с. Турово-д.Сенное	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д "Канск-Абан- Богучаны"-с. Залипье-д. Борки-с. Турово -ул. Советская-д. Сенное обратное направление д. Сенное-с. Турово-ул. Советская-д. Борки-с. Залипье-а/д "Канск-Абан- Богучаны"-п. Абан-ул. Больничная-ул. В.Турова-ул.Советская-ул. Тракторная- ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
4	503	Абан-Бузан	Абан(автовокзал)-с. Залипье - д. Пушкино-д. Королево-с. Долгий Мост - с. Вознесенка-с. Хандальск-д. Бузан	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д "Канск-Абан- Богучаны"-с. Залипье-д. Пушкино-д. Королево-с. Долгий Мост -ул. Советская-ул. Дзержинского-с. Вознесенка-с. Хандальск-д. Бузан обратное направление д. Бузан-а/д "Канск-Абан-Богучаны"-с. Хандальск-с. Вознесенка-с. Долгий Мост-ул. Дзержинского-ул. Советская-	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
				д. Королево-д. Пушкино-с. Залипье-п. Абан -ул. Больничная-ул. В.Турова- ул.Советская-ул. Тракторная-ул.1 Мая 191 (автовокзал)	
5	504	Абан- Покатеево	Абан (автовокзал) - с. Залипье - д. Пушкино-с. Долгий Мост-д. Лысогорск- с. Покатеево	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д Канск-Абан-Богучаны- с. Залипье-д. Пушкино-с. Долгий Мост - ул. Советская-ул. Дзержинского-а/д "Канск-Абан-Богучаны-Покатеево"-д. Лысогорск-с. Покатеево-ул. Советская обратное направление с. Покатеево -ул. Советская-а/д"Канск- Абан-Богучаны-Покатеево"- д. Лысогорск-а/д" Канск-Абан-Богучаны"- с. Долгий Мост -ул. Дзержинского-ул. Советская - д. Пушкино-с. Залипье-п. Абан -ул. Больничная-ул. В.Турова- ул.Советская-ул. Тракторная-ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
6	533	Абан-Д/Мост	Абан (автовокзал) - с. Залипье - д. Пушкино-с. Долгий Мост	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д "Канск-Абан- Богучаны"-с. Залипье-д. Пушкино-с. Долгий Мост -ул. Советская обратное направление с. Долгий Мост -ул. Советская -а/д "Канск-Абан-Богучаны"-д. Пушкино-с. Залипье-п. Абан-ул. Больничная-ул. В.Турова-ул.Советская-ул. Тракторная- ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
7	533	Абан-Д/Мост- Лазарево	Абан (автовокзал) - с. Залипье - д. Пушкино - с. Долгий Мост - д. Лазарево	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191(автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова -ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д "Канск-Абан- Богучаны"-с. Залипье-д. Пушкино-с. Долгий Мост -ул. Советская-ул. Дзержинского-д. Лазарево обратное направление д. Лазарево-с. Долгий Мост -ул. Советская -а/д "Канск-Абан-Богучаны"- д. Пушкино-с. Залипье-п. Абан-ул. Больничная-ул. В.Турова-ул.Советская-	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
				ул. Тракторная-ул.1 Мая 191 (автовокзал)	
8	109	Абан- А/Ключи- Каменка	Абан (автовокзал)- д. Гагарино-д. Егоровка-д.Зимник- с. Апано Ключи-д. Каменка	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Тулова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-а/д "Абан-Почет"-д. Гагарино-д.Егоровка-д. Зимник-с. Апано Ключи-д.Каменка обратное направление д. Каменка-а/д"Абан-Почет"-с. Апано Ключи- д. Зимник-д. Егоровка-д. Гагарино-п. Абан -ул. Партизанская-ул. В.Тулова-ул.Советская-ул. Тракторная- ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
9	106	Абан- Н/Успенка	Абан(автовокзал) - д. Гагарино-д. Зимник- с. Новоуспенка	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Тулова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-а/д "Абан-Почет"-д. Гагарино-д. Зимник-а/д "Абан-Почет-Новоуспенка"-с. Новоуспенка -ул. Ленина-ул. Советская	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
				обратное направление с. Новоуспенка -ул. Советская- ул.Ленина-а/д "Абан-Почет- Новуспенка"- а/д "Абан-Почет"-д. Зимник-д. Гагарино-п. Абан-ул. Партизанская-ул. В.Турова- ул.Советская-ул. Тракторная-ул.1 Мая 191 (автовокзал)	
10	656	Абан-Почет	Абан(автовокзал) -д. Гагарино-д. Егоровка-д. Зимник- с. Апано Ключи-п. Сосновый-п. Озерный-д. Бирюса- с. Почет	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-а/д "Абан-Почет"-д. Гагарино-д.Егоровка-д. Зимник-с. Апано Ключи-п. Сосновый-п. Озерный-д. Бирюса-с. Почет- ул.Гагарина-ул. 40 лет Октября обратное направление с. Почет-ул. 40 лет Октября-ул. Гагарина-а/д "Абан-Почет"-д. Бирюса-п. Озерный-п. Сосновый-с. Апано Ключи- д. Зимник-д. Егоровка-д. Гагарино-п. Абан-ул. Партизанская-ул. В.Турова- ул.Советская-ул. Тракторная-ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
11	534	Абан-Плахино	Абан(автовокзал) -д. Гагарино-д. Егоровка-д. Зимник- с. Апано Ключи-п. Сосновый-п. Озерный-д. Бирюса- с. Почет-д. Плахино	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-а/д "Абан-Почет"-д. Гагарино-д.Егоровка-д. Зимник-с. Апано Ключи-п. Сосновый-п. Озерный-д. Бирюса-с. Почет-ул. Гагарина-ул.40 лет Октября-д. Плахино обратное направление д. Плахино-с.Почет-ул. 40 лет Октября- ул. Гагарина-а/д "Абан-Почет"-д. Бирюса-п. Озерный-п. Сосновый-с. Апано Ключи-д. Зимник-д. Егоровка-д. Гагарино-п. Абан-ул. Партизанская-ул. В.Турова-ул.Советская-ул. Тракторная- ул.1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
12	107	Абан- Матвеевка- Троицк	Абан(автовокзал) -д. Воробьевка - д. Алексеевка-с. Никольск-д. Матвеевка- д. Троицк-с. Самойловка	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская-ул. Пионерская-ул. Кирова-ул.Д.Бедного- а/д "Абан-Самойловка-Быстровка"-д. Воробьевка-д. Алексеевка-д. Никольск- д. Матвеевка- д. Троицк-с. Самойловка обратное направление с. Самойловка- а/д "Абан- Самойловка-Быстровка"-д. Троицк-д.	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
				Матвеевка-с. Никольск-д. Алексеевка-д. Воробьевка-п. Абан-ул. Д. Бедного-ул. Кирова-ул. Пионерская-ул. Советская- ул. Тракторная-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	
13	102	Абан- Самойловка- Покровка	Абан(автовокзал) -д. Воробьевка -д. Алексеевка-с. Никольск-с. Самойловка-д. Покровка	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская-ул. Пионерская-ул. Кирова-ул.Д.Бедного- а/д "Абан-Самойловка-Быстровка"-д. Воробьевка-д. Алексеевка-д. Никольск- с. Самойловка -д. Покровка обратное направление д. Покровка- а/д "Абан-Самойловка- Быстровка" - с. Самойловка-с. Никольск-д. Алексеевка- д. Воробьевка- п. Абан-ул. Д. Бедного-ул. Кирова-ул. Пионерская-ул. Советская-ул. Тракторная-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
14	104	Абан-Восток	Абан(автовокзал) -д. Воробьевка - д. Алексеевка-с. Никольск-с.	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская-ул. Пионерская-ул. Кирова-ул.Д.Бедного-	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
			Самойловка-д. Покровка-д. Малкасы-д Восток	а/д "Абан-Самойловка-Быстровка"-д. Воробьевка-д. Алексеевка-д. Никольск- с. Самойловка -д. Покровка-д. Восток обратное направление д. Восток-а/д "Абан-Самойловка- Быстровка"-д. Малкасы-д. Покровка- с. Самойловка-с. Никольск-д. Алексеевка- д. Воробьевка-п. Абан-ул. Д. Бедного- ул. Кирова-ул. Пионерская-ул. Советская-ул. Тракторная-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	
15	110	Абан- Петропавловка	Абан(автовокзал)- д.Высокогогородецк-п. Абан(автовокзал)-с. Петропавловка	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская -ул. В. Турова - ул. Кольцевая-ул. Партизанская-ул. Больничная-а/д "Абан- Высокогогородецк"-д.Высокогогородецк-а/д "Абан-Высокогогородецк"-п. Абан(автовокзал)-а/д "Абан- Петропавловка"-с. Петропавловка обратное направление с. Петропавловка-а/д "Абан- Петропавловка-п. Абан -ул 1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
16	101	Абан- Березовка- Мачино	Абан(автовокзал) - д.Ношино-с. Березовка - д. Мачино	прямое направление п.Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)-а/д "Абан-Березовка-Архангельское"- д.Ношино-с. Березовка-д.Мачино обратное направление д. Мачино - с. Березовка-а/д "Абан- Березовка-Архангельское"-п. Абан-ул. 1Мая 191(автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
17	103	Абан-Заозерка	Абан(автовокзал)- д. Долженовка -д. Стерлитамак - с. Заозерка	прямое направление п. Абан-ул. 1Мая 191 (автовокзал)-ул. Тракторная-ул. Советская-ул. Пионерская-а/д "Абан-Заозерка"-д. Долженовка-д. Стерлитамак-с. Заозерка обратное направление с. Заозерка-а/д "Абан-Заозерка"-д. Стерлитамак-д. Долженовка-п. Абан - ул. Пионерская-ул. Советская-ул. Тракторная-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"
18	111	Абан-Огурцы	Абан(автовокзал)-д. Новокиевлянка -д. Красный Яр-с. Устьянск-д. Огурцы	прямое направление п. Абан-ул. 1Мая 191 (автовокзал)-а/д "Канск-Абан-Богучаны"-д.Красный Яр- с. Устьянск-д. Огурцы обратное направление д. Огурцы-а/д "Канск-Абан-Богучаны"- с. Устьянск-д. Красный Яр-п. Абан -ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"

