

**РАЗРАБОТАНО**  
**ООО «СПБ-Энерготехнологии»**  
**Генеральный директор**  
**Д. В. Миронов**

**УТВЕРЖДЕНО**

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

**СОГЛАСОВАНО**

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

**«Комплексная схема организации дорожного движения  
(КСОДД) на территории муниципального района  
«Железнодорожный район» Курской области»**

**ТОМ №3**  
**Количество томов 3**

**Санкт-Петербург**  
**2019 год**



СПБ-Энерготехнологии

ООО «СПБ-Энерготехнологии»  
г. Санкт-Петербург, ул. Стародеревенская,  
д.11/2 оф.423-424  
Тел. 8(812) 429-72-84  
www.spbent.ru

## ЛИСТ СОГЛОСОВАНИЯ

### РАЗРАБОТАНО

ООО «СПБ-Энерготехнологии»

Генеральный директор

Д. В. Миронов

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

### УТВЕРЖДЕНО

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

### СОГЛАСОВАНО

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

## СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Генеральный директор	_____ Д. В. Миронов
Технический директор	_____ А. В. Ардашев
Руководитель проекта	_____ А.С. Родионова
Ведущий инженер-проектировщик	_____ К. М. Шаврукова

## СОДЕРЖАНИЕ

№	Наименование	Стр.
	Обозначения и сокращения	6
1.	Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	7
2.	Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	8
3.	Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)	9
4.	Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения	12
5.	Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичности ее актуализации	13
6.	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	20
7.	Применение реверсивного движения	25
8.	Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	27
9.	Организация пропуска транзитных транспортных потоков	31
10.	Организация 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	32
11.	Ограничению доступа транспортных средств на определенные территории	34
12.	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	35
13.	Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	36

14.	Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	38
15.	Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	39
16.	Режимы работы светофорного регулирования	41
17.	Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	42
18.	Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД	44
19.	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	49
20.	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	52
21.	Организация велосипедного движения	55
22.	Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	56
23.	Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	62
24.	Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	64
25.	Очередность реализации мероприятий. Предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.	66
26.	Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно – технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД.	78

## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ОиБДД	-	организация и безопасность дорожного движения
ОДД	-	организация дорожного движения
УДС	-	улично-дорожная сеть
ТП	-	транспортный поток
КСОДД	-	комплексная схема организации дорожного движения
ТС	-	транспортное средство
ДТП	-	дорожно-транспортное происшествие
ПДД	-	правила дорожного движения
ТСОДД	-	технические средства организации дорожного движения
БДД	-	безопасность дорожного движения
ИДН	-	искусственная дорожная неровность
АСУДД	-	автоматизированная система управления дорожным движением
ОП	-	остановочный пункт
ПП	-	пешеходный поток

## **1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий**

Транспортная сеть района должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сетей. Вместе с этим высокая связность территории, и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения.

Повышение транспортной связности территории путем развития сети дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

- уменьшает перепробеги транспортных средств;
- снижает нагрузку на центральные дороги при осуществлении местных корреспонденций;
- создают новые маршруты движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения.

Связанность дорожной сети Железнодорожного района достаточно низкая, что характерно для данного вида муниципального образования. Однако с экономической точки зрения реализация мероприятий по повышению связанности территории является малоэффективной ввиду неравномерности заселенности территории, где большая часть населенных пунктов находится на значительном удалении друг от друга и является малочисленной, а также наличием естественных преград, которые требуют возведения капитальных сооружений.

## **2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.**

Автомобильными дорогами общего пользования регионального значения являются автомобильные дороги, соединяющие между собой:

- областной административный центр с административными центрами сопредельных областей;
- областной административный центр с административными центрами муниципальных районов;
- федеральные и региональные автодороги и являющиеся подъездами от автомобильных дорог общего пользования федерального значения к административным центрам муниципальных районов, а также к специальным объектам областного значения, от автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения к речным портам и пристаням, аэропортам и железнодорожным станциям, историческим и культурным центрам, а также автомобильные дороги в составе туристических маршрутов федерального и регионального значения.

В Железнодорожном муниципальном районе автомобильной дорогой общего пользования федерального значения является: А-142 (Тросна-Калиновка).

Автомобильными дорогами общего пользования межмуниципального значения являются автомобильные дороги, соединяющие между собой административные центры муниципальных районов, административные центры муниципальных районов с административными центрами сельских поселений и являющиеся подъездами от автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения к двум и более административным центрам сельских поселений, подъездами от автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения к населенным пунктам с постоянно проживающим населением.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения Железнодорожного района являются автомобильные дороги, проходящие вне границ населенных пунктов. Преимущественно дороги имеют IV-V категории.

Согласно нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования Железнодорожного муниципального района в текущем периоде соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, показывает снижение численности населения на прогнозный период и отсутствие перспектив строительства крупных предприятий в районе, что не приведет к существенному росту интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категоричности дорог не требуется.





### **3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)**

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Для оценки изменения характеристик дорожного движения после изменения параметров транспортной сети используются методы транспортного моделирования, описанные в отчёте второго этапа КСОДД. При этом на распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

- изменение во внешних транспортных связях;
- разрешение или запрет парковки автомобилей в транспортной сети района;
- временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы;
- улучшение существующего покрытия.

После ввода исходных данных и выполнения последовательности процедур методом моделирования рассчитываются параметры транспортных потоков, выполняется расчёт параметров движения между узлами транспортной сети и расчёт корреспонденций.

В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. На рисунках 3.1 и 3.2 представлены картограммы интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в час пик на текущую дату и на расчетный срок.

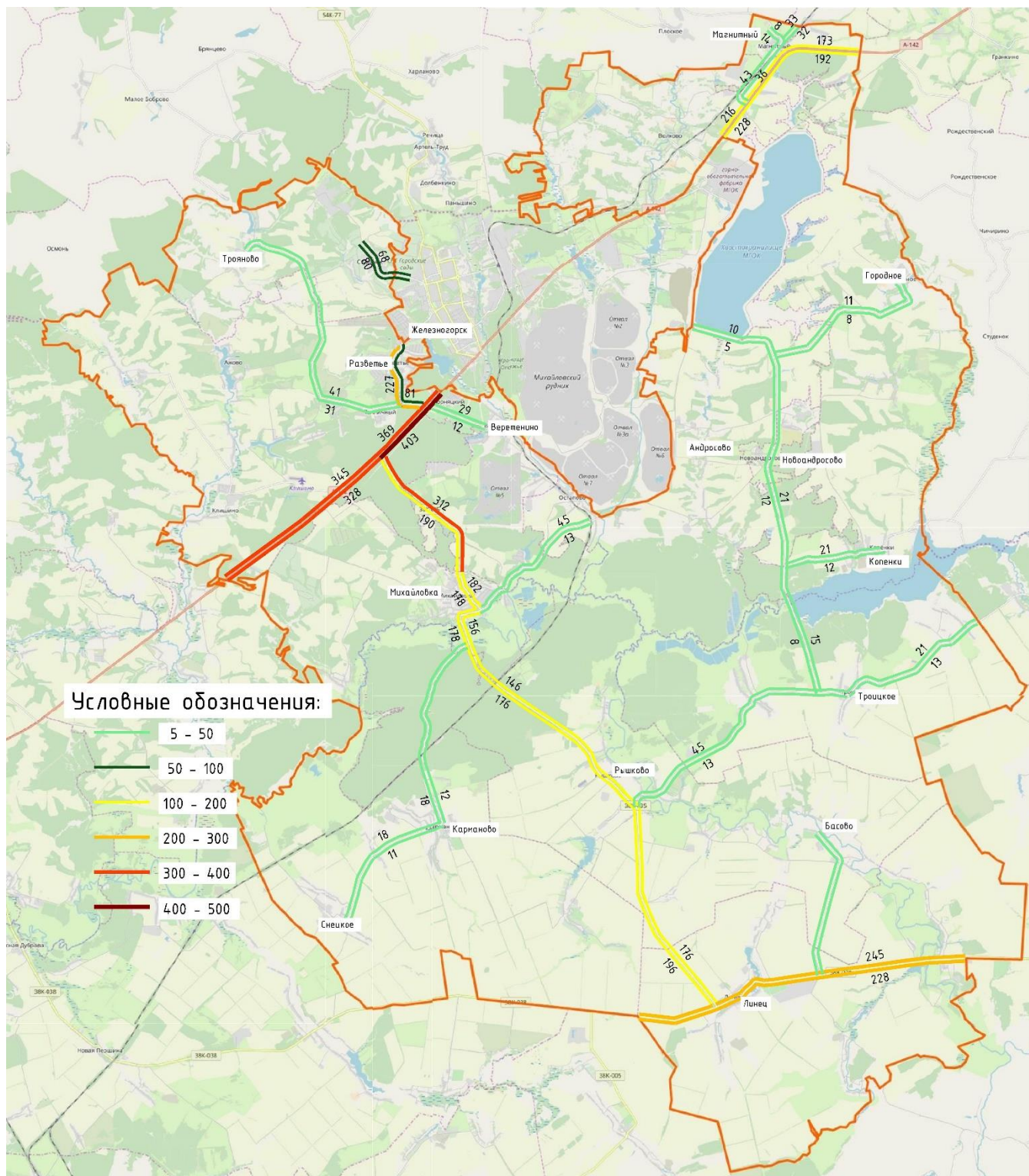


Рис.3.1 – картограмма интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в час пик на текущую дату





#### **4 Разработка, внедрение и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения**

Автоматизированные системы управления дорожным движением - это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространенное название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зелёной волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе или районе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В Железнодорожном муниципальном районе нет необходимости в проведении данного типа мероприятий, ввиду отсутствия связанности светофорных объектов между собой.

## **5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации**

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по организации и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об

интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД предлагается разместить транспортные детекторы в ключевых узлах дорожной сети района. Места размещения детекторов определяются, на федеральных автодорогах, проходящих по территории района, перед примыканиями основных дорог общего пользования местного значения.

В таблице 5.1 представлены места размещения транспортных детекторов на территории Железногорского района.

Таблица 5.1 – места размещения транспортных детекторов.

№ п/п	Место размещения
1	Пересечение автодороги А-142 Тросна - Калиновка и 38 ОП РЗ 38К-035 «Тросна-Калиновка»-Михайловка-Линец

На рисунке 5.2 представлена схема размещения транспортного детектора на территории Железногорского района.



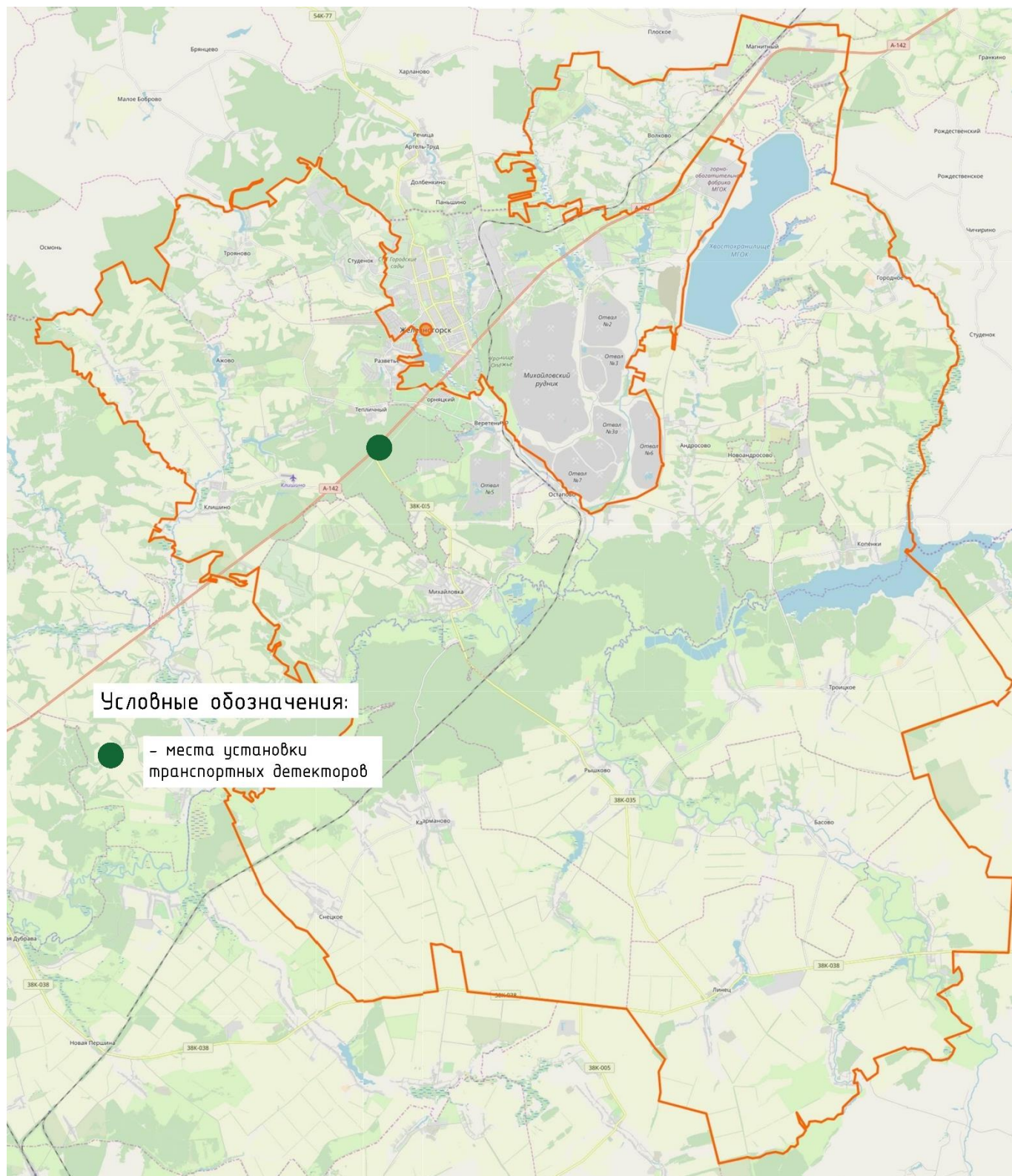


Рис. 5.2 – схема размещения транспортных детекторов на территории Железногорского района.

Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по



существо, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции автомагистралей.

