

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА «ПЕРЕМЫШЛЬСКИЙ РАЙОН» КАЛУЖСКОЙ
ОБЛАСТИ
до 2034 года**

2019 год

Заказчик:

**Администрация (исполнительно-распорядительный орган) муниципального района
«Перемышльский район»**

Юридический адрес: 249130, Калужская область, с. Перемышль, пл. Свободы, д.4.

Фактический адрес: 249130, Калужская область, с. Перемышль, пл. Свободы, д.4.

Разработчик:

Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 - 13

Фактический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 -13



Крылов И.В.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	6
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	7
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА «ПЕРЕМЫШЛЬСКИЙ РАЙОН»	14
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	14
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	14
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	19
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	22
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	26
1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	36
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	38
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	39
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	39
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД	40
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	41
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	42
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	44
1.14. Существующая территориально-планировочная организация муниципального района «Перемышльский район».....	45
2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	47
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	48
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ	49
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	49
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	49
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	50
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	50
4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам	

формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	51
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	53
4.7. Применение реверсивного движения	55
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	55
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	55
4.10. 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	55
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	56
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	56
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	57
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	57
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	58
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	59
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	59
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	59
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	60
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	60
4.21. Организация велосипедного движения	61
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	61
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	64
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	65
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ	66
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	67
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	73
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	75

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулирующих мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории муниципального района «Перемышльский район» Калужской области.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории муниципального района «Перемышльский район», предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

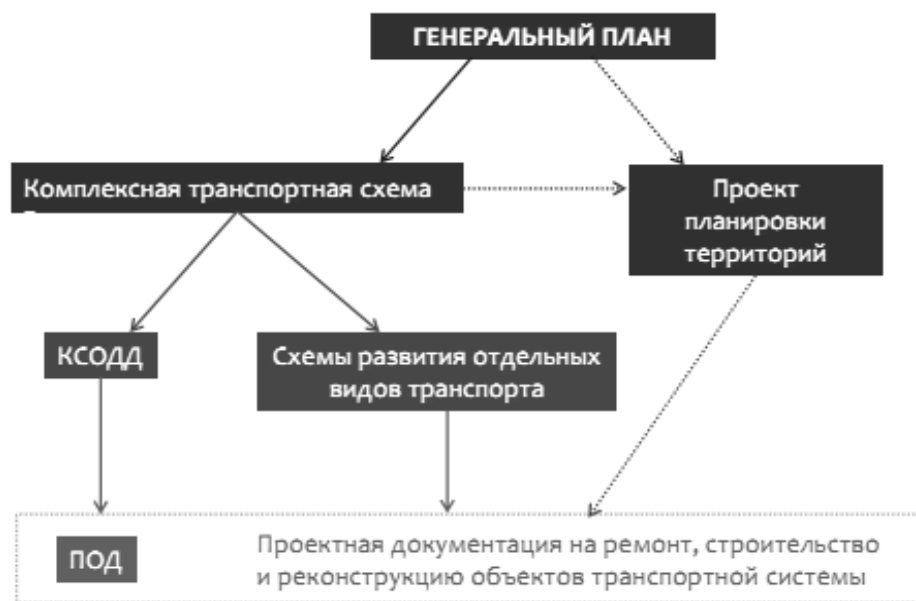
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Схема территориального планирования Муниципального района «Перемышльский район».

Схема организации дорожного движения разработана до 2034 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 3) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- 4) повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



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
ПОД	- проект организации движения

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общие сведения о Перемышльском муниципальном районе Калужской области

Перемышльский район — административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в Калужской области России.

Административный центр — село Перемышль

Площадь 1156 км². Район граничит с пригородной зоной Калуги, Ферзиковским, Козельским и Бабынинским районами Калужской области, на юго-востоке — с Тульской областью.

Основные реки — Ока, Жиздра.

Таблица 1.1

Перечень сельских поселений (вкл. населенные пункты) входящих в границы
муниципального района «Перемышльский район»

Муниципальные образования	Численность населения 2006 г
МО «сельские поселения»:	
СП «Село Перемышль»	3450
с. Перемышль	
д. Хохловка	
д. Поляна	
Д. Жашково	
СП «Село Ахлебинино»	1104
с. Ахлебинино	993
с. Никольское	75
д. Пушкино	13
д. Николаевка	7
д. Ср. Фабрика	6
д. В. Косьмово	3
д. Н. Косьмово	7
СП «Село Борищево»	274
с. Борищево	240
д. Садки	31
д. Орля	3
д. Родники	2
СП «Село Калужская опытная сельскохозяйственная станция»	1604
с. Калужская Опытная Сельскохозяйственная Станция	1289
с. Воротыньск	136
с. Калужской геологоразведочной партии	27
д. М. Слободка	8
д. Заболотье	46
д. Лучкино	13
д. Заборовка	54
д. Столпово	30
д. Слевидово	1
д. Рядово	-
СП «Село Ильинское»	353
с. Ильинское	261
д. В. Вялицы	45
д. Н. Вялицы	-
д. Гордиково	22
д. Ермашовка	8
д. Юпинка	6
д. Кудиново	-
д. Ястребово	11
СП «Деревня Горки»	1089
д. Горки	966
д. Ладыгино	45
д. Ершовка	5
д. Дементеевка	10
д. Кульнево	3