№ пп	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя
19	112	Абан-Успенка- Денисовка	Абан(автовокзал) - с. Успенка-д. Денисовка	прямое направление п. Абан-ул. 1Мая 191 (автовокзал)-а/д "Канск-Абан-Богучаны"-с. Успенка-д. Денисовка обратное направление д. Денисовка- а/д "Канск-Абан- Богучаны"- с. Успенка-п. Абан-ул. 1 Мая 191 (автовокзал)	ООО " Абанское АТП"

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

Анализ состояния безопасности дорожного движения выполнен на основании данных по статистике аварийности за 3-х летний период 2016 по 2019 годы. Статистика предоставлена ОГИБДД ОМВД России по Абанскому району приведена в таблицах 8 – 10.

Таблица 8 – Статистика аварийности на территории Абанского района представлена в таблице

Наименование	2016	2017	2018	2019
Всего ДТП	44	25	29	31
Количество раненых	52	40	33	36
Количество погибших	5	3	6	9

Таблица 9– Распределение ДТП по видам за 2019 год приведено в таблице

Вид ДТП	Количество
Столкновение, шт.	9
Опрокидывание, шт.	9
Наезд на пешехода, шт.	7
Наезд на велосипедиста, шт.	0
Наезд на препятствие, шт.	3
Наезд на стоящее ТС, шт.	1
Иной вид ДТП, шт.	1

Таблица 10 – Основные причины дорожно-транспортных происшествий:

Причины ДТП	Количество
Недостаточное освещение	1
Отсутствие освещения	2
Отсутствие дорожных знаков	1
Наезд на стоящее ТС	1
Отсутствие разметки	2
Отсутствие тротуаров	4

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполнено согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

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

- 1) выявления мест концентрации ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки

транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

Анализ ДТП включает:

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

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

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

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

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

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

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

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся ТС (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях ТС.

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

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

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

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

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

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

Оценка технико-эксплуатационного состояния участков ДТП.

Для выявления дорожных условий, способствующих формированию мест концентрации ДТП, также рекомендуется в соответствии с таблицей 6.3

ОДМ 218.4.004-2009 проводить оценку степени соответствия показателей технического уровня, эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог и дорожных сооружений нормативным требованиям.

На участке концентрации ДТП, преобладающим следует считать тот вид происшествий, количество которых составляет более 50 % от общего числа ДТП, совершенных за последний расчетный период. В случае если на участке концентрации ДТП выявлен преобладающий вид ДТП, то в числе наиболее вероятных факторов, способствующих их возникновению, следует рассматривать следующие неблагоприятные дорожные условия.

Выявление дорожных условий, способствующих формированию ДТП смотреть табл. 11.

Таблица 11 – 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.

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

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

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

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

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

13 Анализ финансирования деятельности по организации дорожного движения

С учетом того, что на территории района в ближайшее время не планируется реализация масштабных инвестиционных проектов, высоких темпов развития транспортной инфраструктуры Абанского района не ожидается.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по муниципальным контрактам, капитальный ремонт дорог не производится в связи с отсутствием в местном бюджете средств на разработку проектной документации.

ЭТАП III. Разработка мероприятий по организации дорожного движения

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

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

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

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

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

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

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и

факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети Абанского 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.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выявил необходимости введения светофорного регулирования на пересечении улиц ул. Пионерская- ул. Кирова в п. Абан.