На основе результатов диагностики автомобильных дорог формируется и систематически обновляется автоматизированный банк дорожных данных (АБДД). АБДД является важнейшим элементом системы управления состоянием автомобильных дорог. Он представляет собой автоматизированную информационно-аналитическую систему, содержащую периодически обновляемую информацию об автомобильных дорогах, искусственных сооружениях, движении автотранспортных средств, ДТП, объектах сервиса и др. Кроме того, АБДД содержит комплекс расчетно-аналитических программ, позволяющих выполнять оценку состояния автомобильных дорог и решать комплекс вопросов, связанных с управлением состоянием автомобильных дорог.

В зависимости от решаемых задач, АБДД делятся на общетраслевые и локальные. Общетраслевые банки данных функционируют в системе государственного органа управления дорожным хозяйством и содержат в основном технические данные об автомобильных дорогах и искусственных сооружениях, а также информацию о движении автотранспортных средств, ДТП, объектах сервиса и др. Комплекс расчетно-аналитических программ, входящих в структуру общетраслевых банков данных, ориентирован в основном на решение вопросов, связанных с управлением состоянием сети федеральных автомобильных дорог, в том числе, с планированием ремонтных работ и распределением денежных средств, выделяемых на дорожные работы. Локальные банки данных функционируют в различных органах управления дорожным хозяйством и включают в себя технические данные об отдельных автомобильных дорогах (участках дорог) и искусственных сооружениях, а также информацию о движении автотранспортных средств, ДТП, объектах сервиса на этих дорогах. Кроме того, эти банки данных могут содержать специфические модули, отвечающие за отдельные направления административно-хозяйственной деятельности дорожных организаций.

Данные, используемые для формирования АБДД, делятся на три группы:

- исходные данные о дорогах и искусственных сооружениях, получаемые в органах управления дорожным хозяйством;
- результаты полевых обследований дорог и искусственных сооружений;
- данные о ДТП и параметрах дорожного движения автотранспортных средств.

Исходные данные об автомобильных дорогах получают на основе проектно-сметной документации, технических паспортов дорог, результатов инвентаризации дорог, планов ремонтных работ, результатов сезонных осмотров, стандартных форм отчетности и т.д. Полученные исходные данные заносят непосредственно в соответствующие базы АБДД.

Результаты полевых измерений заносят в полевые журналы, подвергают предварительной обработке и только после этого заносят в соответствующие базы данных АБДД. При

использовании передвижных лабораторий, оснащенных специальным оборудованием, часть параметров регистрируется, обрабатывается и вносится в базы данных в автоматическом режиме.

Данные о ДТП берут из учетных карточек, составляемых в органах ГИБДД. Данные об интенсивности и составе транспортных потоков получают с помощью автоматизированных учетных пунктов или на основе выборочных визуальных наблюдений.

При формировании АБДД выполняют контроль качества собранной информации с помощью экспертного визуального контроля и специальных прикладных программ. Эти программы контролируют полноту информации, совместимость данных, непрерывность данных, стыковку данных на границах, взаимную привязку объектов. Кроме того, при формировании АБДД должна быть обеспечена совместимость текущего банка дорожных данных с банками данных прошлых лет.

Рекомендуемый состав отраслевого АБДД приведен в таблице 5.3

Таблица 5.3 – Рекомендуемый состав отраслевого АБДД.

Общие сведения по дороге	Интенсивность дорожного движения	Данные о ДТП	Ровность покрытия	Сцепные свойства покрытия	Прочность дорожного покрытия	Дефекты а/б покрытия
Дефекты ц/б покрытия	Категория дороги	Дорожно-климатическая зона	Кривые в плане	Ширина проезжей части	Видимость в плане	Продольный уклон
Репер участка дороги	Водопропускные трубы	Разметка проезжей части	Дорожные знаки	Коммуникации	Дорожная одежда	Границы (областей и др.)
Участки дорог, расположенные в н/пунктах	Стационарные пункты автоматизированного учета дорожного движения	Реконструируемые участки дорог	Расстояние между километровыми знаками	Элементы земляного полотна и системы водоотвода	Станции технического обслуживания	Противошумовые и противоослепляющие экраны
Сигн. столбики	Мостовые сооружения	Тоннели	Лесополосы	Развязки	Ограждения	Метеостанции
Автобусные остановки	Пешеходные дорожки и тротуары	Снегозащитные сооружения	Примыкания и пересечения	Дорожные здания и сооружения	Обочины	Освещение дороги
Тоннели	Подземные переходы	Стац. посты ДПС	Вызывная связь	Пункты питания	Застройка	Ремонтные работы
Пункты	Кемпинги	Автовокзалы	АЗС	Площадки	Стац.	Объекты

медицинск ой помощи				и отдыха	пункты весового контроля	сервиса
------------------------	--	--	--	----------	--------------------------------	---------

Периодичность обновления баз данных соответствует принятой периодичности проведения основных видов полевых работ при диагностике автомобильных дорог представленной в таблице 5.4.

Таблица 5.4 – периодичность обновления баз данных.

№ п/п	Параметры и элементы	Федеральные дороги		Местные дороги (территориальные)
		Магистральные	Прочие	
1	Геометрические параметры плана и профиля (ширина проезжей части и обочин, продольные и поперечные уклоны, радиусы горизонтальных кривых, ширина разделительной полосы и др.).	При первичной диагностике эксплуатируемых дорог. При повторной диагностике только на участках изменения геометрических параметров после проведения соответствующих ремонтных мероприятий или реконструкции.		
2	Ровность покрытия проезжей части: на участках с неудовлетворительной ровностью.	Ежегодно	Раз в 2 года	Раз в 3 года
	на остальных участках.	Раз в 2 года	Раз в 3 года	Раз в 3 года
3	Сцепные свойства дорожных покрытий.	Ежегодно	Раз в 2 года	Раз в 3 года
4	Визуальная регистрация дефектов дорожных одежд и покрытий с целью определения их состояния.	Ежегодно	Ежегодно	Ежегодно
5	Прочность дорожной одежды, оценка состояния и системы водоотвода:			
	- на участках с коэффициентом прочности (Кпр) < 80	Ежегодно	Ежегодно	Раз в 3 года
	- на остальных участках	Раз в 3 года	Раз в 4 года	Раз в 5 лет
	а также после проведения работ по ремонту и реконструкции			
6	Состояние дорожных устройств и обстановки дороги (площадки отдыха, площадки для стоянки автомобилей, автобусные	Раз в 3 года	Раз в 4 года	Раз в 5 лет

	остановки и автопавильоны, дорожные знаки и указатели, ограждения и др.).			
7	Состояние водопропускных труб.	Раз в 3 года	Раз в 4 года	Раз в 5 лет
8	Учет интенсивности движения и состава транспорта потока.	Ежегодно	Раз в 3 года	Раз в 5 лет
9	Сбор информации об аварийности с выявлением участков концентрации ДТП и их детальным обследованием.	Ежегодно	Ежегодно	Ежегодно
10	Формирование и обновление банка данных о состоянии дорог.	Ежегодно	Ежегодно	Ежегодно

Качество организации дорожного движения, в основу которой входит управление транспортными и пешеходными потоками, повышает БДД и эффективность автомобильных перевозок. Таким образом, в результате мониторинга появится возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области безопасности дорожного движения. Кроме того, местные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

## **6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Основным управляющим звеном в системе дорожного движения являются водители, конкретно определяющие направление и скорость движения транспортных средств в каждый момент времени.

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, которые по существу являются средствами информации.

Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть. Однако избыточное количество информации ухудшает условия работы водителя, поэтому необходимо комплексно подходить к организации мероприятий, направленных на совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.

Анализ существующей ситуации дорожного движения Железнодорожного района выявил недостатки в аспекте информационного обеспечения участников движения:

- отсутствие системы сбора и анализа информации о текущей транспортной ситуации, действующей в режиме реального времени;
- отсутствие единой общей базы данных о системе организации движения всех видов транспорта;
- отсутствие системы информирования участников движения о текущем состоянии транспортной системы (перекрытых участках улично-дорожной сети, изменениях в маршрутах движения общественного транспорта, рекомендуемых маршрутах объезда).

Для совершенствования системы информационного обеспечения участников дорожного движения существует ряд методов.

Маршрутное ориентирование – это определенная система передачи информации участникам дорожного движения об их нахождении и направлении движения по выбранному маршруту при помощи дорожных знаков индивидуального проектирования в сочетании с дорожной разметкой.

Схемы маршрутного ориентирования предназначены для своевременного определения участниками дорожного движения своего местонахождения и направления движения по выбранному маршруту.

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы.

Обязательным элементом системы маршрутного ориентирования в городах является информация - читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

Рекомендуется следующий порядок распределения по УДС относительно информационного объекта источников информации различного уровня:

1) Источник информации 4-го уровня (адресный – наименование улиц или информационных объектов) следует размещать непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута, - предварительная информация. Если при движении к информационному объекту маршрут не меняется или меняется на значительном расстоянии от объекта (в городских условиях - более 5 кварталов), то предварительной информацией обеспечиваются только объекты общегородского (если зоной проектирования СИО является город) или районного (если зона - район) значения. И в этом случае предварительную информацию необходимо размещать на перекрестке, где происходит изменение маршрута. Для объектов с очень мощной притягательной способностью (например, центр, центральный рынок, центральный стадион) возможно применение и повторной предварительной информации. Ее можно размещать по маршруту движения к объекту с интервалом в 3-5 кварталов. Пример ЗМО 4-го уровня представлен на рисунке 6.1 (названия, представленные в примерах знаков маршрутного ориентирования не отражают реальных наименований городских навигаций района, так как каждый знак индивидуального проектирования разрабатывается в проекте ОДД в специальной системе IndorRoadSigns).



Рис. 6.1 - Пример ЗМО 4-го уровня.

2) Источники информации 3-го уровня (магистральные) – предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС – следует размещать на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице общегородского или районного значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрёстками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общегородских маршрутов движения. Пример ЗМО 3-го уровня представлен на рисунке 6.2.



Рис. 6.2 - Пример ЗМО 3-го уровня

3) Источник информации 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС. Пример ЗМО 2-го уровня представлен на рисунке 6.3.



Рис. 6.3 - Пример ЗМО 2-го уровня

4) Источники информации 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам. Источники информации устанавливают на тех магистральных улицах районного значения, которые либо пересекают (примыкают), либо проходят параллельно (в непосредственном соседстве) магистральной улице общегородского значения, представляющей собой прямой выход из города в направлении к информационному объекту. Общее правило установки источников информации перед перекрестками, где происходит изменение маршрута движения, и здесь остается в силе. Возможно применение повторной информации 1-го уровня для подтверждения нахождения на нужном маршруте. Повторную информацию следует размещать на крупных транспортных узлах-развязках в разных уровнях, площадях. Пример ЗМО 1-го уровня представлен на рисунке 6.4.



Рис. 6.4 - Пример ЗМО 1-го уровня

Основным управляющим звеном в системе дорожного движения являются водители, конкретно определяющие направление и скорость движения транспортных средств в каждый момент времени.

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, которые по существу являются средствами информации.

Более полно, и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть. Однако избыточное количество информации ухудшает условия работы водителя, поэтому необходимо комплексно подходить к организации мероприятий, направленных на совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.

В Железнодорожном районе по всем существующим маршрутам навигация имеется. Таким образом, в рамках разработки КСОДД после строительства новых элементов УДС на 2034 год необходимо дополнить и усовершенствовать систему информирования участников движения источниками информации 1-3-го уровней. ЗМО необходимо разместить на подходах к транспортным узлам, расположенным на пересечениях с новыми элементами УДС.

Схема предлагаемой дислокации ЗМО 1-4 уровней представлена на рисунке 6.5



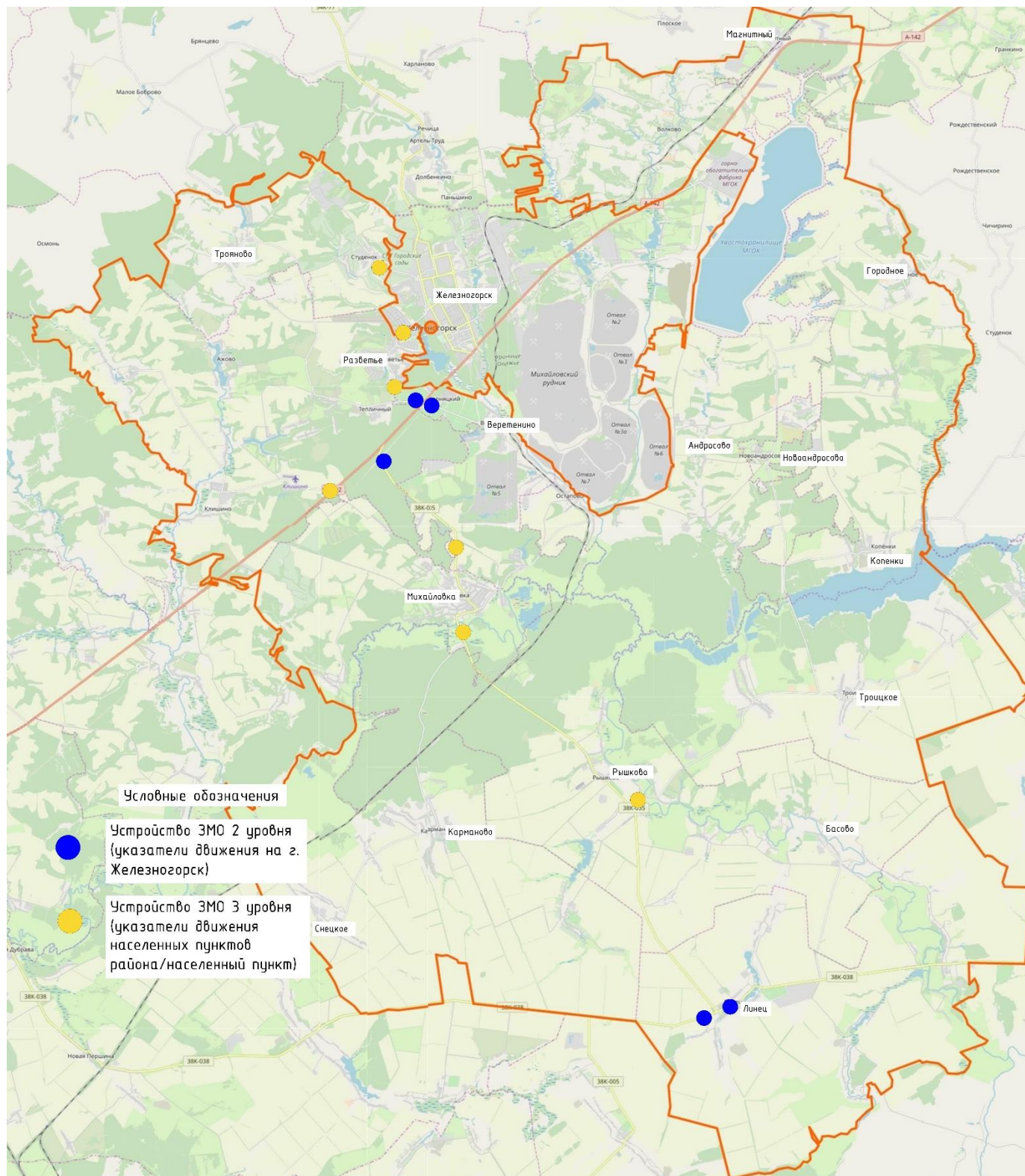


Рис. 6.5 – схема предлагаемой дислокации ЗМО 1-4 уровней

## 7 Применение реверсивного движения

Реверсивное регулирование является одним из видов по полосного регулирования дорожного движения. Благодаря реверсивному регулированию можно значительно повысить пропускную способность автомобильной дороги в требуемом направлении (например, в периоды пиковой нагрузки на УДС).