Муниципальные образования	Численность населения 2006 г
с. Рыченки	40
д. Прудищи	11
д. Воробьевка	9
СП «Село Гремячево»	362
с. Гремячево	268
д. Зимницы	84
д. Раздол	4
д. Букреево	6
СП «Село Корекозово»	1170
с. Корекозово	982
д. Бушовка	12
д. Киреево (пионерские лагеря)	17
д. Голчань	23
д. Вороново	26
д. Мехово	60
д. Вольня	4
д. Голодское	46
СП «Деревня Погореловка»	265
с. Погореловка	200
д. Петровское	26
д. Синятино	30
д. Ждановка	6
д. Колышово	3
СП «Деревня Большие Козлы»	932
д. Большие Козлы	737
д. Еловка	60
д. Крутицы	5
д. Будаково	27
д. М. Козлы	45
д. Елизаветинка	2
д. Б. Сушки	8
д. Мужачи	19
д. Желовь	14
с. Ильинка	8
д. Морозовы дворы	4
д. Крутые Верхи	3
СП «Деревня Григоровское»	454
д. Григоровское	206
д. Василенки	79
д. Акиньшино	19
д. Красниково	7
с. Нелюбовское	12
д. Зеленино	17
д. Чесноки	1
д. Алексеевское	3
д. Салтановское	14
д. Малютино	7

Муниципальные образования	Численность населения 2006 г
д. Вечна	34
д. Желовского Лесничества	8
д. Игнатовское	22
д. Кирилловское	11
д. Никитинка	-
д. Митинка	2
д. Кузьменки	3
д. Константиновка	5
д. Белая	4
СП «Село Макарово»	472
с. Макарово	382
д. Брагино	17
д. Зенилово	6
д. Оберегаевка	-
д. Басово	6
д. Карауловка	3
д. Забелино	10
д. Темерево	3
д. Гулево	25
д. Шильниково	9
д. Истомино	7
д. Новоселки	3
д. Муратовка	-
д. Никольское	1
СП «Деревня Покровское»	637
д. Покровское	325
д. Рядовка	114
д. Корчевские Дворики	3
д. Кожемякино	14
д. Н. Алопово	91
д. В. Алопово	18
д. Щепихино	4
д. Комсино	9
д. Михайловское	43
д. Афанасьево	10
д. Григорово	6
СП «Деревня Песочня»	273
д. Песочня	184
д. Курово	21
д. Борисовка	15
с. Семеновка	10
д. Гриднево	3
д. Пески	5
д. Никитье	3
д. Самойлово	3
д. Кременево	20
д. Зябки	7

Муниципальные образования	Численность населения 2006 г
д. Алексеевка	2
СП «Деревня Сильково»	758
д. Сильково	412
д. Татьево	6
д. Дудоровка	-
д. Новоселки	11
д. Головнино	64
д. Желухово	68
д. Грицкое	6
д. Торопово	77
д. Н. Подгоричи	15
д. В. Подгоричи	99
д. Хохловка	314
д. Поляна	395
СП «Деревня Хотисино»	401
д. Хотисино	351
д. Фитинино	14
д. Ломохино	2
д. Боково	4
д. Бобриха	2
с. Рождественно	9
д. Петропавлово	4
д. Мохрань	1
д. Антиповка	1
д. Холмы	9
д. Подкорье	4
д. Усадье	-
Итого	14369

Климат

Климат Перемышльского района, как и всей Калужской области, умеренно континентальный с четко выраженными сезонами года. Характеризуется теплым летом, умеренно холодной с устойчивым снежным покровом зимой и хорошо выраженными, но менее длительными переходными периодами – весной и осенью.

Основные климатические характеристики и их изменение определяются влиянием общих и местных факторов: солнечной радиации, циркуляции атмосферы и подстилающей поверхности. Рассматриваемая территория находится под воздействием воздушных масс Атлантики, Арктического бассейна, а также масс, сформировавшихся над территорией Европы. В конце лета – начале осени, нередко во второй половине зимы и весной, преобладает западный тип атмосферной циркуляции, сопровождающийся активной циклонической деятельностью, значительными осадками, положительными аномалиями температуры воздуха зимой и отрицательным летом.

С октября по май в результате воздействия сибирского максимума западная циркуляция нередко сменяется восточной, что сопровождается малооблачной погодой, большими отрицательными аномалиями температуры воздуха зимой и положительными летом.