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

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

Для борьбы с образованием заторов на улично-дорожной сети применяют на светофорном объекте адаптивное управление.

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. 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, передавая это время более загруженному направлению.

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

Итак, адаптивное регулирование крайне важно в современном мире. В рамках разработки КСОДД для Абанского района проведение адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

4 Мероприятия по согласованию работы светофорных объектов 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.

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

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

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Абанском районе нет необходимости, так как работы светофорных объектов настроены в соответствие, транспорт движется без задержек. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории района проблемных участков.

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

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

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных

переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

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

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

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

Установка пешеходных ограждений

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



Рисунок 3 – Пешеходное ограждение

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

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

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

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

Также проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и 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.

Согласно предоставленной информации от Заказчика, на территории Абанского района пешеходных переходов, расположенных в непосредственной близости к образовательным учреждениям установлены светофорные объекты, выполнено обустройство, нанесена разметка.

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.

Так же запланировано обустройство пешеходных переходов в с. Устьянск, с. Новоуспека, с. Долгий Мост, с. Апаноклучи.

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

Основными преимуществами развития велосипедного движения являются следующие принципы:

- велосипедное движение - один из принципиальных факторов устойчивого развития городского транспорта;
- велосипедное движение при должной организации существенно экономит время;
- велосипедное движение - наименее энергоемкий из всех видов городского транспорта.

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

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При

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

Также 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 (рисунок 4).



Рисунок 4 – Примеры установки велопарковок

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

6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Действующая маршрутная сеть пассажирского автобусного транспорта в Абанском районе регулируется постановлениями администрации Абанского района.

Происходящие изменения спроса на передвижения в Абанском района свидетельствуют о том, что неуклонно увеличивается доля населения,

удовлетворяющая свои потребности в передвижениях на индивидуальных автомобилях. В связи с этим необходима разработка и внедрение мер, направленных на повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта и его инфраструктуры, расширение спектра оказания услуг по перевозкам пассажиров социальной группы населения.

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

7 Мероприятия по развитию парковочного пространства

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

В ходе проведенного анализа было выявлено, что существующая дорожная сеть района отвечает сложившемуся интенсивностям движения.

8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления Абанского 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, школ, детских садов.

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

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

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

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

9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках (при необходимости)

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 Абанском районе не целесообразно, так как оно будет являться дополнительным источником аварийности на дорогах. Существующая дорожная сеть справляется с нагрузками и интенсивностями на данный момент.

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

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

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 18.

Таблица 12 – Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения 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	75 100 125 150

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
		410 380	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.

11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

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

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

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией. При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий. Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, ACCУД, 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 Абанского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду относительно малого количества ДТП и отсутствия образования заторов, но может быть реализовано в рамках краевых мероприятий.

12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между улицам и дорогами округа. Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции, вышедших за нормативные значения.

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 Абанского района на период до 2026 года. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2026 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство улично-дорожной сети на территории поселения нового жилищного строительства;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в поселении (на перспективу)

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

13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки пассажиров осуществляет ООО «Абанское АТП».

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

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

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

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

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:
 - устройство а/б покрытия 42 м^2 (д=13, ш=3, 4 м^2 - под павильон);
2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):
 - устройство а/б покрытия 13 м^2 ;
3. Заездной "карман":
 - устройство а/б покрытия - $165\text{ м}^2 \cdot 2\text{ стороны} = 330\text{ м}^2$;
 - установка бордюрного камня $90\text{ м} \cdot 2\text{ стороны}$;
4. Тротуары и пешеходные дорожки:
 - устройство а/б покрытия $\sim 75\text{ м}^2$ (Ш-1.5 м, д-50м);
 - установка бордюрного камня $\sim 103\text{ м} \cdot 2\text{ стороны}$;
5. Пешеходный переход:
 - нанесение разметки 24 м^2 ;
 - установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт;
6. Автопавильон (1 шт.);
7. Скамьи (2 шт.);
8. Урны для мусора (2 шт);
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, обустройство пешеходных переходов в с. Устьянск, с. Новоуспека, с. Долгий Мост, с. Апаноклучи, в зависимости от расположения

остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 5.

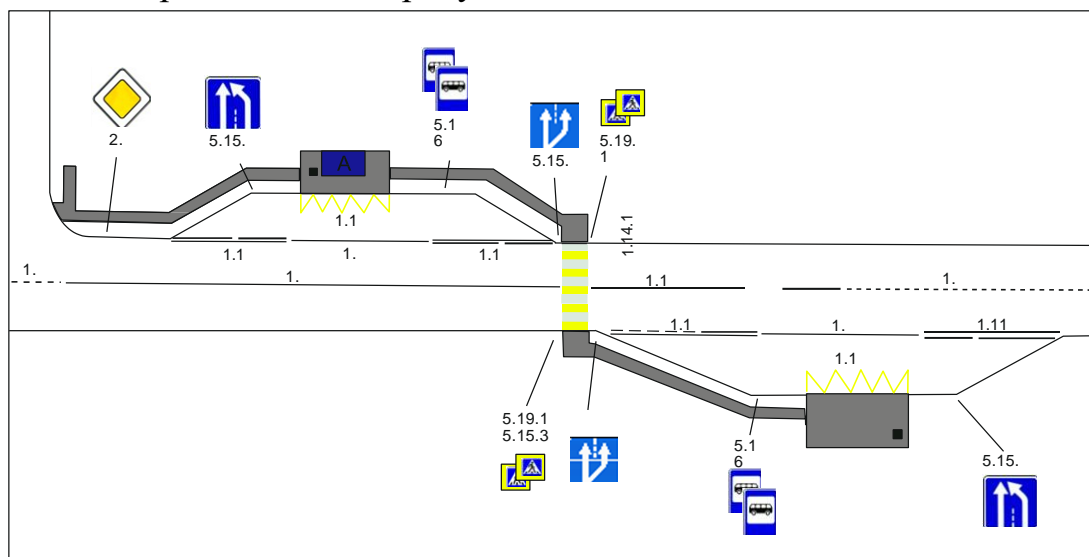


Рисунок 5 – Размещение остановочного объекта

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

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

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

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

На автомобильных дорогах Абанского района автобусные остановки оборудованы автопавильонами. Для обеспечения качественного функционирования системы перевозок общественным транспортом необходимо обеспечить приведение в нормативное состояние существующих автобусных остановок и автопавильонов, а также осуществить строительство недостающих.

В рамках разработки КСОДД Абанского района ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

14 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 - 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

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

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

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

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

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

15 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств

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

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

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

17 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 населенных пунктах.

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

В настоящее время в населенных пунктах входящих в состав Абанского района 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, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты (таблица 13).