Необходимость введения полос реверсивного движения возникает только при регулярно присутствующей ярко-выраженной неравномерности движения по направлениям («маятниковые потоки»). Ярко-выраженная неравномерность формируется, как правило, в пиковые периоды на подходах к городам (пики рекреационных корреспонденций: «город – пригород» в предвыходные и выходные дни, как правило, летнего времени), на магистральной УДС, обеспечивающей транспортную связь селитебных районов с районами деловой активности (например, «спальный район – центральная планировочная зона»).

Условиями (признаками) необходимости применения реверсивного движения являются:

- превышение интенсивности движения транспортного потока какого-либо направления по сравнению со встречным направлением более чем на 500 ед. в час;
- указанная неравномерность носит постоянный характер, проявляясь в течение суток или дней недели;
- интенсивность движения в пиковые периоды составляет более 500 ед. в час на каждую полосу в наиболее загруженном направлении;
- обязательным условием организации полос реверсивного движения является наличие 3 и более полос на проезжей части, используемых для движения в обоих направлениях.

Согласно ПДД реверсивное движение реализуется с помощью:

1. ТСОДД (дорожные знаки 5.8-5.10), а также дорожным знаком 5.15.7 в управляемом варианте исполнения;
2. Горизонтальной дорожной разметкой (1.9).

Динамическое управление реверсивным движением (выбор направления реализации и периодичность) осуществляется с помощью светофорных объектов типов Т4 и Т4Ж, устанавливаемых над полосами реверсивного участка дороги.

Недостатки системы состоят в следующем:

В случае реализации переменного реверсивного движения на трехполосной дороге (2+1 полоса движения) возникают трудности с организацией остановок и стоянок ТС, а также с реализацией маневра левого поворота в транспортных узлах, остановочные пункты ОТ должны быть оборудованы заездными карманами.

При смене направления движения по реверсивной полосе необходима организация переходного периода, в течение которого реверсивная полоса должна быть закрыта для движения с обоих направлений;

В конечных пунктах реверсивных полос зачастую возникают проблемы регулирования движения, связанные с организацией выезда с реверсивной полосы;

При попеременном реверсивном движении увеличивается вероятность возникновения ДТП, а также тяжесть их последствий, обусловленная «встречными столкновениями ТС».

В Железнодорожном муниципальном районе организация реверсивного движения нецелесообразна.

## 8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. 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. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: исправные пассажирские транспортные средства, соответствующие дорожным условиям и объему перевозок; высокая квалификация и дисциплинированность водителей и всего служебного персонала; дороги, отвечающие нормативным требованиям; техническая оснащённость остановок общественного транспорта; рациональная организация движения с предоставлением в необходимых случаях приоритета общественному маршрутному транспорту.

В Железнодорожном муниципальном районе применяется комбинированный режим движения маршрутного транспорта, доказывающий свою эффективность. Такой режим движения предполагает рациональное использование подвижного состава и труда водителей, снижение затрат времени пассажирами на перевозки и предусматривает изменения в расписании движения маршрутных транспортных средств в зависимости от дня недели (рабочие или выходные) и в различные периоды суток.

В связи с неравномерным распределением населения по территории и невысокой численностью населения в Железнодорожном муниципальном районе, а также отсутствием повышенной интенсивности движения транспортных средств на дорогах, по которым проходят маршруты общественного транспорта, организация приоритета проезда ОТ не требуется.

Перечень мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Железнодорожного муниципального района в рамках КСОДД представлен в таблице 8.1.

Таблица 8.1 – Перечень мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Железнодорожного муниципального района в рамках КСОДД.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Обустройство и реконструкция остановок общественного транспорта в соответствии со	2034

	стандартами РФ	
2	Разработка Проекта оптимизации общественного транспорта Железнодорожного муниципального района.	2029
3	Реализация мероприятий по созданию без барьерной среды для лиц с ограниченными физическими возможностями на существующих остановочных пунктах	2034

При анализе данных, полученных при проведении натурных обследований, было выявлено, что ряд остановочных пунктов на территории района не отвечают нормам ОСТ 218.1.002-2003.

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

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:
  - устройство а/б покрытия 42 м<sup>2</sup> (д=13, ш=3, 4 м<sup>2</sup>-под павильон);
2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):
  - устройство а/б покрытия 13 м<sup>2</sup>; 3. Заездной "карман":
  - устройство а/б покрытия - 165 м<sup>2</sup>\*2 стороны=330 м<sup>2</sup>;
  - установка бордюрного камня 90 м\*2 стороны;
3. Боковая разделительная полоса шириной ширина 0,75 м (для дорог I - III категорий);
4. Тротуары и пешеходные дорожки:
  - устройство а/б покрытия ~ 75 м<sup>2</sup> (Ш-1.5 м, д-50м);
  - установка бордюрного камня ~ 103 м\*2 стороны;
5. Пешеходный переход:
  - нанесение разметки 24 м<sup>2</sup>;
  - 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 (1.1-40 м, 1.11-140 м), ограждения);
10. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 8.2.

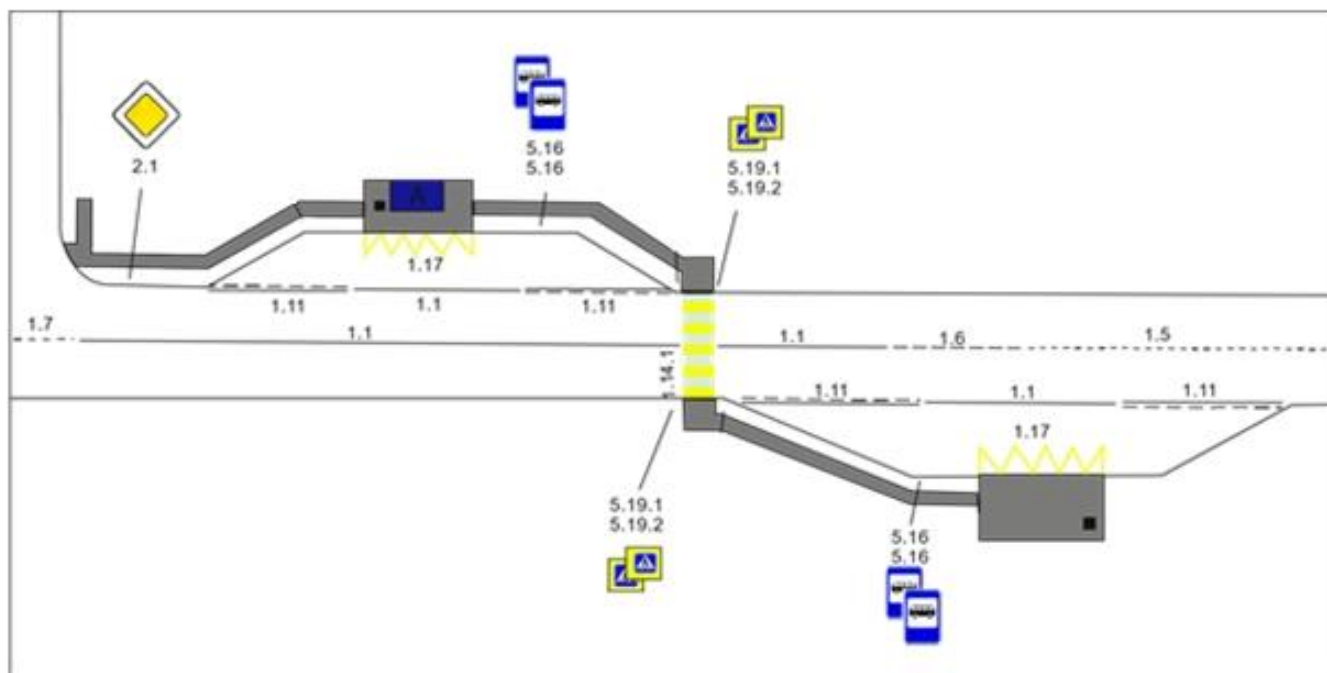


Рис. 8.2 – Размещение остановочного объекта - вариант №1

В рамках разработки КСОДД не предлагается изменять существующие пути следования общественного транспорта.

Основные остановочные пункты, требующие приведения в нормативное состояние на расчетный период представлены в таблице 8.3.

Таблица 8.3 – Остановочные пункты, требующие приведения в нормативное состояние.

№ п/п	Название ООТ	Знаки	Посадочная площадка	Остановочная площадка	Автобусный павильон	Освещение
1.	ОП «Магнитный»	+/+	+	-	+	-
2.	ОП «Новоандросово»	+/-	+	-	+	-
3.	ОП «пов. на Волково»	+/+	+	+	+	+
4.	ОП «Веретенино»	+/+	+	+	+	-
5.	ОП «Михайловка»	+/+	+	+	+	-
6.	ОП «Карманово»	+/+	+	+	+	-
7.	ОП «Студенок»	-/-	+	+	+	-
8.	ОП «пов. на Городное»	+/+	+	+	+	-
9.	ОП в Городновском сельсовете 2 шт	-/-	-	+	-	-
10	ОП «Д/щека»	+/+	+	+	+	-

11.	ОП «Копенки»	+/+	+	+	+	-
12.	ОП в Копенском сельсовете 2 шт	-/-	-	+	-	-
13.	ОП «Линец»	+/-	+	+	+	-
14.	ОП «Линец»	+/+	+	+	-	-
15.	ОП «Троицкое»	+/-	+	+	+	-
16.	ОП «Рышково 1»	+/-	+	+	+	-

\*«-» - необходимо установить

«+» - на остановочном пункте имеется

## **9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Доля крупнотоннажного транзитного транспорта на межрегиональных маршрутах в настоящее время имеет тенденцию к росту в связи с общим увеличением объема грузов, перевозимых автомобильным транспортом на значительные расстояния. Увеличение доли крупнотоннажного транзитного транспорта оказывает разрушительное влияние на состояние автомобильных дорог населенных пунктов, приводит к росту количества ДТП, затруднению движения, а также повышает загазованность и уровень шума.

Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков, как правило, включают в себя:

- ограничение транзитных грузовых потоков через отдельные зоны населенного пункта;
- строительство перехватывающих грузовых транспортных узлов и парковочных пространств перед въездом в населенный пункт;
- выбор улично-дорожной сети для наиболее оптимального движения транзитных транспортных потоков.

Движение транзитного транспорта по территории Железнодорожного муниципального района осуществляется по дорогам регионального и межмуниципального значения А-142 Тросна – Калиновка, 38 ОП РЗ 38К-035 «Тросна – Калиновка» – Михайловка - Линец, 38 ОП РЗ 38К-038 Фатеж – Дмитриев, 38 ОП РЗ 38К-011 «Крым» - Игн – Троицкое – «Тросна – Калиновка» Михайловка – Линец.

В рамках обследования был проведен анализ организации движения транзитного транспорта, который показал, что движение транзитных транспортных потоков организовано оптимально, поэтому дополнительных мероприятий не требуется.



## **10 Организация 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.**

Грузовой автомобильный транспорт создает условия для экономического роста района. Автомобильным транспортом в России перевозится около 80 % общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта, т. е. подавляющая часть грузов не может быть доставлена потребителям без автотранспорта. Однако, грузовой транспорт обладает рядом недостатков, таких как загрязнение окружающей среды и повышенная нагрузка на дорожное полотно, что приводит к образованию колеи и, в итоге, к росту уровня аварийности на дорогах.

Движение грузового транспорта в Железногорском районе в основном осуществляется по дорогам федерального и регионального значения, которые связывают населенные пункты района с экономически развитыми городами центрального федерального округа.

На подъездах к г. Железногорску на региональных трассах установлено ограничение въезда грузового транспорта по времени в черту города, поэтому для отстоя грузового транспорта необходима организация стоянки на а/д А-142 «Тросна – Калиновка» в районе подъезда к городу Железногорск.

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом определяются в соответствии с постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 12.12.2017, с изм. от 22.12.2018) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» и регламентируют основные условия перевозки опасных веществ автомобильным транспортом, а также общие требования по обеспечению безопасности при их транспортировке. Согласно ГОСТ 19433-88 бензин является опасным грузом и относится к 3 классу по степени опасности. На территории Железногорского района перевозка бензина осуществляется автомобильным транспортом по дорогам федерального и регионального значения. Автозаправочные станции (АЗС) расположены на дорогах: А-142 «Тросна – Калиновка», 38К-035 «Тросна – Калиновка» – Михайловка – Линец. Расположение и маршруты движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов показаны на рисунке 10.