Согласно строительно-климатическому районированию, Перемышльский район характеризуется в целом благоприятными условиями для строительства.

Температура воздуха в среднем за год положительная, изменяется по территории с севера на юг от 4,0 до 4,6°C. В годовом ходе с ноября по март отмечается отрицательная средняя месячная температура, с апреля по октябрь - положительная. Самый холодный месяц года - январь, с температурой воздуха -8,9°--10. Минимальная температура воздуха составляет -46°C, а максимальная - +38°C. В пониженных или защищенных от ветра местах абсолютный минимум достигал -48... -52. Многолетняя амплитуда температур воздуха составляет 84°C, что говорит о континентальности климата. В течение холодного периода (с ноября по март месяцы) часты оттепели. Оттепелей не бывает только в отдельные суровые зимы. В то же время в некоторые теплые зимы оттепели следуют одна за другой, перемежаясь с непродолжительными и несущественными похолоданиями. °С. Июль - самый теплый месяц года. Средняя температура воздуха в это время, незначительно изменяясь по территории, колеблется около +18°C. В отдельные годы в жаркие дни максимальная температура воздуха достигала +36...+39°C. Весной и осенью характерны заморозки. Весной заморозки заканчиваются, по средним многолетним данным, 8-14 мая, первые осенние заморозки отмечаются 21-28 сентября.

Продолжительность безморозного периода колеблется в пределах от 99 до 183 суток, в среднем - 149 суток.

В зависимости от характера зим, их снежности и температурного режима изменяется глубина промерзания почвы, которая колеблется в отдельные зимы от 25 до 100 см, в среднем составляя 64 см.

Многолетняя средняя продолжительность промерзания почвы составляет 150-180 дней.

Осадки. По количеству выпадающих осадков территория относится к зоне достаточного увлажнения. Годовое количество осадков, которое по Калужской области в соответствии с СНиП 23-01-99 «Строительная климатология» составляет: Среднее за год 654 мм; в том числе за теплый период года 441 мм, за холодный период года 213 мм. Суточный максимум 89 мм. Пространственное и временное их распределение отличается значительной неравномерностью. Большая часть осадков приходится на теплый период года. В годовом ходе месячных сумм осадков максимум наблюдается в июле, минимум - в марте. Обычно две трети осадков выпадает в теплый период года (апрель - октябрь) в виде дождя, одна треть - зимой в виде снега.

Осадки, выпадающие в твердом виде с ноября по март, образуют **снежный покров**. Образование устойчивого снежного покрова обычно начинается на севере района 28 ноября и заканчивается на юге 7 декабря. Максимальная высота снежного покрова отмечается в конце февраля и изменяется по территории от 19 до 33см, в отдельные многоснежные годы она может достигать 50см на юге и 70см на севере парка, а в малоснежные зимы - не превышать 5см. Число дней со снежным покровом - 130-145.

Средняя дата образования устойчивого снежного покрова – 29 ноября, а разрушения – 6 апреля. Среднее число дней со снежным покровом равно 139. Высота снежного покрова в среднем составляет 47см, в отдельные годы доходит до 70см. Максимальной высоты снежный покров достигает в конце февраля – начале марта.

Число дней с относительной влажностью воздуха 80% и более за год составляет 125-133.

Ветер. Ветровой режим характеризуется преобладанием в течение года потоков западного и юго-западного направления. В зимний период преобладают ветры южного и юго-западного направлений, в летний – северные, северо-восточные и северо-западные.

Средняя годовая скорость ветра на территории составляет 3,6 м/с. Самые ветреные месяца со средней скоростью ветра более 4,0 м/с – это период с ноября по март включительно. Наименьшие скорости ветра отмечаются в августе. Максимальные скорости ветра в зимний период фиксируются при ветрах южных и юго-западных направлений (4,9-5

м/сек), в летний период – при ветрах северо-западного и западного направления (3,3-3,8 м/сек).

Скорость ветра возможна 1 раз: в год – 18 м/сек; в 5 лет – 21 м/сек; в 10 лет – 22 м/сек; в 15 лет – 23 м/сек; в 20 лет – 24 м/сек.

Ветровой режим оказывает существенное влияние на перенос и рассеивание загрязняющих веществ. Особенно это относится к ветрам со скоростью 0-1 м/сек. На рассматриваемой территории повторяемость ветров этой градации в среднем за год составляет 20-30%. Увеличение повторяемости слабых ветров и штилей отмечается в летние месяцы, достигая максимума в августе.

Потенциал загрязнения атмосферы (ПЗА) характеризуется как умеренный. Повышенный уровень загрязнения атмосферного воздуха, обусловленный метеорологическими условиями может отмечаться летом и зимой.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА «ПЕРЕМЫШЛЬСКИЙ РАЙОН»

Транспортный каркас Муниципального района «Перемышльский район» представлен автодорогами федерального, регионального и местного значения.