Таблица 13 – Адресная ведомость мест скопления людей

Наименование	Адрес
Абанский районный совет депутатов	п. Абан, ул. Пионерская, №4
Центр занятости населения Абанского района	п. Абан, ул. Советская, д. 73
Отдел внутренних дел по Абанскому району	п. Абан, ул. Красная, 49
Почта	Профсоюзная, 1
Сбербанк	Абан, ул. Пионерская, 1
Абанская центральная районная больница	Абан п., Больничная, ул. 26
МБОУДОД "Абанская ДМШ"	Абан п, Мира ул, 1
МБОУ ДОД "ДЮСШ "Лидер""	Абан п, Степанова ул, 6 А
МБОУ Абанская ООШ№1	Абан п, Д.Бедного ул, 56

Абанская СОШ № 4	Абан п, 1 Мая ул, 101
Абанская СОШ №3	Абан п, Степанова ул, 6 А
МКДОУ № 5 "ТЕРЕМОК"	поселок Абан, ул Октябрьская, д 9Б
МБДОУ АБАНСКИЙ ДЕТСКИЙ САД № 4 "УМКА"	поселок Абан, ул Пионерская, д 92А
МБДОУ АБАНСКИЙ ДЕТСКИЙ САД № 3 "СВЕТЛЯЧОК"	поселок Абан, ул Д.Бедного, д 45А
МКДОУ "АБАНСКИЙ ДЕТСКИЙ САД № 1 "РОСИНКА"	поселок Абан, ул Богуцкого, д 1 Телефон: +7 391 632-25-24

18 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

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

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

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

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;
- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

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

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

На основании результатов проведенного обследования 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 Абанского района.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для

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

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

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

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80‰. Параметры площадок указаны в таблице 14.

Таблица 14 – Параметры площадок

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

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливают по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011. 5.3.2 Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно - для полос, предназначенных для движения

маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

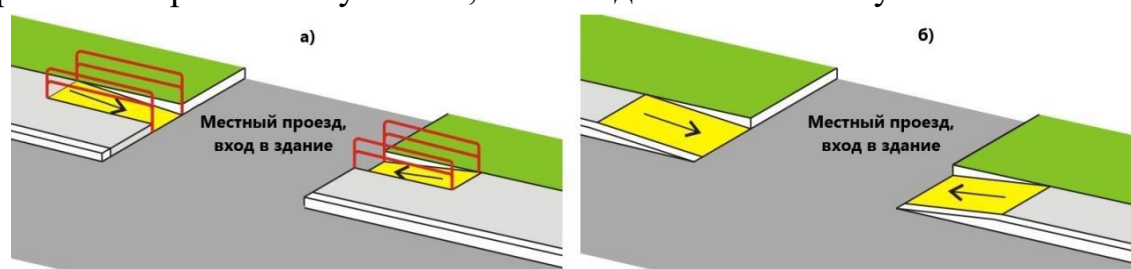
Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007–2011.

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

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

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

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



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

Рисунок 6– Примеры оборудования коротких пандусов при различных условиях доступности

Пешеходные переходы через автомобильные дороги, в том числе обоснование и выбор места их расположения, выбор типа и основных

параметров, выполняют согласно ГОСТ Р 52398-2005, ГОСТ Р 52765-2007, ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52289-2004, СП 42.13330.2011, СНиП 2.05.02-85, СП 35.13330.2011.

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

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

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

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

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

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

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

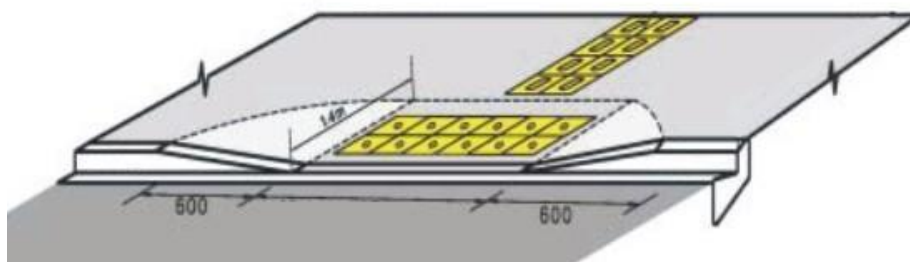


Рисунок 7 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

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

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

Пандусы, приподнятые над поверхностью проезжей части, имеют закругление выступающей кромки радиусом не менее разницы уровней поверхностей, но не более 50 мм.

Величина уклона пандуса устанавливается в следующих пределах:

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

Ширина пандуса принимается с учетом максимальной среднечасовой интенсивности групп пешеходов:

а) для комфортных условий:

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

б) для нормальных условий:

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

групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

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

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

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

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

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

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

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

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

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 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;

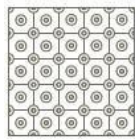
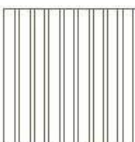
- поверхности из резинопolyуретана или подобного эластомерного материала.





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

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

Номенклатура тактильных покрытий, используемых в пешеходной зоне, представлена в таблице 15.

Таблица 15 – Виды тактильных плиток

Назначение	Размеры	Форма рифления	Место
Внимание, подземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед	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	С продольными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

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

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

Оптимальными для маркировки являются ярко-желтый и ярко-красный цвета.

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

Бортовой камень, размещаемый в местах устройства пандуса, должен иметь контрастную окраску относительно поверхности окружающего фона. Съезды с тротуаров должны иметь уклон не более 1:10.

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

Принципиальные схемы устройства покрытий пешеходной зоны с

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

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими нормативами:

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

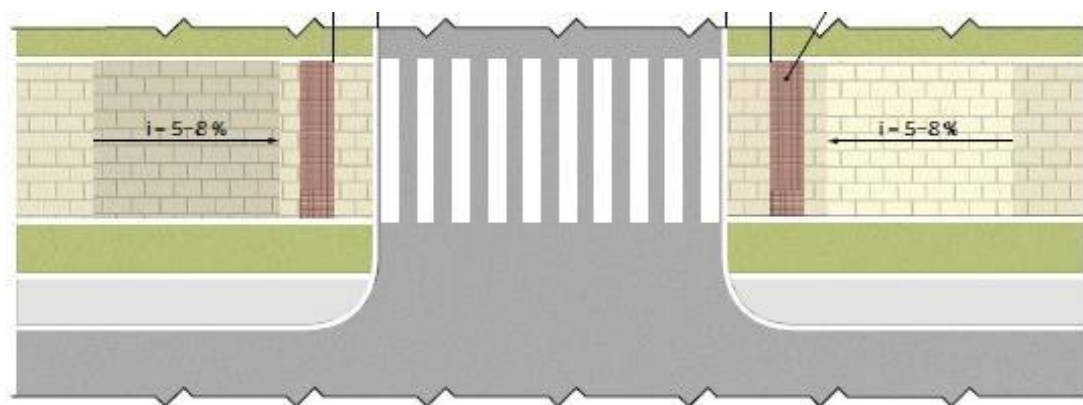
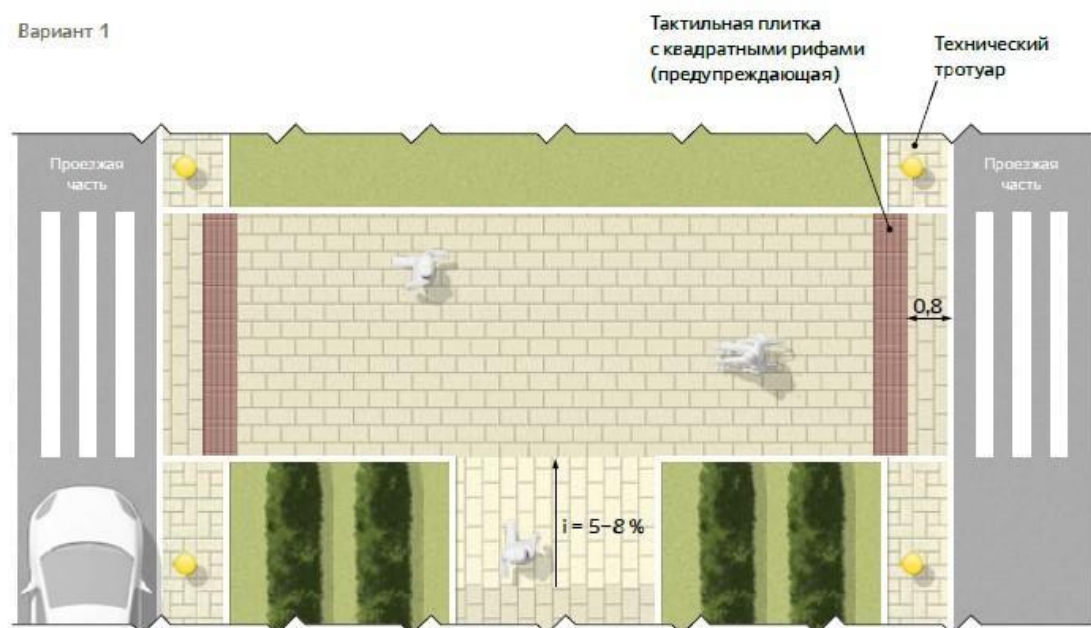


Рисунок 8 – Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами



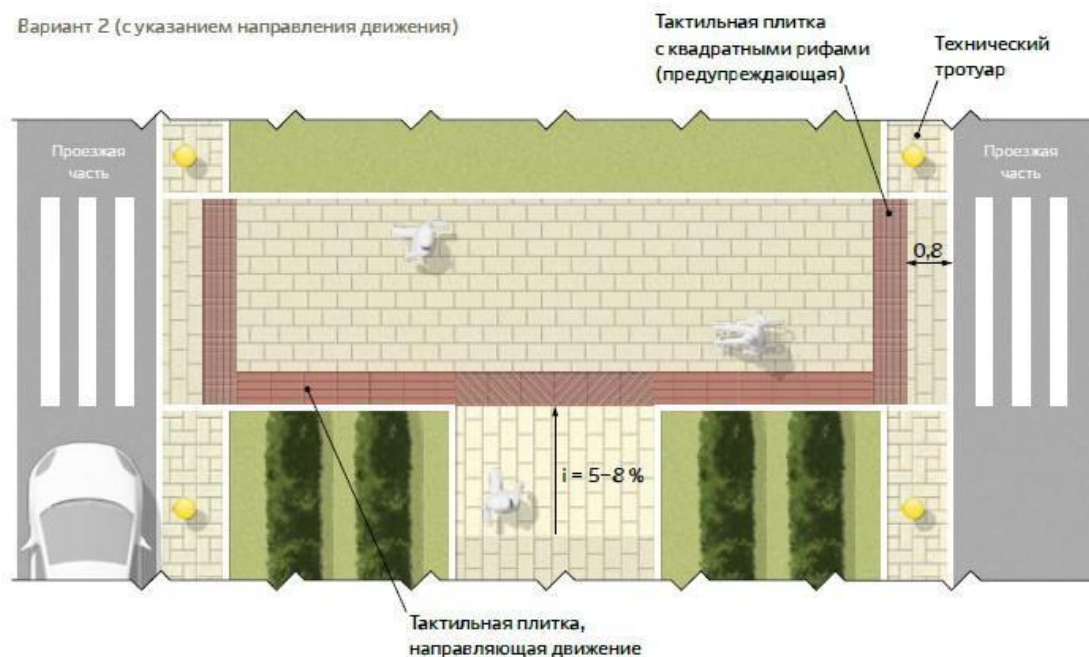


Рисунок 9 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

Требования к звуковым указателям для инвалидов установлены ГОСТ Р 51671-2000. 74 ОДМ 218.2.007-2011. В качестве акустических указателей рекомендуется использовать поверхности из резины или другого материала, в том числе имеющего специальную обработку поверхности, при соприкосновении с которыми подошвами обуви или касания белой трости производится звук, отличный от остальных поверхностей. Звуковые маяки, воспроизводящие в автоматизированном режиме или по запросу музыкальные и шумовые сигналы, рекомендуется применять на остановочных пунктах, пешеходных переходах, в зонах проведения дорожных работ и других местах в качестве средств ориентирования слепых и слабовидящих людей. Указанные устройства могут быть локальными или находиться в составе сетевых систем радиоинформационного обеспечения инвалидов. На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р 51648-2000 и предусматривает звуковые сигналы перехода (рисунок 10).



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории района были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых сведены в таблицу 21.

Таблица 16 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории округа

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
1	Отделение <u>Сбербанка России</u>	ул. Пионерская	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875– 2007

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
2	Абанская ЦРБ	Ул. Больничная	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
3	Автовокзал	Ул. 1 Мая	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
4	Администрация района	Ул. Пионерская	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
5	УПФР	Ул. Пионерская	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007
6	Центр занятости, Налоговая инспекция	Ул. Советская	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.

19 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

перехода.

6. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский») рисунок 12.