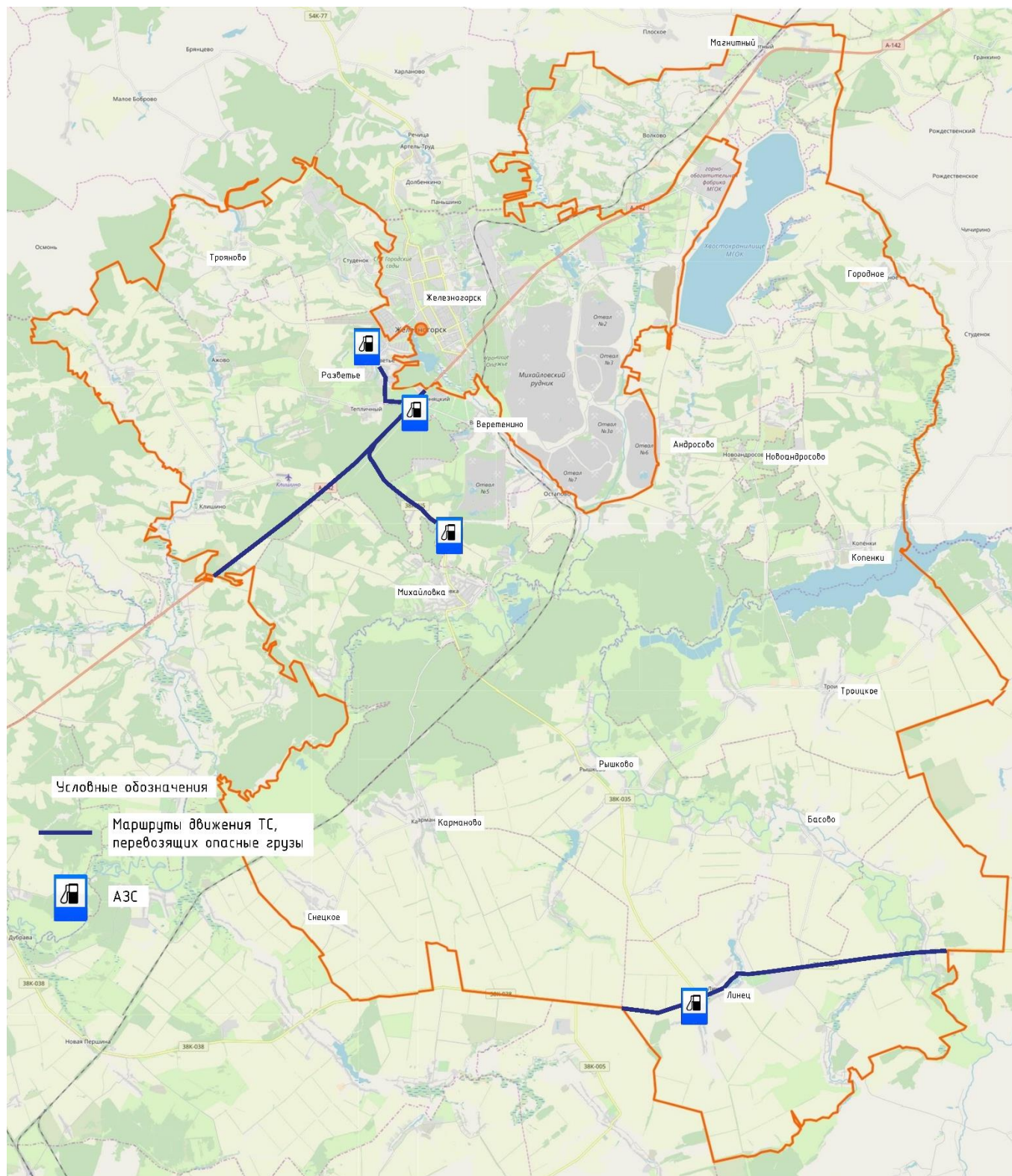


Рис 10 - Маршруты движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Из рисунка следует, что маршруты движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, находятся в отдалении от жилых зон, спальных районов или мест большого скопления людей, поэтому проведение мероприятий по организации перевозки опасных грузов не требуются.

## **11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории**

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.

В Железногорском муниципальном районе временное ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства.

## **12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Наличие интенсивных транспортных потоков обуславливает необходимость первоочередных мероприятий по повышению безопасности движения транспорта и пешеходов.

На участках улично-дорожной сети, не входящих в системы опорных и зональных магистралей, возможна и желательна организация зон спокойного движения.

Концепция успокоения движения (traffic calming) получила распространение в мировой практике в последнее десятилетие. Зоны спокойного движения создаются в городах на участках УДС, не предназначенных для пропуска транзитных транспортных потоков, где отсутствует интенсивное движение транспорта. В этих зонах обеспечиваются улучшенные условия движения пешеходов, что позволяет считать их «улицами для людей» в противовес опорным и зональным магистралям, по своим функциональным характеристикам являющимися «дорогами для транспорта».

Для обеспечения спокойного движения применяется целый ряд мер, включающий:

- запрещение движения транспорта и создание пешеходных зон;
- ограничение скорости движения транспорта путем установки дорожных знаков;
- реализацию специальных планировочных мероприятий, направленных на снижение скорости транспортных потоков, таких как организация кругового движения на перекрестках, искусственные неровности проезжей части, выступы тротуаров, вынуждающие транспорт менять траекторию движения и др.

Необходимо подчеркнуть, что в пределах зон спокойного движения перемещение транспорта не обязательно запрещается полностью, как правило, оно только ограничивается. Функциональное использование улиц в пределах этих зон может быть разнообразным:

- только для пешеходов,
- для пешеходов и общественного транспорта (в том числе экскурсионных автобусов),
- для пешеходов и проезда транспорта к объектам в пределах зоны,
- для пешеходов, проезда транспорта к объектам в пределах зоны и парковки.

Обеспечение спокойного движения повышает безопасность движения транспорта и пешеходов. В пределах зон спокойного движения, как правило, не используются средства светофорного регулирования.

Применение специальных приемов архитектурно-планировочного выделения и оформления зон спокойного движения улучшает их эстетическое восприятие, что делает зоны спокойного движения центрами притяжения пешеходных потоков, повышает их инвестиционную привлекательность, ведет к росту стоимости недвижимости, расположенной в их пределах.

На данном этапе разработки КСОДД не предусматривается изменение скоростного движения автотранспорта.

### **13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)**

Качество организации парковочного пространства оказывает значительное влияние на пропускную способность улично-дорожной сети населенных пунктов и автомобильных дорог, на степень образования дорожных заторов и на показатели аварийности, а также на уровень социальной напряженности населения.

Так как подавляющую часть жилой застройки в Железнодорожном районе составляют малоквартирные и частные дома, где хранение транспортных средств осуществляется на внутридворовой и придомовой территории, а также в гаражах. В условиях низкой плотности застройки территории и невысоком уровне автомобилизации населения такой способ организации парковочного пространства представляется наиболее рациональным и обеспечивает удобный и быстрый доступ владельцев к автомобилям, не требует постоянных финансовых вложений и не загружает проезжую часть и обочины дорог припаркованными автомобилями.

Анализ парковочного пространства в Железнодорожном районе, проведенный на первом этапе настоящей работы, выявил необходимость устройства парковок по следующим адресам:

- вблизи административного здания в сельсовета д. Городное (12 маш./мест);
- вблизи Городновского ЦДК в д. Городное (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в сельсовета в д. Копенки (12 маш./мест);
- вблизи Копенского ЦДК в д. Копенки (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в с. Линец (12 маш./мест);
- вблизи административного здания п. Новоандросово (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в д. Нижнее Жданово (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в с. Рышково (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в д. Студенок (12 маш./мест);
- вблизи административного здания в с. Трояново (12 маш./мест);
- необходимое увеличение количества парковочных мест (на 10 маш./мест) вблизи Железнодорожной ЦР больницы (Больничный переулок 1, слобода Михайловка) вдоль улицы Урицкого.

На рисунке 13.1 представлена схема размещения парковок в Железнодорожном муниципальном районе



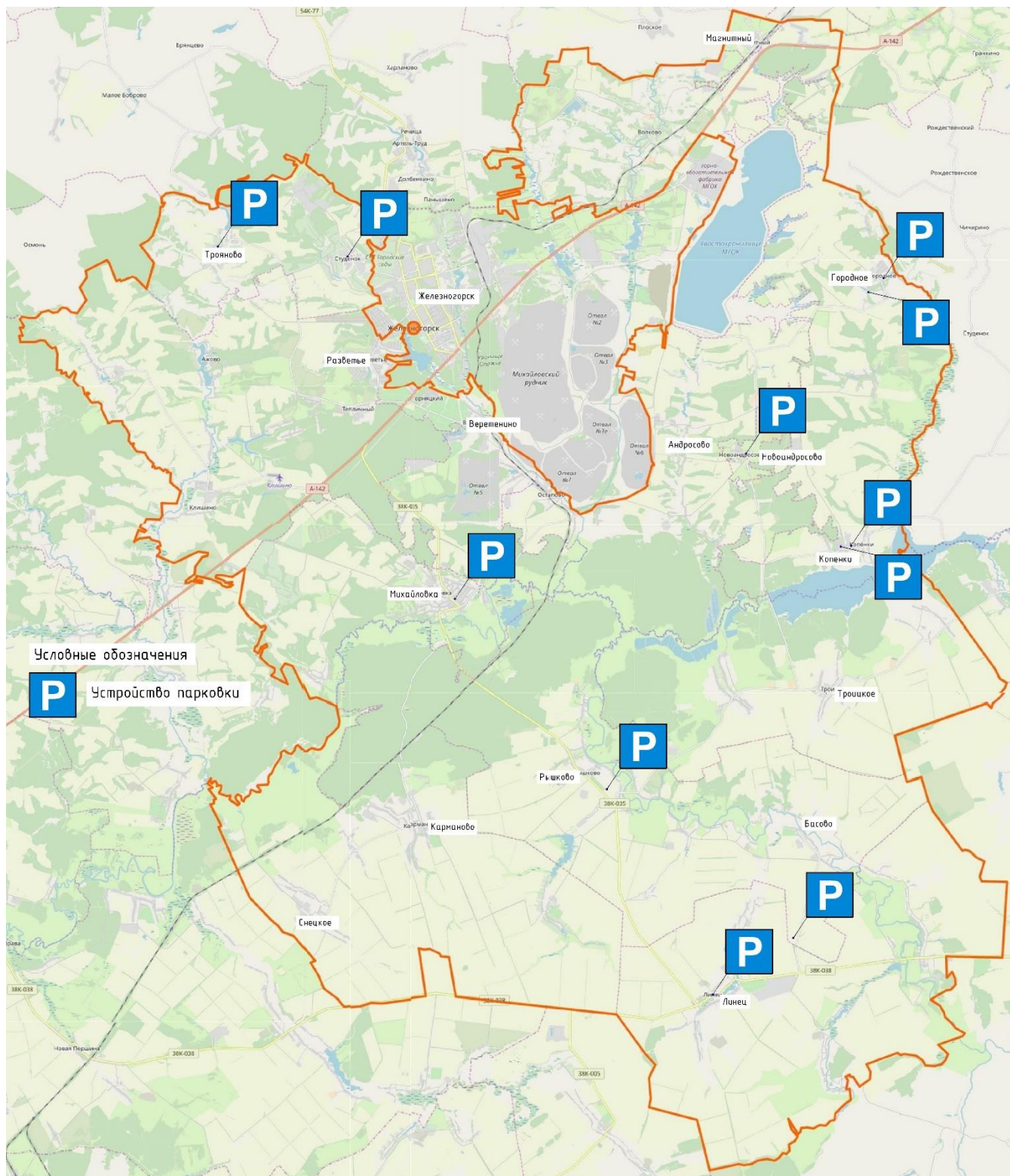


Рис. 13.1 – место устройство парковки в Железногорском муниципальном районе.

## **14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

Организация одностороннего движения транспортных средств на автомобильных дорогах и их участках обычно проводится в регионах с хорошо развитой транспортной системой для повышения пропускной способности улиц и магистралей, что по большей части актуально для крупных городов с высокой плотностью улично-дорожной сети и высокой загруженностью автодорог.

Анализ результатов натурных обследований позволяет сделать вывод о том, что в Железнодорожном муниципальном районе, в связи с низкой интенсивностью движения отсутствует проблема с образованием регулярных или пульсирующих заторов транспортных потоков. Дополнительных мероприятий по организации одностороннего движения в Железнодорожном муниципальном районе не требуется.

## 15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;
- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

В п.7.2 ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств прописаны условия применения светофоров.

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течении каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 15.1.

Таблица 15.1 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150



Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из 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 снижаются на 30% 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 мес., которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На территории Железнодорожного муниципального района был проведен анализ интенсивности транспортного потока и дорожно-транспортных происшествий. в следствии чего было выявлено, что на территории района отсутствуют пересечения, удовлетворяющие условиям применения светофорного регулирования.

## **16 Режимы работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Для обеспечения качественного светофорного регулирования необходимо разрабатывать схемы движения на пересечениях, а также режим работы светофорного объекта.

В Железнодорожном муниципальном районе светофорные объекты отсутствуют.

## **17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями**

Основными помехами движения ТС в районе и факторами опасности, созданными сложившимися дорожными условиями, относятся:

1. Выход пешеходов на проезжую часть в несанкционированном месте (вне зоны пешеходного перехода);
2. Несоблюдение условий обеспечения требуемого минимального расстояния видимости при проезде нерегулируемых пешеходных переходов и транспортных узлов, вызванное невыполнением требований по обеспечению необходимых параметров треугольника видимости ввиду:
  - планировочных и архитектурных ограничений в условиях сложившейся застройки,
  - наличием помех и препятствий (например, рекламных конструкций, зеленых насаждений) и т.д.;
  - наличием эпизодических помех на проезжей части (несанкционированная парковка ТС, особенно в зоне перекрестка);
3. Отсутствие оборудованных заездными карманами остановочных площадок ОТ;
4. Отсутствие ТСОДД, регламентирующих очередность и траектории проезда транспортных узлов;
5. Наличие значительного количество конфликтных точек при проезде перекрестков.

Мероприятия, ограничивающие несанкционированный выход пешеходов на проезжую часть, а также обеспечивающие требуемый уровень видимости пешеходных переходов представлены в п.п. 18, 20.

Мероприятия по оборудованию заездными карманами остановочных площадок ОТ представлены в п. 8, значительные конфликтные точки в Железнодорожном муниципальном районе отсутствуют.