Транспортная инфраструктура включает в себя объекты и элементы, обеспечивающие функционирование транспортной системы: улично-дорожную сеть; внеуличную транспортную сеть (наземную, надземную и подземную).

Внешние транспортно-экономические связи МО «Перемышльский район» осуществляются автомобильным транспортом.

По территории муниципального района проходят дороги: 1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел», 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань». Имеется выход на федеральную автомагистраль М3 «Украина». Автодороги «Калуга-Перемышль-Козельск», «Калуга-Тула» обеспечивают круглосуточное движение автобусов, легкового и грузового автотранспорта.

Водный транспорт на территории МО «Перемышльский район» отсутствует.

Железнодорожный транспорт отсутствует, но имеется связь с железной дорогой «Москва-Киев» (станция Воротынский).

В свою очередь транспортная инфраструктура взаимосвязана с другими компонентами транспортной системы, которые состоят из совокупности транспортных средств, системы управления, пользователей транспортной системы и среды, в которой система функционирует.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Муниципального района «Перемышльский район» Калужской области получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».

2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

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

– реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;

– организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;

- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

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

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

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с

проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

- разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

- обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

- обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

- согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

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

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности поселковых УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных

знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

1.2.1.2. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

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

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

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом Муниципального района «Перемышльский район», принятым Собранием депутатов Муниципального района «Перемышльский район» к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы

обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Муниципального района «Перемышльский район» фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997. № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией муниципального района «Перемышльский район» была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Муниципального района «Перемышльский район» могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Муниципального района «Перемышльский район» в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

Таким образом, 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.

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Муниципального района «Перемышльский район», вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Муниципального района «Перемышльский район», включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города.

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Муниципального района «Перемышльский район» в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы: официальный сайт Администрации муниципального района «Перемышльский район» (<http://перемышльскийрайон.рф/>) и районная газета «НАША ЖИЗНЬ».

Обо всех изменениях существующих положений можно узнать из вышеуказанных источников.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Калужской области, в том числе и в виде мобильного приложения.

1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

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

1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. От 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- схемы территориального планирования (СТП).

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

1.4.1.1 Анализ Генерального плана Муниципального района «Перемышльский район»

Генеральный план Муниципального района «Перемышльский район» не разрабатывался.

1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) видами документации по планировке территории являются:

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

Документы по планировке территории в муниципальном районе «Перемышльский район»: Схема территориального планирования Муниципального района «Перемышльский район» на срок до 2034 года.

Мероприятия, запланированные СТП Муниципального района «Перемышльский район» на территории Муниципального района «Перемышльский район»:

На территории района имеется сеть автомобильных дорог:

- Федерального значения - 68,0 км.
- Областного значения - 159,41 км.
- Муниципального значения - 468,3 км.

Все вышеуказанные дороги требуют капитального ремонта и реконструкции в связи с тем, что за последние годы не выделялись средства на ремонт и строительство дорог в районе, а если и выделялись, то только для поддержания их в проезжем состоянии.

С 2013 года проведены следующие мероприятия:

- реконструкция автомобильной дороги Калуга-Тула-д. Брагино (4 км);
- ремонт автомобильной дороги Голодское-Суворов-Одоев-д. Мехово (3,5 км);
- реконструкция автодороги «Перемышль-Козельск» - Хохловка-Поляна в Перемышльском районе (5 км);
- реконструкция автомобильной дороги В. Вялицы-Н. Вялицы (0,45 км);
- реконструкция автомобильной дороги д. Григоровское-д. Игнатовское (2,0 км);
- реконструкция автомобильной дороги Карьер - Крутые Верхи в Перемышльском районе (2,2 км);
- ремонт автодороги по ул. 25 Октября с. Перемышль (0,74 км);
- ремонт автодороги по д. Хотисино (0,3 км);
- строительство разворотной площадки в д. Мехово (625 кв.м.);
- реконструкция дороги по с. Рыченки (1 км);
- ремонт дороги ОПХ-Столпово (1,01 км) о выполнении работ по ремонту автодороги "Калуга-Тула-Михайлов Рязань"- д. Будаково (0,2 км) о выполнены работы по ремонту участка автодороги Ближний Хутор д. Поляна (0,25 км);
- выполнены работы по ремонту автодороги подъезд к школе д. Большие Козлы (961 м²);
- проведен ремонт автомобильных дорог в с. Перемышль, общей протяженностью 4 км;
- отремонтирована автомобильная стоянка на пл. Свободы, д. 4 в с. Перемышль Перемышльского района (249 м²);
- проведен ремонт подъезда к д. Жашково в Перемышльском районе, протяженностью 0,6 км и разворотной площадкой 400 м².

В развития транспортной сети Перемышльского района **на первый срок** приоритет отдан реконструкции и модернизации существующей сети. Новое строительство сведено к минимуму и намечается только там, где это объективно необходимо для рационализации транспортных потоков и сокращения перепробегов. При этом во главу угла ставится задача создания максимального удобства в транспортном передвижении населения области.