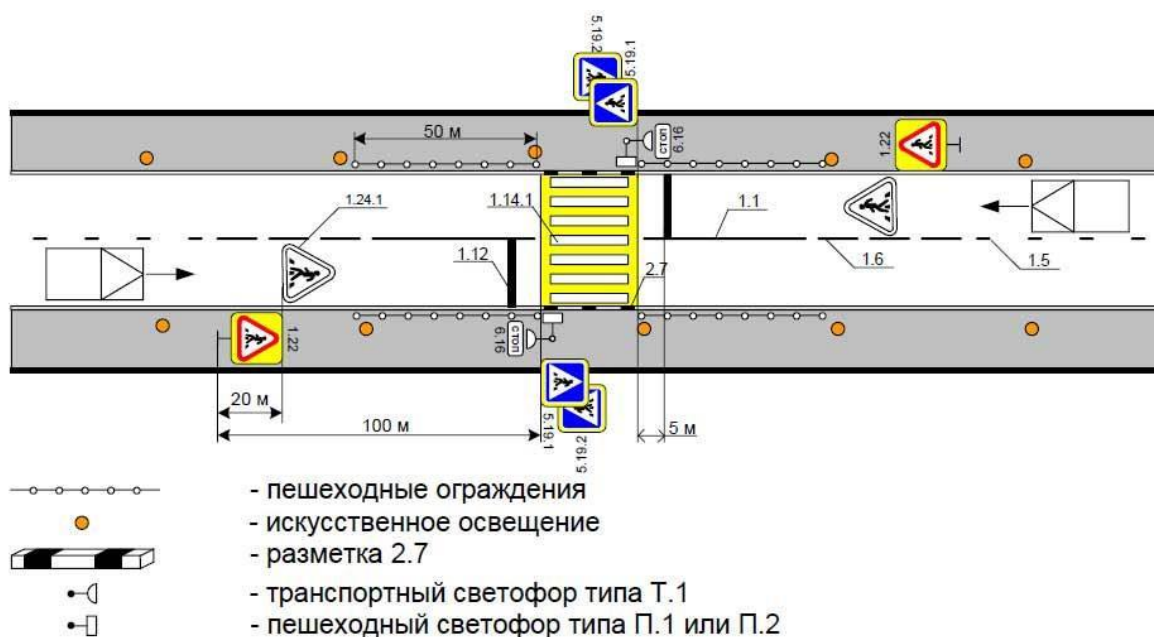


Рисунок 12 – Оборудование пешеходного перехода

Согласно предоставленным данным, уже идет подготовка мероприятий по обустройству пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений:

- 1 МКБОУ Новоуспенская СОШ
- 2 МКОУ Устьянская СОШ с. Устьянск, ул. Мира, 27а
- 3 МКБОУ Долгомостовская СОШ
- 4 МБОУ Абанская СОШ №4

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

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

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

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

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

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);
- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

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

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

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

Проведенный в рамках разработки настоящей КСОДД анализ официальных документарных данных из общедоступных достоверных источников выявил отсутствие нормативных правовых актов органов местного самоуправления Абанского района, органов государственной власти субъекта

Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций. Также отсутствует информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях города.

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

20 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 Абанском районе принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории района.

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

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

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

В целях развития сети дорог планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего

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

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

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

21 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 округа. Данные мероприятия могут быть реализованы в рамках краевых мероприятий.

ЭТАП IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий 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 района 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 Абанского района является не особо привлекательным для инвесторов, перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным дальнейшим развитием инвестиционной привлекательности. С учетом сложившихся тенденций развития факторов, способствующих привлечению производств в Абанского района на период до 2025 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.

Генеральный план Абанского района определяет главным принципом развития - создание благоприятных условий для жителей поселка.

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

- численность населения;
- количество рабочих мест;

– уровень автомобилизации населения.

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

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

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

Вариант 2 (умеренно-оптимистический). На территории Абанского района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Повышение качества жизни за счет улучшения системы здравоохранения, образования, обеспечения граждан жильем и прочих социальных аспектов.

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

таблице 17.

Таблица 17 – Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

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

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

По состоянию на 2019 г. численность населения Абанского района составила 19665 жителя.

Демографическая ситуация района на протяжении последних лет характеризуется увеличением численности населения. Прибыль общей численности населения за анализируемый период формировалась в большей степени за счет положительного значения показателя миграции населения, в том числе из-за активного жилищного строительства. Миграция является важным компонентом формирования численности населения и общего прироста населения.

Это явление имеет далеко идущие экономические последствия – рост в перспективе численности трудовых ресурсов, нивелирование общего для страны уровня старения трудового потенциала, снижение средних показателей заболеваемости, уменьшение демографической нагрузки на трудоспособное население и соответственно затрат на социальное обеспечение лиц старше и младше трудоспособного возраста, увеличение потенциальных возможностей экономического роста.

Инвестиционная политика, проводимая в Красноярском крае, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению в поселок дополнительных ресурсов.

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

Таким образом, устойчивые тенденции постепенного роста численности населения Абанского района в анализируемом периоде обусловлены устойчивым механическим приростом населения и превышением рождаемости над смертностью, согласно существующего Генерального плана района.

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

Основную возрастную группу территории составляет население в трудоспособном возрасте. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность.

Трудовые ресурсы Абанского района складываются из населения в трудоспособном возрасте за исключением неработающих инвалидов 1 и 2 группы и лиц, вышедших на пенсию на льготных условиях. Дополнительным резервом трудовых ресурсов являются пенсионеры по возрасту, продолжающие трудовую деятельность и подростки, занятые в экономике.

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

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

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

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам жилищного строительства.

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

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

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

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

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения

транспортной инфраструктуры - базовый (реалистичный) и оптимистичный.

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

Рост интенсивности движения на УДС Абанского района к 2030 году на УДС района составит 5-10% при базовом варианте развития и 16% при оптимистичном.

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

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

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

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

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие района в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, базовый (реалистичный) вариант

развития Абанского района является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

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

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2035 года.

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

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

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

2.1 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования, учитывающие возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств,

а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов

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

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

2.1.1 Мероприятия, которые предусмотрены государственными программами, реализуемыми на территории Абанского района

Абанский район принимает участие в реализации мероприятий государственных (региональных) программ Красноярского края:

1 Реформирование и модернизация жилищно-коммунального хозяйства и повышение энергетической эффективности в Абанском районе», утвержденную постановлением администрации Абанского района от 28.10.2013 № 1439-п

2 Защита от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и обеспечение безопасности населения Абанского района»

(в редакции постановлений администрации Абанского района:

от 09.10.2017 № 489-п; от 13.11.2017 № 556-п; от 28.03.2015 № 125-п; от 14.11.2018 № 504-п; от 07.11.2019 № 409-п

3 Развитие образования в Абанском районе от 25.10.2013 № 1437-п

4 Молодежь Абанского района в XXI веке от 28.10.2013 п. Абан №1436-п

В соответствии с проводимой политикой регулирования трудовых отношений и занятости населения главными стратегическими целями и задачами в развитии занятости населения следует считать:

- поддержание уровня рождаемости и снижение преждевременной смертности;
- повышение миграционной и инвестиционной привлекательности территорий;
- создание условий для реализации экономической активности пенсионеров и подростков;
- содействие самостоятельной занятости населения и открытию собственного дела;

- расширение направлений, контролирование объемов трудовой миграции;
- повышение качества рабочей силы.

2.1.2 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Воздушный транспорт

На территории Абанского района развитие воздушного транспорта на перспективу не планируется.