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается оборудовать ТСОДД следующие пересечения:

- ул. Юбилейная – ул. Железнодорожная п. Магнитный (рисунок 17.1) обустройство пересечения знаками приоритета 2.1 (ул. Железнодорожная главная) и 2.4 (замена существующего знака 2.4);



Рис. 17.1 – ул. Юбилейная – ул. Железнодорожная п. Магнитный

– ул. Молчанова – ул. Советская сл. Михайловка (рисунок 17.2) устройство знака приоритета 2.1 по ул. Молчанова.



Рис. 17.2 – ул. Молчанова – ул. Советская сл. Михайловка.

– ул. Цветочная – пр. Заречный с. Разветье (рисунок 17.3) обустройство пересечения недостающими знаками приоритета 2.1 совместно со знаком 8.13 (ул. Садовая-проезд Заречный) и 2.4.



Рис. 17.3 – ул. Цветочная – пр. Заречный с. Разветье.

Данный комплекс мероприятий позволит повысить безопасность дорожного движения на территории Железнодорожного района, также позволит избежать мест концентрации ДТП, что приведёт к снижению количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий.

## 18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

На сегодняшний день в Железногорском муниципальном районе организация пешеходных переходов и общественных пространств остается на крайне низком уровне. Многие пешеходные переходы вблизи социально-значимых объектов ненадлежащего качества. В виду этого, пешеходам передвигаться некомфортно. Для решения проблем с пешеходными переходами существует ряд решений, отлично зарекомендовавших себя в России и зарубежных странах.

Ограничение максимально разрешенной скорости в черте города до 60 км/ч. Если снизить максимально разрешенную скорость на 10 км/ч, шансы выжить у пешехода увеличатся многократно.

Снижать скорость автомобилей нужно, в первую очередь, в местах, где потенциально возможно сбить пешехода: внутри дворовые проезды, районы плотной жилой застройки, улицы около школ, парков, места с интенсивным пешеходным движением и пешеходные переходы.

Там, где есть возможность необходимо обустроить пешеходные переходы островками безопасности. Они позволяют снижать скорость автомобилей до безопасной для пешеходов. Правильное обустройство пешеходного перехода представлено на рисунке 3.1

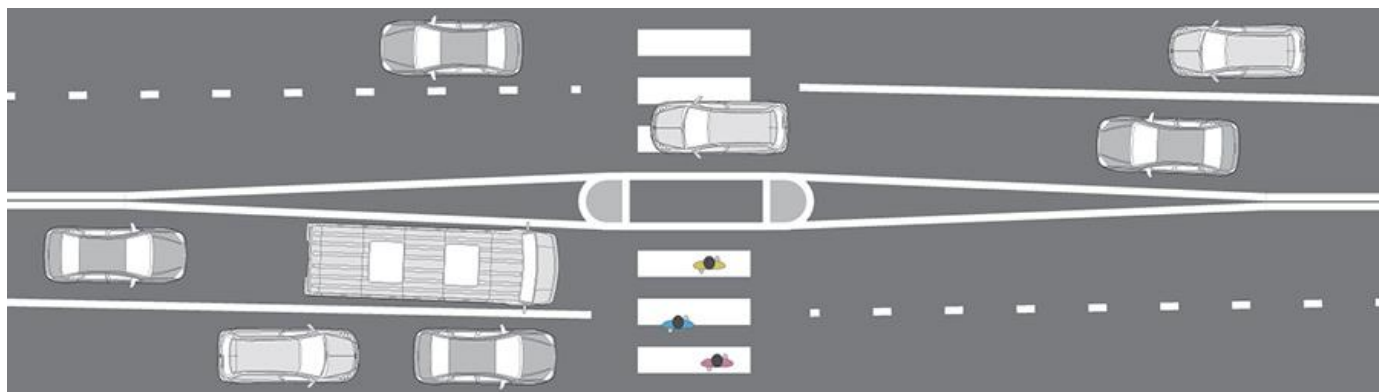


Рис. 18.1 – Правильное обустройство пешеходного перехода.

Островки безопасности делают безопасными перекрёстки, уменьшая радиус поворота автомобилей (что также снижает их скорость). Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности представлено на рисунке 18.2.

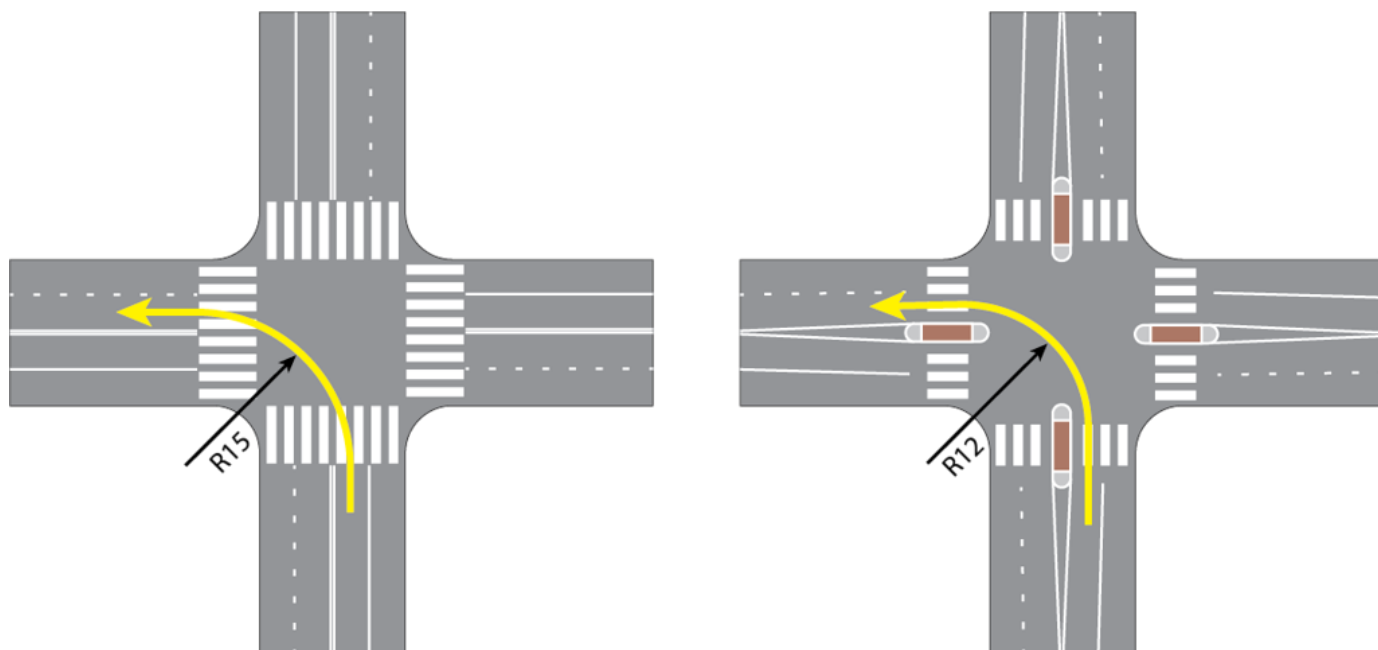


Рис. 18.2 – Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности.

Для снижения скорости движения автомобилей используются практика повышения пешеходного перехода до уровня тротуара. Фактически это аналог искусственных дорожных неровностей, но ещё и с важной функциональной составляющей. Пешеходам по такому переходу переходить дорогу гораздо удобнее, а водителям приходится снижать скорость автомобиля. Такая мера может быть только на второстепенных улицах. Пример такого пешеходного перехода в Ростове представлен на рисунке 18.3.



Рис.18.3 – Пример устройства пешеходного перехода на уровне тротуара.

Для безопасности дорожного движения следует сужать проезжую часть перед перекрестком или опасным местом. Широкие островки безопасности и дополнительные выступы перед перекрёстками делают короче пешеходные переходы и сужают улицы, заставляя автомобили

двигаться медленнее за счёт эффекта бутылочного горлышка.

Все выше представленные меры способствуют не только комфортному передвижению пешеходов, но и снижают общее количество ДТП на дорогах, снижают уровень шумового загрязнения, и благоприятным образом влияют на экономическую привлекательность частного бизнеса для улиц города.

В Железнодорожном муниципальном районе оснащение тротуарами достаточно низкое, большая часть поселений не обеспечена в достаточной мере тротуарами. В связи с этим население вынуждено передвигаться по проезжей части дороги.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения включают в себя: устройство тротуаров с твердым покрытием.

**Программой КСОДД предусмотрено строительство тротуаров и пешеходных дорожек по следующим адресам:**

- ул. Советская (п. Студенок) 480м;
- ул. Прудная (с. Разветье) 508м;
- ул. Северная (с. Линец) 1360м;
- пешеходная дорожка к школе (с. Веретенино) 157м;
- пешеходная дорожка от ул. Луханина до детского сада в сл. Михайловка 290м;
- тротуар вдоль а.д. Рышково – Троицкое (с. Троицкое) 980м.

Для повышения безопасности пешеходных перемещений необходимо организовать пешеходные переходы в местах их отсутствия и концентрации пешеходов, на подходах к ДДУ и МОУ, рядом с остановками общественного транспорта, рядом с общественными учреждениями, на подходах к перекресткам со светофорным регулированием.

Необходимыми ТСОДД на нерегулируемых пешеходных переходах являются:

- пешеходный переход, оборудованный: знаками 5.19.1(2), желто-белой разметкой 1.14.;
- ИДН, либо шумовыми полосами совместно с разметкой 1.25 и знаками 1.17 и дублирующей разметкой 1.24.1;
- пешеходные ограждения протяженностью минимум 50 м от края пешеходного перехода;
- осевая разметка
- линия освещения.

А так же использование знаков 5.19.1 и 5.19.2 с желтым фоном из флуоресцентной пленки является обязательным по ГОСТ 52290-2004, и старые знаки "Пешеходный переход" подлежат замене и установке не подлежат.

**Программой КСОДД предусмотрено устройство и обустройство пешеходных переходов по следующим адресам:**

- на существующем пешеходном переходе по ул. Советская (п. Студенок) установить ИДН, а также перильные ограждения от остановочного пункта до пешеходного перехода (32м);

- устройство пешеходного перехода по ул. Советская при пересечении улицы с въездами во дворы домов №15 и 8;
- на существующем пешеходном переходе вблизи ОП «Магнитный» по ул. Железнодорожная (п. Магнитный) необходимо заменить знаки 5.19.1(2) на знаки с желтым фоном из флуоресцентной пленки;
- на существующем пешеходном переходе вблизи ОП «Н.Андросово» необходимо нанесение разметки в створе со знаками 5.19.1(2).
- по ул. Заречный пр-д (с. Разветье) на существующем пешеходном переходе вблизи остановочного пункта необходимо заменить знаки 5.19.1(2) на знаки с желтым фоном из флуоресцентной пленки, а также необходимо нанесение разметки;
- устройство пешеходного перехода вблизи ОП «Карманово»;
- устройство пешеходного перехода вблизи ОП «Линец» (с. Линец) с устройством ИДН;
- на существующем пешеходном переходе вблизи ОП «Троицкое» необходимо обустройство ТСОДД (замена знаков, нанесение разметки), с устройством ИДН.

На рисунке 18.4 представлена схема мероприятий по организации движения пешеходов.



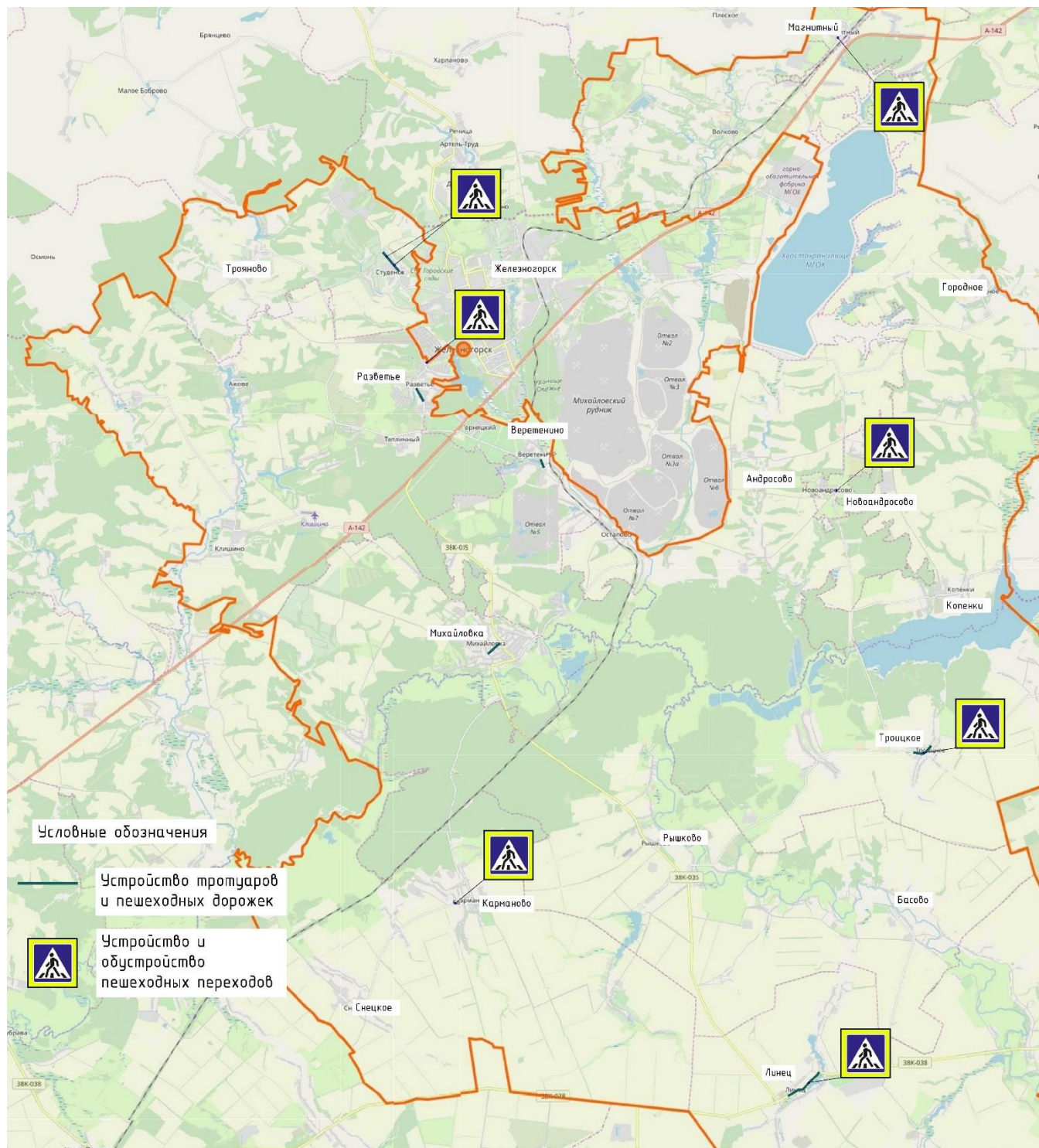


Рис. 18.4 – схема мероприятий по организации движения пешеходов

## 19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН) - это, прежде всего, сочетание требований и условий к городскому дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности. К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены без-барьерным входом. Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д. Без-барьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент Железногорский район не приспособлен для комфортных условий передвижения МГН по улицам поселений. Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями поселений. К таким мерам относится

- строительство и реконструкция пешеходных переходов с возможностью беспрепятственного перехода улицы;
- тротуары должны быть оборудованы понижения при пересечении тротуара с проезжей частью;
- пешеходные переходы необходимо оборудовать тактильной плиткой для слепых людей;
- ввести в эксплуатацию низкопольный общественный транспорт, причем средняя дверь должна быть обязательно оборудована пандусом;
- остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта;
- все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или



лифтами для беспрепятственного входа МГН;

- парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов;
- реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН.