На перспективу (**на расчетный срок**) предлагается соединение автомобильной дорогой деревни Григоровское – Кременево – Песочня с выходом на трассу 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань» (окружная дорога районного значения). Таким образом, будет соединение Орловского направления с Тульским.

На перспективу (**на расчетный срок**) предлагается соединение автомобильной дороги через Большие Козлы – Крутые Верхи на автомобильную дорогу «Голодское - Суворов – Одоев» – Григоровское, что может стать толчком к градостроительному освоению этой территории.

В связи с долгосрочной целевой программой «Совершенствование и развитие автомобильных дорог в Калужской области на период 2010-2017 годов и на перспективу до 2020 года» и иных мероприятий за счет средств дорожного фонда Калужской области на

2013 год ГКУ Калужской области «Калугадорзаказчик» проводит реконструкцию следующих объектов:

1. дополнительный землеотвод шириной 30 п. м с обходом справа дер. Покровское, дер. Рядовка, дер. Кожемякино, дер. Нижнее Алопово для:

- реконструкции автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск на участке с км 0+000 по км 26+000 в Перемышльском и Козельском районах;

2. дополнительный землеотвод шириной 10 п. м для создания условий реконструкции объекта:

- реконструкция автодороги Подъезд к с. Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участках с км 0+750 по км 1+050, с км 4+200 по км 4+500);

- реконструкция автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на км 6+210, на км 6+510 поворот в д. Комсино);

- реконструкция автодороги «М-3 «Украина» - Перемышль» - Опытная Станция в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки на участке с км 2+400 по км 2+600);

- реконструкция автодороги 1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов - Рязань» - Макарово в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в с. Макарово);

- реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль» - Борищево в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки и разворотной площадки в с. Борищево);

- реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок с посадочными площадками и заездными карманами, на участке с км 22+200 по км 22+600, в д. Верхние Подгоричи);

- реконструкция автодороги Большие Козлы – Мужачи - Морозовы Дворы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Мужачи);

- реконструкция автодороги «Калуга - Орел» - Ильинское - Вялицы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Вялицы на км 10+000);

- реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участке с км 23+500 по км 24+200 поворот на д. Ладыгино);

- реконструкция автодороги Григоровское – Крутые Вехи в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой с км 9+400 по км 9+800 в д. Константиновка);

3. дополнительный землеотвод шириной 25 п. м для создания условий реконструкции объекта:

- реконструкция автодороги Опытная станция – Заборовка в Перемышльском районе на участке с км 1+800 по км 2+450 с мостом через р. Высса.

- Строительство обхода Калуги на участке от развязки Р-132- обход г. Калуга от М-3 «Украина» - Малая Слобода.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Муниципального района «Перемышльский район», были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 №

172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2034 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификации экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;

- стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
- формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
- цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
- цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
- параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Транспортная система района представлена автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и муниципального значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района. В районном центре – с. Перемышль имеется автостанция. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение.

Автомобильный транспорт имеет значение первостепенной важности для осуществления связей производственного и пассажирского характера.

В пределах района проходят автодороги областного и местного значения.

На территории района имеется сеть автомобильных дорог:

- Федерального значения - 68,0 км.
- Областного значения - 159,41 км.
- Муниципального значения - 468,3 км.

Таблица 1.2

По территории муниципального образования «Перемышльский район» проходят

Федеральные автодороги:

Наименование дорог	Протяженность	В т.ч. с твердым покрытием
1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел»	34	34
1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань»	34	34
Всего	68	68

Таблица 1.3

Дороги областного значения, которые связывают наиболее крупные сельские населенные пункты между собой и с селом Перемышль и городами Калужской области