Речной транспорт

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

Железнодорожный транспорт

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

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

Таблица 18 – Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Разработка документа планирования перевозок	2020-2025	-	100	-	-
Установка элементов транспортной навигации	2020-2025	-	100	-	-

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

Таблица 19 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Организация парковочного пространства	2020-2025	-	100	-	-
Нанесение разметки	2020-2025	-	100	-	-
Изготовление информационных материалов	2020-2025	-	100	-	-
Организация стоянки	2020-2025	-	100	-	-

транспортных средств					
----------------------	--	--	--	--	--

2.1.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

Таблица 20 – Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Установка дорожных знаков и информационных знаков	2020-2025	-	100	-	-
Установка пешеходных ограждений	2020-2025	-	100	-	-
Обустройство пешеходных переходов	2020-2025	-	100	-	-
Реконструкция, ремонт и устройство тротуаров	2020-2025	-	100	-	-

2.1.6 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 21 – Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Наименование мероприятий	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		фед. бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства
Закупка новой модернизированной техники	2020-2025	-	-	-	100
Внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	2020-2025	-	-	-	-

2.1.7 Мероприятия по развитию сети дорог Абанского района

Таблица 22 – Мероприятия по развитию сети дорог

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

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

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

- реконструктивно-планировочные;
- организационные.

Реконструктивно-планировочные мероприятия

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

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- 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.

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.

Основные автотранспортные магистрали Абанского района соединяют его крайние точки по всему району с соседними поселениями.

Это самая важная часть транспортной системы поселения. Автодороги имеют особое значение в обеспечении межпоселенческих транспортных перевозок между поселениями района, а также играют важную роль в экономическом освоении территории округа.

Усовершенствование этих автодорог осуществляется собственником – Краевым Управлением Дорог.

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

Планируемые усовершенствования магистралей 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 Абанского района на участках магистралей, проходящих по территории городского округа. В целях управления движением на указанных участках необходимо ограничение скоростей движения транспорта в целях сокращения числа инцидентов (наездов транспорта на пешеходов, животных и придорожные объекты капитального строительства). Регулирование движения на автомагистралях вне населенных пунктов призвано предотвратить инциденты на опасных участках магистралей.

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

В целях улучшения регулирования движения на магистралях рекомендуется:

- продолжить планирование и координацию действий уполномоченных государственных органов по сокращению числа инцидентов на автомагистралях района;
- осуществлять разработку проектных документов по вопросам регулирования движения на автомагистралях;
- разработать мероприятия по системе быстрого реагирования на инциденты (с оказанием своевременной медицинской помощи пострадавшим);
- поддерживать систему коммуникаций (радиочастоты и средства мобильной связи) для чрезвычайных респондентов, сообщающих об инцидентах.

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

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

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

Необходимо предусмотреть следующие работы по усовершенствованию существующих автодорог:

1. Строительство дорог ко вновь возводимым домам;
2. Поэтапное усовершенствование автомобильных дорог с грунтовым покрытием;
3. Расширение дорог с проблемными участками.

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

Часть дорог Абанского района 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 напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Проведение ямочного ремонта дорожного полотна проводится ежегодно.

Организационные мероприятия

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

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

3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий 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 23.

Таблица 23 – Оценка объемов и источников финансирования

Наименование мероприятий	Финансирование обязательств на 2020-2030 гг., тыс.руб.				Итого
	фед. Бюджет	бюджет края	бюджет МО	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	-	50	-	-	50

Наименование мероприятий	Финансирование обязательств на 2020-2030 гг., тыс.руб.				Итого
	Фед. Бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства	
планирования перевозок					
установка элементов транспортной навигации	-	100	-	-	100
организация парковочного пространства	-	100	-	-	100
нанесение разметки	-	300	-	-	300
изготовление информационных материалов	-	100	-	-	100
<p><i>Мероприятия по обустройству пешеходного перехода вблизи образовательного учреждения:</i> МКБОУ Новоуспенская СОШ МКОУ Устьянская СОШ с. Устьянск, ул. Мира, 27а МКБОУ Долгомостовская СОШ учреждения МБОУ Абанская СОШ №4</p>					
Установка дорожных знаков и информационных знаков	-	363, 999	4,5	-	368,499
Установка пешеходных ограждений					
Обустройство пешеходных переходов					
Реконструкция, ремонт и устройство тротуаров					
Итого по пешеходным переходам:	-	1013,999	4,5	-	1018,999
<i>Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры</i>					
строительство гаражных кооперативов	-	-	-	3000	3000
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
актуализация программы комплексного развития транспортной	-	50	-	-	50

Наименование мероприятий	Финансирование обязательств на 2020-2030 гг., тыс.руб.				Итого
	фед. Бюджет	бюджет края	бюджет МО	внебюджетные средства	
инфраструктуры					
мониторинг реализации программы	-	-	100	-	100
<i>Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</i>					
закупка новой модернизированной техники	-	-	-	1000	1000
внедрение сервисов ИТС за контролем работой техники.транспортных средств коммунальных и дорожных служб	-	-	-	-	-
<i>Мероприятия Финансирование обязательств на 2020-2030</i>					
реконструкция, ремонт улично-дорожной сети	-	10000	5000	-	15000
строительство новых улиц и дорог	-	20000	1000	-	21000
Итого:	-	31950	6100	104000	144123, 996

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.

Этап V. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Аналитическая подсистема позволяет оценить пороговые уровни индикаторов ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения как с учетом информации в целом, так и посредством детального

статистического анализа. Кроме того, МИАС позволяет производить ранжирование регионов Российской Федерации по показателям безопасности дорожного движения, а также формировать паспорта субъектов на основе этих показателей². Математический аппарат позволяет строить интегральные оценки уровня БДД в субъектах Российской Федерации, а также оценивать эффективность деятельности подразделений ГИБДД, направленной на снижение аварийности, на основе тщательного анализа административной практики и выполнения мероприятий предусмотренных, федеральными целевыми программами, в частности Приказом МВД России от 16.08.2014 г. № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

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

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

Статистические возможности анализа причин ДТП и мотивации противоправного поведения на дороге реализуются в изучении всей совокупности социальных воздействий прошлого, настоящего и возможного будущего во взаимодействии с личностью правонарушителей.

Таким образом, решение задач в области обеспечения БДД осуществляется на основе анализа множества показателей аварийности, параметров и характеристик движения автотранспорта. Использование автоматизированных информационных систем упрощает проведение комплексного статистического анализа информации о ДТП и способствует повышению эффективности государственного регулирования в данной сфере. Это необходимо для достижения социально-экономического эффекта в виде снижения социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий.

2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Разработка инженерных мероприятий по организации дорожного движения возможна лишь при наличии информации о характере транспортных и пешеходных потоков и условий, при которых происходит движение. На основе исследования дорожного движения и практики его организации выработаны многочисленные измерители и критерии для его описания. При рассмотрении показателей дорожного движения следует выделить те, которые являются первичными. К ним следует отнести показатели, определяемые потребностями в перевозках пассажирские и грузовые, а также в пешеходные сообщения.