Карта основных социально-значимых объектов инфраструктуры для маломобильных граждан района и доступ к ним представлена на рисунках 19.1, 19.2.

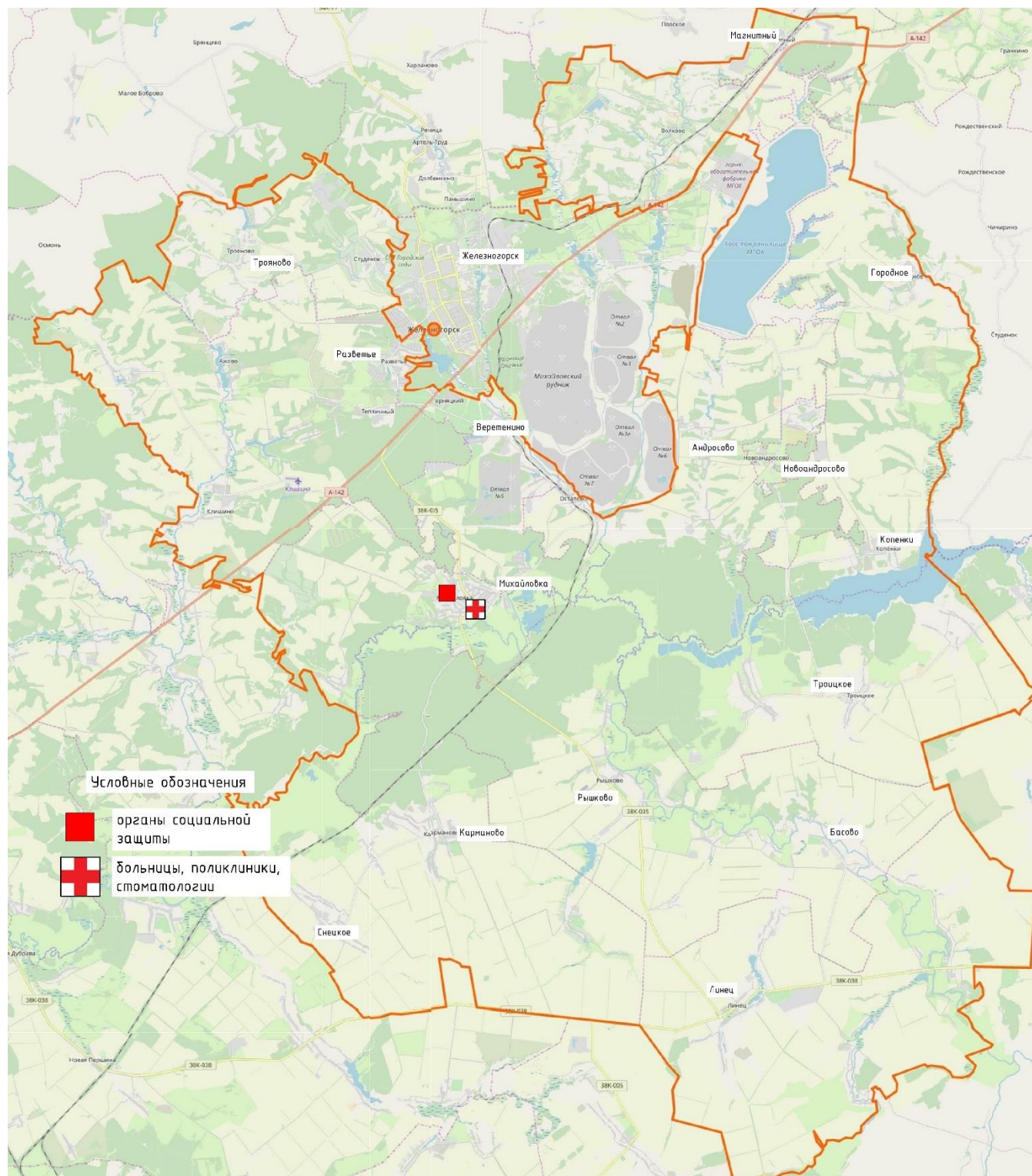


Рис. 19.1 – карта основных социально-значимых объектов инфраструктуры для маломобильных граждан района и доступ к ним



Рис. 19.2 – основные социально-значимые объекты инфраструктуры для маломобильных граждан в Слободе Михайловка и доступ к ним





В рамках мероприятий КСОДД предусмотрено приведение в соответствие всех нерегулируемых пешеходных переходов, не соответствующих с требованиями указанного выше письма, расположенных в непосредственной близости от всех детских и образовательных учреждений.

В Железнодорожном муниципальном районе достаточно обеспечена безопасность движения детей до детских образовательных учреждений, однако дополнительно требуется следующие мероприятия:

- устройство искусственных дорожных неровностей с установкой знаков 5.20;
- установка знаков 1.23, 3.24 (ограничение скорости до 40 км./ч.) за 200 м. до пешеходного перехода;
- за 100 м. до пешеходного перехода установка знаков 1.23 и 8.2.1;
- за 50 м. до пешеходного перехода устройство знаков 1.17, 3.24 (ограничение скорости до 20 км./ч.);
- устройство динамичных ТСОДД и/или светофора типа Т-7 для лучшей визуализации пешеходного перехода;
- устройство перильных ограждений по 50 м. с каждой стороны от пешеходного перехода.

**Дополнительные мероприятия:**

- существующий пешеходный переход по ул. Советская (п. Студенок) вблизи остановочного пункта;
- существующий пешеходный переход по улице от ул. Луханина до детского сада в сл. Михайловка;
- существующий пешеходный переход вблизи ОП «Капенки» и Копенской образовательной школы;
- существующий пешеходный переход вблизи Басовской средней школы.

**Устройство пешеходных переходов:**

- ул. Молодежная вблизи Трояновской основной общеобразовательной школы (ул. Молодежная, 23, с. Трояново);
- ул. Лесная вблизи МКДОУ Разветьевский детский сад (п. Тепличный);
- вблизи Кармановской средней образовательной школы;
- вблизи Рышковской средней образовательной школы и детского сада (с. Рышково);
- вблизи Троицкой средней образовательной школы по ул. Центральная.

На рисунке 20.2 представлена схема размещения пешеходных переходов, находящихся на маршрутах безопасного движения детей к образовательным организациям, требующих устройства и обустройства дополнительными мероприятиями.

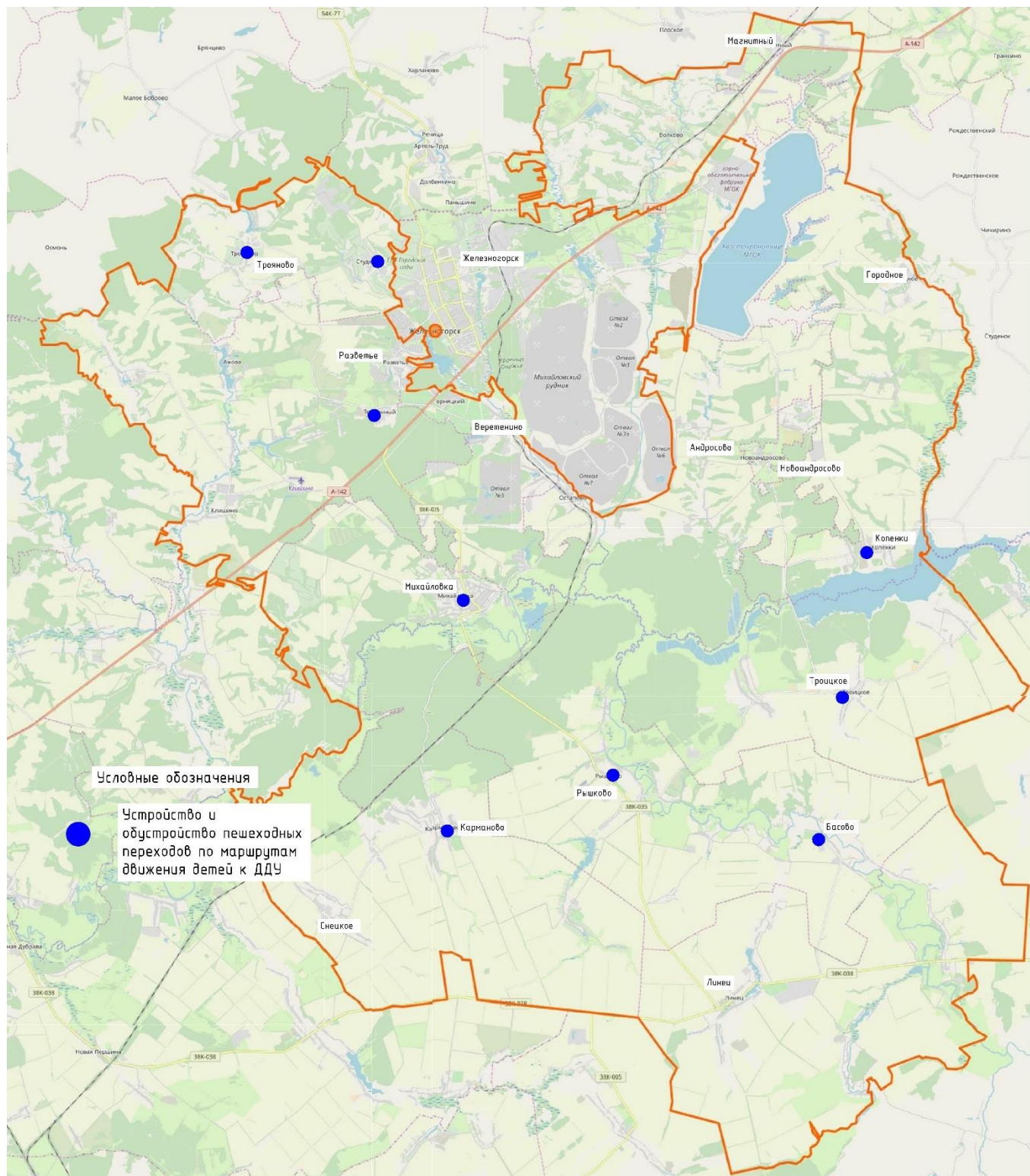


Рис. 20.2 – схема размещения пешеходных переходов, находящихся на маршрутах безопасного движения детей к образовательным организациям, требующих устройства и обустройства дополнительными мероприятиями.

## 21 Организация велосипедного движения

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение относятся:

- Велосипедные дорожки;
- Места временного хранения велотранспорта.

При создании велотранспортной инфраструктуры необходимо:

- Превращение велосипедистов в особых участников дорожного движения, что означает создание отдельной велотранспортной инфраструктуры;
- Соблюдение баланса интересов различных участников дорожного движения для перемещения с сохранением качества городской планировки.

Рекомендуемые характеристики велосипедных дорожек:

- Для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2м. (минимум 1,2м.), двухсторонней от 2,5 до 4м. (минимум 2м, допускается 1,5м. при интенсивностях до 60 вел/час);
- Для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
- Ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5м;
- Разделительная полоса шириной не менее 0,75м. при размещении дорожек в одном уровне с проезжей частью;
- Безопасное расстояние шириной не менее 0,5м. при устройстве велосипедной дорожки выше проезжей части на 10 – 15см;
- Покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки).

Анализ социально-экономического развития выявил, что лишь небольшая часть населения используют велосипедный транспорт как средство передвижения. Поэтому мероприятий по организации велосипедного движения не требуется.



## **22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом**

Разработка локальных мероприятий по ликвидации очагов ДТП

Основными критериями определения объектов улично-дорожной сети, требующих реализации мероприятий по повышению безопасности и улучшению условий движения являются:

- Статистические данные по аварийности;
- Анализ существующих условий движения автотранспорта.

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
- Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
- Изменение схем организации движения автотранспорта и пешеходов;
- Установку искусственных неровностей («лежачих полицейских» и шумовых полос).

На стадии проектирования необходимо проведение более детальной проработки с внесением возможных изменений и дополнений в предлагаемые в настоящей работе локальные мероприятия.

Для решения проблем необходимо увеличивать пропускную способность элементов улично-дорожной сети, повышать ее плотность, связность и ограничивать количество одновременно находящихся на ней автомобилей, а также применять методы ОДД, направленные на повышение однородности транспортной сети на дорожной сети.

Повышение пропускной способности обеспечивается:

- Дорожным строительством, требующим значительных ресурсов, времени, решения имущественных вопросов, связанных с отчуждением территорий.
- Мероприятия, направленные на повышения качества дорожной сети.

Большая часть мероприятий по развитию сети дорог рассмотрены в разделах 1-24.