№ п/п	Наименование автодороги	Протяженность	Тип покрытия
1	1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань» - Хотисино	1,74	а/б
2	1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань» - Песочня	1,63	а/б
3	1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань» - Макарово	1,70	щебень
4	1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань» - Ахлебинино	2,36	а/б
5	1Р132 «Калуга-Тула- Михайлов-Рязань» - Большие Козлы	6,84	а/б
6	«Голодское-Суворов-Одоев» - Гремячево	2,48	а/б
7	1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел» - Козельск	11,60	а/б
8	«Голодское-Суворов-Одоев» - Григоровское	7,48	а/б
9	«Голодское-Суворов-Одоев»	16,81	а/б
10	«М-3 «Украина – Перемышль» - Горки	0,26	а/б
11	«М-3 «Украина – Перемышль» - Опытная станция	7,99	а/б
12	«М-3 «Украина – Перемышль» - Воротынский	2,03	а/б
13	«М-3 «Украина – Перемышль»	21,28	а/б
14	«М-3 «Украина – Перемышль» - Погореловка	10,74	а/б – 3 км щебень – 7,74 км
15	«М-3 «Украина – Перемышль» - Борищево	4,24	щебень
16	Подъезд к с. Перемышль	4,67	а/б
17	«Бабынино-Воротынский» - поворот Росва	0,44	а/б
18	«М-3 «Украина – Перемышль» - Новоселки	1,87	пгс
19	«Калуга-Тула» - Никольское	1,30	а/б
20	«Калуга-Тула» - Средняя Фабрика	0,76	щебень
21	«Большие Козлы-Мужачи-Морозовы дворы»	9,27	щебень
22	«Калуга-Орел» - Ильинское - Вялицы	10,53	а/б
23	«Григоровское-Крутые Верхи»	5,22	бетон – 1,5 км пгс – 3,72
24	«Голодское-Суворов-Одоев» - Василенки - Зеленино	8,03	а/б
25	Опытная Станция - Заборовка	3,04	а/б
26	«М-3 «Украина – Перемышль» - Головнино	8,53	а/б
27	«Калуга-Орел» - Козельск» - Комсино	4,40	а/б
28	«Калуга-Орел» - Козельск» - Верхнее Алопово	0,88	щебень
29	«М-3 «Украина – Перемышль» - Слободка	1,30	а/б
Всего по району		159,41	

Таблица 1.4

Перечень автодорог местного значения муниципального района «Перемышльский район»

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебень	Грунтовка	Асфальт	Бетонка
«Калуга-Тула»-д. Н. Косьмово	1,75			1,75	
д. Н. Косьмово – д. В. Косьмово	0,7			0,7	
д.Никольское – д. Пушкино	0,8		0,8		
«Калуга _ Тула» - д.Николаевка	0,2		0,2		
с.Борищево – д. Садки	2,0		2,0		
д. Борищево – д. Орля	3,5		3,5		
д. Ладыгино – д. Ершовка	3,5		3,5		
«с. Перемышль - д. Погореловка» – д. Дементеевка	1,5		1,5		
д. Ладыгино – д. Кульнево	1,5		1,5		
д. Кульнево – д. Дементеевка	1,0		1,0		
«п. Воротынк –с. Перемышль» - д. Ладыгино	0,5		0,5		
"Калуга – Козельск" – д.Воробьевка	3,5		3,5		
д. Ждановка – д.Петровское	2,0		2,0		
д.Петровское – д. Синятино	2,0		2,0		
д.Синятино – д.Погореловка	2,5		2,5		
д.Погореловка –д. Кольшово	2,0		2,0		
«с. Перемышль – д. Погореловка» - д.Жашково	1,0		1,0		
«Калуга – Козельск» - д.Кожемякино	2,0			2,0	
д. Михайловское – д. Афанасьев	1,5		1,5		
д. Афанасьев – д.Григорово	2,0		2,0		
д.Н. Алопово – д.Щепихино	3,0		3,0		
д. Гордиково – д. Юпинка	2,0		2,0		
д. Кудиново- д. Букреево	2,0		2,0		
«д. Ильинское – д. В. Вялицы»- д. Ермашовка	1,0		1,0		
д. В.Вялицы – д. Н. Вялицы	3,0	3,0			
д. Н.Вялицы- д. Ястребово	2,0		2,0		
«с. Ильинское – д.В. Вялицы» - д. Кудиново	1,0		1,0		
д. Сильково- д. Татьево	2,0	0,125	1,875		
д. Сильково – д. Грицкое	1,0		1,0		
д. Новоселки – д. Головнино	4,0			4,0	
«Москва – Киев - Перемышль» - д. Н.	2,218	2,218			

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебень	Грунтовка	Асфальт	Бетонка
Подгоричи					
д.Заборовка – д. Лучкино	3,0			3,0	
с. Калужская опытная сельскохозяйственная станция – д. Столпово	2,0			2,0	
«Москва – Киев - Перемышль» - д. Заболотье	1,8			1,8	
с. Калужская опытная сельскохозяйственная станция – д. Рядово	1,0		1,0		
д.Столпово – д. Слевидово	1,0		1,0		
д.Корекозово – д.Киреево	2,0		2,0		
д.Елизаветинка – д.Б. Сушки	3,0		3,0		
«Калуга - Козельск» - д. Б. Сушки	5,0			5,0	
«д. Голодское – Суворов – Одоев -Григоровское» - д.Вольня	3,0		3,0		
«Калуга -Козельск» - Пионер лагеря	1,5			1,5	
"д. Голодское – Суворов - Одоев» -д. Григоровское"- д. Голчань	4,0		4,0		
д. Вольня – д. Голчань	2,0		2,0		
«д.Голодское – Суворов - Одоев» - д. Мехово	3,5		0,1	3,4	
«д.Голодское – Суворов - Одоев» - д. Раздол	0,4		0,4		
«д.Голодское – Суворов - Одоев» - д.Зимницы	0,5			0,5	
д. Григоровское – д. Белая	5,0		5,0		
д. Игнатовское – д. Григоровское	4,0		4,0		
д. Григоровское – д. Салтановское	4,0		4,0		
д. Малютино – д. Чесноки	2,0		2,0		
д. Чесноки – д. Зеленино	2,0		2,0		
д.Зеленино – д. Алексеевское	3,0		3,0		
д.Малютино – д. Кириловское	2,0		2,0		
д. Кириловское – д.Никитинка	2,0		2,0		
д. Никитинка – д. Митинка	2,0		2,0		
д. Григоровское – д. Константиновка	2,0		2,0		
д. Акиньшино – д. Нелюбовское	2,0		2,0		