Наиболее часто применяются характеристики и указатели дорожного движения:

1. интенсивность движения
2. состав транспортного потока
3. плотность потока
4. скорость движения
5. продолжительность задержек движения.

Основным параметром характеризующим дорожное движение, является интенсивность дорожного движения.

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих пересечение дороги за ед. времени. В качестве расчетного периода времени принимается: год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (10-15 мин).

В соответствии с Руководством по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах расчет существующей и прогнозирование перспективной интенсивности движения на автомобильных дорогах заключается в определении вероятного количества автотранспортных средств, совершающих поездки между парами корреспондирующих населенных пунктов рассматриваемой территории, корреспонденции между которыми являются значимыми. При этом прогнозирование интенсивности движения сводится к формированию потоков имеющегося или перспективного парка автотранспортных средств на соответствующей сети автомобильных дорог рассматриваемой территории.

Реализация программ развития сети автомобильных дорог, особенно в части сокращения перепробега, оказывает существенное влияние на эффективность работы автотранспорта и сопровождается изменениями его интенсивности и маршрутов движения. Эти изменения связаны с генерацией

автотранспортных потоков и их перераспределением на сети дорог. Чем более существенны изменения в сети дорог, тем значительнее изменения в объемах и маршрутах автотранспортных потоков. Изменения последних могут быть выявлены только в результате учета изменений в условиях движения автотранспорта, совершающего поездки между корреспондирующими пунктами, в том числе и возможности использования более коротких и комфортабельных маршрутов.

При расчете интенсивности движения между парой корреспондирующих населенных пунктов кратчайшее расстояние между ними устанавливают исходя из времени и комфортабельности сообщения. В связи с этим при расчетах используют приведенную длину участков автомобильных дорог. Коэффициент приведения длины участков дорог устанавливают по соотношению скорости движения на рассматриваемом участке к скорости движения при эталонных условиях движения. В качестве эталонных условий при определении коэффициента приведения длин участков автомобильных дорог принято движение по дороге I б категории с разделительной полосой.

Интенсивность движения, при прочих равных условиях, зависит от административной значимости и подчиненности корреспондирующих населенных пунктов, т.е. от уровня их связанности.

В то же время большие сложности связаны с необходимостью определения приведенных кратчайших расстояний между большим количеством пар корреспондирующих населенных пунктов и переопределения их с учетом загрузки дорог автотранспортными средствами. Без использования современных вычислительных средств решение такой задачи связано с большими затратами времени.

В связи с этим для прогнозирования интенсивности движения целесообразно использовать специализированные программные комплексы, выполняющие расчеты на основе создаваемых баз данных, содержащих необходимую информацию о технических параметрах участков автомобильных дорог и о населенных пунктах.

3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

1. Обеспечение эффективности организации дорожного движения осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного

самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения, посредством реализации мероприятий по организации дорожного движения, к которым относятся:

1) управление распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;

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

3) оптимизация циклов светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление;

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

5) развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов;

6) введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

7) развитие парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог);

8) введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств.

2. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, уполномоченные в области организации дорожного движения, обязаны принимать меры по обеспечению эффективности организации дорожного движения посредством реализации мероприятий, обоснование необходимости которых содержится в документации по организации дорожного движения.

4. При управлении распределением транспортных средств на дорогах должны быть учтены мероприятия по строительству, реконструкции,

капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог, а также иных объектов капитального строительства, влияющих на основные параметры дорожного движения.

5. При выполнении работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участков дороги проезжая часть на данных участках дороги может быть закрыта для проезда не более чем на 50 процентов. В случае необходимости закрытия проезда на участках дороги более чем на 50 процентов должен быть обеспечен объезд данных участков дороги. Устройство ограждений в целях выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги допускается не раньше чем за три календарных дня до начала указанных работ. Установка ограждений для выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги, сроки выполнения которых не определены в договорах на выполнение указанных работ, не допускается.

6. Повышение пропускной способности дорог должно достигаться в том числе за счет обустройства остановочных пунктов (при наличии возможности) уширениями проезжей части (заездными карманами) или переходно-скоростными полосами в соответствии с законодательством о техническом регулировании.

7. Размещение на дороге технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных документацией по организации дорожного движения, не допускается.

8. Высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления вправе вводить временные ограничение или прекращение движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения соответственно на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения в отношении транспортных средств определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в отношении определенных дней и времени суток.

9. В случае принятия решения о введении временных ограничений или прекращения движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченные органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области организации дорожного движения,

уполномоченные органы местного самоуправления в области организации дорожного движения обязаны осуществить компенсационные мероприятия (повышение качества работы маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, открытие новых маршрутов регулярных перевозок или увеличение провозных возможностей действующих маршрутов регулярных перевозок, организация парковок (парковочных мест), развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов, иные подобные мероприятия), направленные на повышение качества транспортного обслуживания населения.

4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится влияние факторов,

Рассмотрим отдельные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт, служит главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность. Снижение двигательной активности. Исследования показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию. Учитывая сложившуюся планировочную структуру Абанского района и характер дорожно-транспортной сети, можно сделать вывод о сравнительной благополучности экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека. Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения,

снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимо вести разъяснительную работу среди жителей направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении. Необходимо развивать инфраструктуру, ориентированную на сезонное использование населением велосипедного транспорта и пешеходного движения.

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

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

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

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено

на снижение количества ДТП;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского поселения должны стать:

на 2020-2025 года:

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

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

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

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

сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры 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 поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

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

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

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

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

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

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 26.12.2018 № 480 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

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

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

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

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

Заказчиком КСОДД является Администрация Абанского района Красноярского края. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, 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 Абанского района.

Основными функциями администрации Абанского 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 района 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 глава администрации Абанского 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.

7 Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана Абанского 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 общим правилам, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

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

Внесение изменений в Генеральный план 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

Абанского района <http://abannet.ru>.

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

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории района 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.

8 Предложения по развитию сети дорог

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

Транспортная система Абанского 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 района.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры 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 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 Абанского района Красноярского края.

В целях развития сети дорог Абанского 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 паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории Абанского района. 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 района с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения Абанского района решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное макро- и микро моделирование на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично- дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяженность 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.

Был проведен анализ транспортной ситуации в одном из ключевых узлов округа. Было выявлено минимальное количество транспортно-дорожных проблем на исследуемом участке. Были сформированы картограммы скорости и интенсивности ТП для исследуемого участка.

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;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Генеральный план МО «Абанского района»
2. Правила землепользования и застройки Абанского района;
3. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Абанского района;
4. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
5. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС-557-р от 24.06.2002г.
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 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
13. ГОСТ Р 52282-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».
14. ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог». – М.: Информавтодор. - 143 с.
15. ОСТ 218.1.002-2003 «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.