Перечень дополнительных мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности:

Строительство и реконструкция дорог с твердым покрытием:

1. д. Копенки-с. Большебоброво протяженностью 10 км;
2. ул. Строительная – 0,6 км (с. Линец);
3. ул. Южная – 1,1 км (с. Линец);
4. д. Роговинка – 3 км (с. Линец);
5. д. Журавинка – 1,2 км;
6. д. Трубицино – 1,1 км;
7. д. Толстовка – 0,4 км

8. д. Понизовка – 0,5 км;
9. п. Новоандросово -п. Мартовский протяженностью 2 км;
10. п. Мартовский -п. Лев-Толстовский протяженностью 1,5 км;
11. ул. Садовая 1,85 км (с. Веретенино);
12. ул. Пролетарская 1,3 км (с. Веретенино);
13. МК-76, 0,9км (д. Пасерково);
14. По территории Нижнеждановского сельсовета 7,9км;
15. с. Рышково 4 км;
16. д. Громашовка 3,5 км;
17. с. Новый Бузец 1,8 км;
18. д. Погарище 1 км;
19. от д. Студенок до кладбища 1,8км;
20. с. Трояново 1 км;
21. п. Ольховка 1,6км.

На рисунке 22.1 представлены мероприятия по строительству и реконструкции дорог с твердым покрытием в Железногорском районе

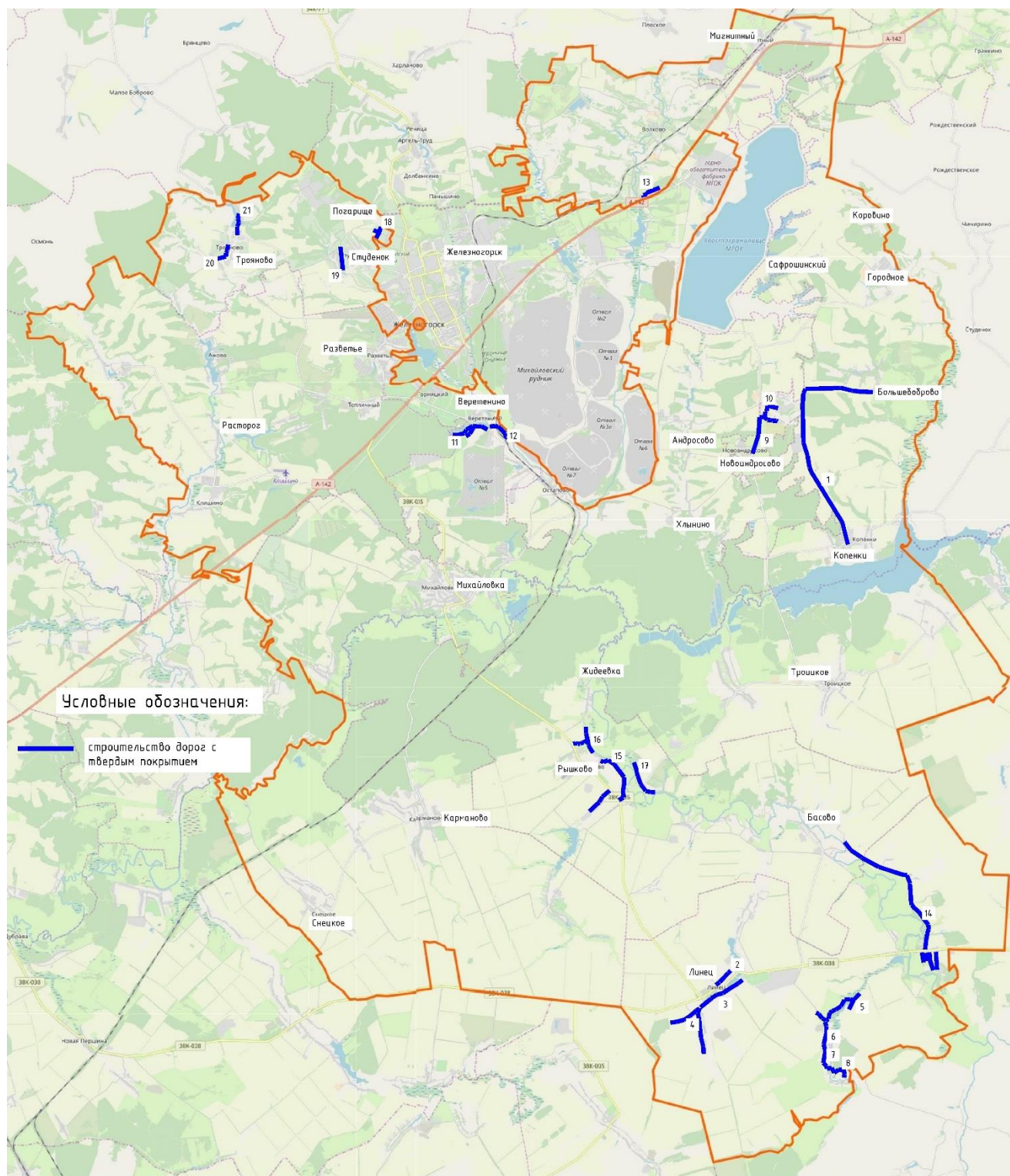


Рис. 22.1 – мероприятия по строительству и реконструкции дорог с твердым покрытием в Железногорском районе

Реконструкция автомобильной дороги:

1. в с. Троицкое 2 км;
2. ул. Школьная 1 км (с. Троицкое);
3. д. Старый Бузец 1 км;
4. ул. Медовая 1,4 км (д. Старый Бузец);
5. ул. Садовая 0,8 км (д. Старый Бузец);

6. д. Гнездилово 1,5 км.

7. ул. Советская 1км (д. Студенок с устройством бордюров).

Строительство:

8. Строительство моста в д. Роговинка 30 м.

9. Строительство станции технического обслуживания (СТО) в сл. Михайловская

10. Строительство станции технического обслуживания (СТО) в с. Линец.

Асфальтирование, обустройство водоотводов:

11. ул. Тишимная 1,8 км (д. Городное)

12. проезд от ул. Дружбы до ул. Тополиная, 0,6 км;

13. д. Копенки-пос. Богатыревский 2,6км.

На рисунке 22.2 представлены мероприятия по реконструкции и новому строительству в Железногорском районе



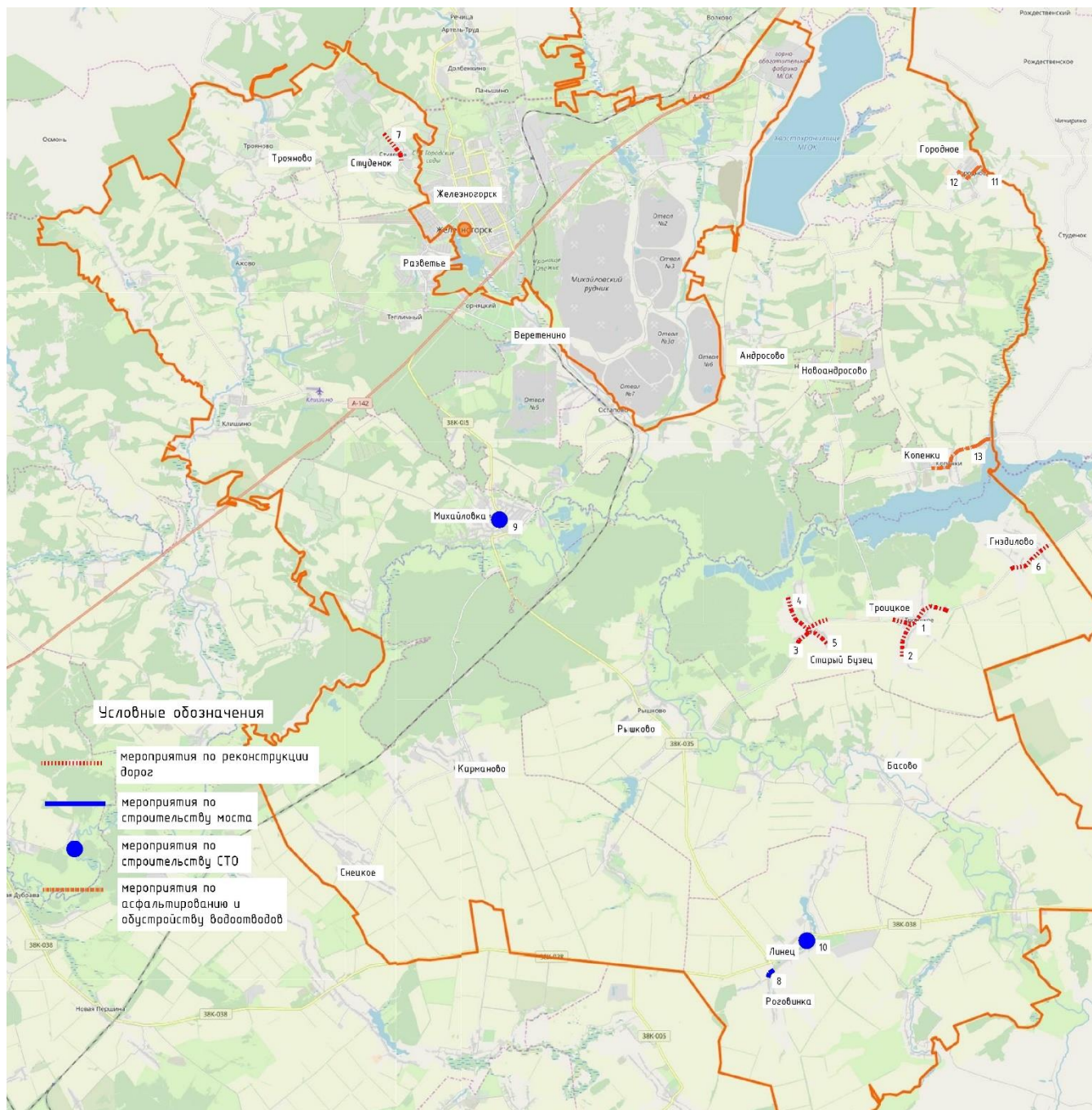


Рис. 22.2 – мероприятия по реконструкции и новому строительству в Железногорском районе

Реконструкция и строительство дорог с твердым покрытием позволит улучшить качество жизни населения. Из-за низкого качества асфальтированных дорог объекты социальной инфраструктуры – здравоохранения, образования, культуры и др. – используются не на полную мощность, так как население переезжает в более благоустроенные населенные пункты, что ограничивает возможности учреждений по выполнению их функциональных обязанностей.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований Федерального закона от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» о приведении дорог в нормативное состояние и передаче их на обслуживание органам местного самоуправления муниципального образования. Приведение дорог в

нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробег. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

## **23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

Подсистема видеонаблюдения предназначена для видеоконтроля обстановки на важных участках дорог (избирательного контроля транспортного потока, визуального контроля метеоусловий и состояния дорожного полотна), местах хранения техники и материалов, состоянии искусственных сооружений, обеспечивая:

- Контроль соблюдения правил скоростного режима, правил дорожного движения;
- Контроль состояния дорожного полотна и видимости на дороге;
- Контроль загруженности дороги транспортными средствами;
- Выявление случаев ограничения пропускной способности дороги на напряженных участках.

В состав системы видеонаблюдения входят:

- Терминалы для дистанционного видеонаблюдения и управления видеокамерами;
- Средства записи и хранения видеoinформации, линии и средства связи.

Видеоизображения от видеокамер передаются в центры управления производством, где отображаются на мониторах. При необходимости изображения записываются на видеомagneтофон или компьютер. Подсистема видеонаблюдения показана на рисунке 23.1



Рис. 23.1 – Подсистема видеонаблюдения

Проведенный анализ на первом этапе данной работы выявил необходимость точного мониторинга средней скорости транспортного потока, а также анализ дорожно-транспортных происшествий показал необходимость установки подсистем видеонаблюдения:

- А- 142 Тросна – Калиновка;
- 38 ОП РЗ 38К-035 Тросна – Калиновка – Михайловка – Линец.

Схема установки стационарных камер фото – и видео – фиксации нарушений ПДД в Железнодорожном муниципальном районе изображена на рисунке 23.2





## **24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

В Железногорском муниципальном районе отсутствуют стоянки для задержанного транспорта.

Хранение задержанных транспортных средств осуществляется на специализированных стоянках, оборудованных:

- 1) контрольно-пропускными пунктами и ограждениями, обеспечивающими ограничение доступа на территорию специализированной стоянки посторонних лиц;
- 2) помещениями для осуществления круглосуточных расчетов, связанных с перемещением и хранением задержанных транспортных средств, помещенных на специализированную стоянку;
- 3) техническими средствами видеофиксации. Срок хранения информации на носителях технических средств видеофиксации, установленных на специализированной стоянке, должен составлять не менее 3 месяцев;
- 4) искусственным освещением территории;
- 5) кабиной туалета и контейнером для сбора бытовых отходов.

Территория специализированной стоянки и подъездные пути должны иметь покрытие, пригодное для движения механических транспортных средств.

Специализированные стоянки должны соответствовать требованиям противопожарной безопасности и иметь круглосуточную охрану.

На территории специализированной стоянки допускается нахождение только транспортных средств, задержанных в соответствии со статьей 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, а также специальной техники уполномоченной организации.

В рамках разработки КСОДД Железногорского района необходимо устройство специализированной стоянки для задержанных транспортных средств на территории д. Тепличный с обустройством всего необходимого комплекса.

На рисунке 24 представлено размещение специализированной стоянки для задержанных транспортных средств.