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебень	Грунтовка	Асфальт	Бетонка
"д.Голодское –д. Константиновка –д. Крутые Верхи (карьер)" – д. Малютино	4,0	2,5	1,5		
д. Константиновка – д. Крутые Верхи (карьер)	2,0		2,0		
д. Большие Козлы – д. Еловка	3,0			3,0	
д. Морозовы дворы– д. Крутые Верхи	2,5		2,5		
д. Морозовы Дворы – д. Ильинка	1,5		1,5		
д. Хотисино – д. Холмы	1,965			1,965	
д. Холмы – д. Антиповка	3,5		3,5		
д. Подкорье - д. Петропавлово	3,0		3,0		
д. Рождественно - д. Петропавлово	2,0	2,0			
д. Петропавлово – д. Морхань	0,5	0,5			
д. Хотисино – д. Рождественно	4,0		4,0		
«Калуга - Тула» - д. Ломохино	0,2		0,2		
д. Ломохино - д. Боково	1,5		1,5		
д. Усадье – д. Фитинино	3,0		3,0		
«Калуга – Тула» - д. Фитинино	2,0	2,0			
д. Фитинино –д. Гриднево	1,0		1,0		
а/дорога «Калуга – Тула» - д. Семеновка	1,5		1,5		
д. Семеновка – д. Пески	4,0		4,0		
«Калуга - Тула» - д. Борисовка	0,5		0,5		
«Калуга - Тула» - д. Курово	1,0			1,0	
1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань» – д. Песочня – д. Кременево	7,0		7,0		
«д. Песочня – д. Кременево» - д. Никитье	2,0		2,0		
«д. Песочня – д. Кременево» - д. Самойлово	1,5		1,5		
д. Кременево – д. Зябки	3,0		3,0		
д. Зябки – д. Алексеевка	2,0		2,0		
«Калуга - Тула» - д. Брагино	5,0	5,0	5,0		
«Калуга - Тула - д. Брагино» - д. Зенилово	2,0	2,0	2,0		
«Калуга - Тула» - д. Басово	0,5		0,5		

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебень	Грунтовка	Асфальт	Бетонка
«Калуга - Тула» - д. Забелино	1,0		1,0		
«Калуга - Тула»– д. Темерево	2,0		2,0		
«Калуга – Тула – д. Брагино»– д. Карауловка	2,0		2,0		
«Калуга - Тула» - д. Брагино – д. Оберегаевка	1,0		1,0		
д. Макарово – д. Гулево	4,0			4,0	
д. Муратовка – д. Шильниково	2,0		2,0		
д. Гулево – д. Шильниково	2,5		2,5		
д. Шильниково – д. Истомино	3,0		3,0		
д. Истомино – д. Новоселки	3,0		3,0		
д. Истомино – д. Никольское	2,0		2,0		
1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань» – д. Будаково	0,8				0,8
«Калуга - Тула»-д.Крутицы	1,22	1,22			
д. Салтановское - д. Красниково	3,5		3,5		
Карьер - д. Крутые Верхи	2,2	2,2			
1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань» – д. Пушкино	1,2		1,2		
д. Крутые Верхи – д. Никитинка	1,8		1,8		
Д.Песочня-д.Курово	1,0	1,0			
1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов – Рязань» – с.Рождественно	3,0	1,5		1,5	
ИТОГО:	225,253	25,263	169,075	37,115	0,8