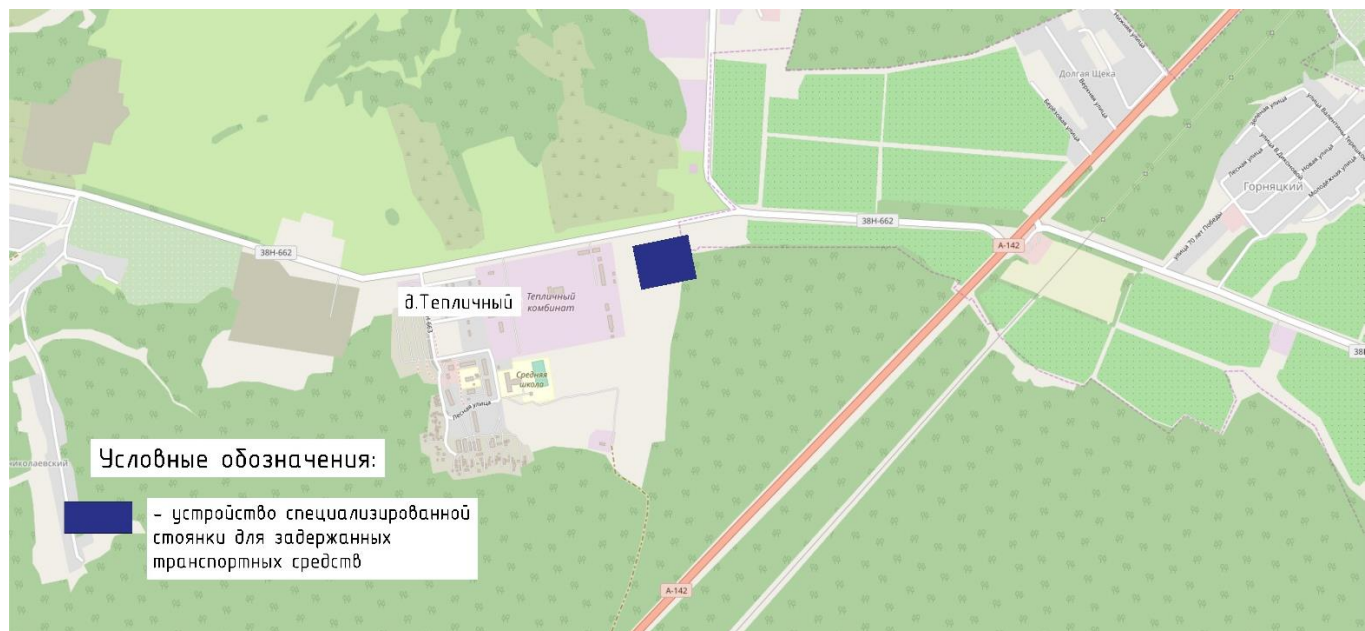


Рис. 24 – размещение специализированной стоянки для задержанных транспортных средств в Железногорском районе

**25 Очерёдность реализации мероприятий. Предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очерёдность разработки ПОДД на отдельных территориях. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.**

Наименовани е мероприятий	Адрес	Технико- экономические параметры(км/ шт)	Объём финансирования, тыс. руб*																
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	ВСЕГО
Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД.																			
Установка детекторов транспортных потоков	Пересечение а/д А-142 и 38 ОП РЗ 38К-035	1 шт.	0,00	0,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00
Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения																			
Устройство знаков маршрутного ориентировани я 2 уровня	На а/д 38 ОП РЗ 38К-038 Фатеж-Дмитриев	2 шт.	0,00	13,50	13,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,00
Устройство знаков маршрутного ориентировани я 2 уровня	На а/д. 38 ОП РЗ 38К-035«Тросна-Калиновка»-Михайловка-Линец	1 шт.	0,00	0,00	0,00	13,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,50
Устройство знаков маршрутного ориентировани я 2 уровня	На а/д 38 ОП МЗ 38Н-623 «Тросна-Калиновка»-Веретенино	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	13,5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,50
Устройство знаков маршрутного ориентировани я 2 уровня	На а/д 38 ОП МЗ 38Н-622 Троицкое-Плотина	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,50

Устройство знаков маршрутного ориентирования 3 уровня	На а/д. 38 ОП РЗ 38К-035«Тросна-Калиновка»-Михайловка-Линец	2 шт.	0,00	7,10	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,20
Устройство знаков маршрутного ориентирования 3 уровня	На а/д 38 ОП РЗ 38К-011 «Крым»-Игино-Троицкое-«Тросна-Калиновка»-Михайловка-Линец»	1 шт.	0,00	0,00	0,00	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10
Устройство знаков маршрутного ориентирования 3 уровня	На а/д А-142	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10
Устройство знаков маршрутного ориентирования 3 уровня	На въезде в с. Разветье	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10
Устройство знаков маршрутного ориентирования 3 уровня	При въезде в п. Студенок	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,10
<b>Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения</b>																			
Обустройство остановочных пунктов автобусными павильонами	ОП в Городновском сельсовете ОП в Копенском сельсовете	4 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00	150,00	150,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00

Обустройство остановочных пунктов освещением	ОП «Магнитный» ОП «Новоандросово» ОП «Веретенино» ОП «Михайловка» ОП «Карманово» ОП «Студенок» ОП «пов. на Городное» ОП в Городновском сельсовете ОП «Д/щека» ОП «Копенки» ОП в Копенском сельсовете ОП «Линец» ОП «Троицкое» ОП «Рышково 1»	15 шт.	0,00	0,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	210,00
Обустройство остановочных пунктов знаками 5.16 "Место остановки автобуса"	ОП «Новоандросово» 1шт. ОП «Студенок» 2шт. ОП в Городновском сельсовете 4шт. ОП в Копенском сельсовете 4шт. ОП «Линец» 1шт. ОП «Троицкое» 1шт. ОП «Рышково 1» 1шт.	14 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Обустройство остановочных пунктов посадочной и остановочной площадкой.	ОП «Магнитный» ОП «Новоандросово» ОП в Городновском сельсовете ОП в Копенском сельсовете ОП «Линец»	4 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	440,00



Разработка Проекта оптимизации общественного транспорта муниципально го района «Железнодорож ный район».	Железнодорож ный район	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,0 0	500,00
<b>Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</b>																			
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания в сельсовета д. Городное	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи Городновского ЦДК в д. Городное	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания в сельсовета в д. Копенки	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи Копенского ЦДК в д. Копенки	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания в с. Линец	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания п. Новоандросово	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания в д. Нижнее Жданово	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,0 0	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административно го здания в с. Рышково	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100, 00	0,00	0,00	0,00	100,00



Устройство автостоянки	вблизи административного здания в д. Студенок	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи административного здания в с. Трояново	12 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	100,00
Устройство автостоянки	вблизи Железнодорожной ЦР больницы (Больничный переулок 1, слобода Михайловка)	10 маш./мес т	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
<b>Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</b>																			
Устройство знака 2.1 «Главная дорога»	ул. Юбилейная – ул. Железнодорожная п. Магнитный	1 шт.	0,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
Устройство знака 2.1 «Главная дорога»	ул. Молчанова – ул. Советская сл. Михайловка	1 шт.	0,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
Устройство знака 2.1 «Главная дорога»	ул. Цветочная – пр. Заречный с. Разветье	1 шт.	0,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
Устройство знака 2.4 «Уступите дорогу» с демонтажем	ул. Юбилейная – ул. Железнодорожная п. Магнитный	1 шт.	0,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00
<b>Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД</b>																			
Строительство тротуара	ул. Советская (п. Студенок)	0,48 км	0,00	288,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	288,00
Строительство тротуара	ул. Прудная (с. Разветье)	0,508 км	0,00	0,00	304,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,80

Строительство тротуара	ул. Северная (с. Линец)	1,36 км	0,00	0,00	0,00	816,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	816,00
Строительство тротуара	вдоль а.д. Рышково – Троицкое (с. Троицкое)	0,98 км	0,00	588,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	588,00
Строительство пешеходной дорожки	к школе (с. Веретенино)	0,157 км	0,00	0,00	94,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	94,20
Строительство пешеходной дорожки	от ул. Луханина до детского сада в сл. Михайловка	0,29 км	174,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	174,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	ул. Советская (п. Студенок)		100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	по ул. Советская при пересечении улицы с въездами во дворы домов №15 и 8		0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	вблизи ОП «Магнитный» по ул. Железнодорожная (п. Магнитный)		0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	вблизи ОП «Н.Андросово»		0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	по ул. Заречный пр-д (с. Разветье)		0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	вблизи ОП «Карманово»		0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство и обустройство пешеходного перехода	вблизи ОП «Линец» (с. Линец)		0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00

Устройство и обустройство пешеходного перехода	вблизи ОП «Троицкое»		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
<b>Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям</b>																			
Устройство пешеходного перехода	вблизи ул. Молодежная, 23, с. Трояново	1 шт.	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство пешеходного перехода	ул. Лесная вблизи МКДОУ Разветьевский детский сад (п. Тепличный)	1 шт.	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство пешеходного перехода	вблизи Кармановской средней образовательной школы	1 шт.	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство пешеходного перехода	вблизи Рышковской средней образовательной школы и детского сада (с. Рышково)	1 шт.	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
Устройство пешеходного перехода	вблизи Троицкой средней образовательной школы по ул. Центральная	1 шт.	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
<b>Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</b>																			
Установка камеры фото-видеофиксации нарушений ПДД	А- 142 Тросна – Калиновка	1 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	999,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	999,00
Установка камеры фото-видеофиксации нарушений ПДД	38 ОП РЗ 38К-035«Тросна-Калиновка»-Михайловка-Линец	2 шт.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	990,00	0,00	990,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1980,00
<b>Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств</b>																			

Устройство стоянки	д. Тепличное		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1000,00	1000,00
<i>Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом</i>																			
Разработка ПОДД	Железнодорожный район		700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	700,00
Строительство	д. Копенки-с. Большебоброво	10 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 800,00	3 600,00	3 600,00	1 800,00	0,00	10 800,00
Строительство	ул. Строительная (с. Линец)	0,6 км	0,00	0,00	720,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	720,00
Строительство	ул. Южная (с. Линец)	1,1 км	0,00	0,00	0,00	1 320,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 320,00
Строительство	д. Роговинка	3 км	0,00	0,00	0,00	0,00	2 400,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 600,00
Строительство	д. Журавинка	1,2 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 440,00
Строительство	д. Трубицино	1,1 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 320,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 320,00
Строительство	д. Толстовка	0,4 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	480,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	480,00
Строительство	д. Понизовка	0,5 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00
Строительство	п. Новоандросово - п. Мартовский	2 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 400,00
Строительство	п. Мартовский - п. Лев-Толстовский	1,5 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 800,00	0,00	1 800,00
Строительство	ул. Садовая (с. Веретенино)	1,85 км	0,00	0,00	0,00	2 220,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 220,00
Строительство	ул. Пролетарская (с. Веретенино)	1,3 км	0,00	0,00	0,00	0,00	1 560,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 560,00
Строительство	МК-76 (д. Пасерково)	0,9 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 080,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 080,00	2 160,00

Строительство	По территории Нижнеждановского сельсовета	7,9 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 400,00	4 740,00	2 340,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9 480,00
Строительство	с. Рышково	4 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 600,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 800,00
Строительство	д. Громашовка	3,5 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 800,00	0,00	2 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 200,00
Строительство	с. Новый Бузец	1,8 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 160,00
Строительство	д. Погарище	1 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00	0,00	1 200,00
Строительство	от д. Студенок до кладбища	1,8 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 160,00
Строительство	с. Трояново	1 км	0,00	0,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00
Строительство	п. Ольховка	1,6 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 920,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 920,00
Строительство	с. Троицкое	2 км	0,00	2 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 400,00
Строительство	ул. Школьная (с. Троицкое)	1 км	0,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00
Строительство	д. Старый Бузец	1 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00	1 200,00
Строительство	ул. Медовая (д. Старый Бузец)	1,4 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 680,00	1 680,00
Строительство	ул. Садовая (д. Старый Бузец)	0,8 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	960,00	0,00	0,00	0,00	0,00	960,00
Строительство	д. Гнездилово	1,5 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 800,00	0,00	0,00	0,00	1 800,00
Строительство	ул. Советская (д. Студенок)	1 км	0,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200,00	0,00	0,00	2 400,00

Строительство моста	д. Роговинка	0,03 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,00	0,00	96,00
Асфальтирование, обустройство водотоков	ул. Тишинная (д. Городное)	1,8 км	0,00	0,00	0,00	0,00	360,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	360,00
Асфальтирование, обустройство водотоков	проезд от ул. Дружбы до ул. Тополиная	0,6 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120,00
Асфальтирование, обустройство водотоков	д. Копенки-пос. Богатыревский	2,6 км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	520,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	520,00
Подготовка документации по переводу автомобильных дорог различного подчинения в местное управление	Сельсоветы: Веретинский, Волковский, Рышковский		0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
Итого по годам			1074,00	3756,60	4104,60	5691,60	4505,60	6265,60	6392,10	6064,00	6590,00	4990,00	6000,00	5270,00	5570,00	4970,00	4966,00	5530,00	81740,10
Итого: 81 740, 10 тыс.руб.*																			

\*стоимость каждого мероприятия выведена на основе анализа стоимости выполнения проектных работ и стоимости строительства объектов-аналогов

## Оценка экономической эффективности реализации мероприятий КСОДД.

В рамках третьего этапа проекта по разработке комплексной схемы организации дорожного движения Железнодорожного муниципального района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории района.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных и результатов моделирования.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- Совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- Устройство пешеходных переходов;
- Строительство дорог с твердым покрытием;
- Реконструкция существующей дорожной сети.

Для реализации мероприятий программы необходимо финансирование в размере 16 191,05 тыс. руб.

Выявленные на 1 этапе настоящей КСОДД транспортные проблемы могут быть с успехом решены за счет реализации разработанной программы мероприятий.

Транспортный эффект от реализации вышеперечисленных мероприятий выражается в выгодах для пользователей автомобильными дорогами, получаемых в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект заключается в сокращении времени нахождения в пути, снижении риска дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования.

Основной эффект от реализации мероприятий КСОД будет выражаться:

- в снижении затрат времени на передвижения пассажиров наземного городского транспорта общего пользования;
- в уменьшении времени, затрачиваемого на поездки, владельцев и пассажиров легковых автомобилей;
- в снижении числа и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.



Реализация мероприятий по реконструкции существующих и строительству новых объектов дорожной сети приведет к повышению качества жизни населения, к снижению временных затрат при реализации поездок, повысит связанность территории района и как следствие надежность транспортной системы. По результатам компьютерного моделирования реализация предлагаемых в КСОДД мероприятий приведет к снижению средних затрат времени на совершение 1 поездки на 3 минуты.

Реализация реконструктивных мероприятий (улучшение дорожного покрытия, устройство пешеходных переходов и др.), приведут к снижению аварийности и повышению качества жизни населения.

## **26 Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно – технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД.**

В целях обеспечения возможности реализации, предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на исследуемой территории, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения первого этапа КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Железнодорожного муниципального района.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. Уставом Железнодорожного района принятым в редакции решением Собрания депутатов муниципальных образований, к вопросам местного значения муниципального образования отнесена дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления Железнодорожного муниципального района в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Курской области в сфере организации и безопасности дорожного движения, в том числе и в виде мобильного приложения.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов

жизнедеятельности населения Желеногорского муниципального района, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому «оптимальному» варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения района. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Железногорском муниципальном районе.