Таблица 1.5

Ведомость автомобильных дорог сельских поселений

Наименование автодороги	Протяж енность (км)	Вид покрытия			
		Щебе нь	Грунтов ка	Асфал ьт	Бетон ка
«автодорога по деревне Сильково»	4,0			4,0	
«автодорога по деревне Головнино»	4,0		4,0		
«автодорога по деревне Желохово»	3,7		3,7		
«автодорога по деревне Торопово»	2,5		1,0	1,5	
«автодорога по деревне Нижние Подгоричи»	1,3		1,3		
«автодорога по деревне Верхние Подгоричи»	3,5		2,8	0,7	
«автодорога по деревне Грицкое»	1,8		1,8	4,0	
«автодорога по деревне Татьево»	0,7		0,7		
«автодорога по деревне Новоселки»	1,5		1,5		
«автодорога по деревне Дудоровка	1,0				
«автодорога по с.Борищево»	5,0	1,5	3,0		0,5
«автодорога по д.Садки»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Орля»	1,1		1,1		
«автодорога по д.Вечна»	1,5	0,5	1,0		
«автодорога по д.Григоровское»	2,5	2,0	0,5		
«автодорога по д.Белая»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Константиновка»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Малютино»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Кириловское»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Игнатовское»	1,0	0,8	0,2		
«автодорога по д.Василенки»	1,5		1,0	0,5	
«автодорога по д.Акинъшино»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Нелюбовское»	1,0	0,3	0,7		
«автодорога по д.Красниково»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Зеленино»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Салтановское»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Алексеевское»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Чесноки»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Никотинка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Митинка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Кузьменки»	0,5		0,5		
«автодорога по с.Ильинское»	3,3	3,0		0,3	
«автодорога по д.Юпинка»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Ермашовка»	1,1		1,1		
«автодорога по д.Гордиково»	2,2	1,0	1,2		
«автодорога по д.Нижние Вялицы»	1,7	0,7	1,0		
«автодорога по д.Верхние Вялицы»	1,7		1,7		
«автодорога по д.Ястребово»	1,4		1,4		
«автодорога по с.Макарово»	6,1	0,4	4,2	0,6	0,9
«автодорога по д.Гулево»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Шильниково»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Никольское»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Муратовка»	0,5		0,5		

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебен	Грунтов	Асфальт	Бетон
«автодорога по д.Истомино»	0,7		0,7		
«автодорога по д.Новоселки»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Забелино»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Темерево»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Карауловка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Брагино»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Зенилово»	0,7		0,7		
«автодорога по д.Оберегаевка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Басово»	0,4		0,4		
«автодорога по ул.Центральная с.Калужская опытная сельскохозяйственная станция»	0,65			0,65	
«автодорога по ул.Школьная с.Калужская опытная сельскохозяйственная станция»	0,8			0,8	
«автодорога по ул.Садовая с.Калужская опытная сельскохозяйственная станция»	1,8			1,8	
«автодорога по ул.Лесная с.Калужская опытная сельскохозяйственная станция»	0,55			0,55	
«автодорога по д.Заболотье»	1,3		1,3		
«автодорога по д. Малая Слободка»	0,5		0,5		
«автодорога по с.Воротынский»	5,2		3,7	1,5	
«автодорога по д. Заборовка»	2,4	2,0	0,4		
«автодорога по д. Столпово»	0,95		0,95		
«автодорога по д.Слевицово»	1,1		1,1		
«автодорога по д.Рядово»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Лучкино»	1,2		1,0	0,2	
«автодорога по с.Калужской Геологоразведочной партии »	0,6	0,6			
«автодорога по д.Песочня»	1,7	1,15			0,55
«автодорога по д.Алексеевка»	0,3		0,3		
«автодорога по д.Зябки»	0,85		0,85		
«автодорога по д.Самойлово»	0,4		0,4		
«автодорога по д.Кременево»	1,45		1,45		
«автодорога по д.Никитье»	0,8		0,8		
«автодорога по д.Курово»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Борисовка»	0,65		0,65		
«автодорога по д.Семеновка»	0,75		0,75		
«автодорога по д.Пески»	0,6		0,6		
«автодорога по д.Гриднево»	0,3		0,3		
«автодорога по деревне Погореловка»	3,045	0,988	2,039	0,018	
«автодорога по деревне Синятино»	1,0		1,0		
«автодорога по деревне Петровское»	1,8		1,8		
«автодорога по деревне Ждановка»	1,0		1,0		
«автодорога по деревне Колышово»	1,1		1,1		

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебен	Грунтов	Асфальт	Бетон
«автодорога по д.Хотисино»	4,32	2	2		0,32
«автодорога по д.Холмы»	2,2		0,7	1,5	
«автодорога по д.Антиповка»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Подкорье»	2,1		2,1		
«автодорога по д.Ломохино»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Боково»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Фитинино»	2,5		2,5		
«автодорога по д.Усадье»	1,5		1,5		
«автодорога по с.Рождественно»	1,7	1,5	0,2		
«автодорога по д.Петропавлово»	1,2		1,2		
«автодорога по д.Мархань»	1,0		1,0		
«автодорога по ул.Черемушки с.Корекозево»	1,5		1,3	0,2	
«автодорога по ул.Лесная с.Корекозево»	2,0		2,0		
«автодорога по ул.Сосновая с.Корекозево»	2,0		2,0		
«автодорога по д.Киреево»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Голодское»	3,0		3,0		
«автодорога по д. Бушовка»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Вороново»	1,5		1,5		
«автодорога по д. Мехово»	1,5		1,5		
«автодорога по д. Вольня»	1,5		1,5		
«автодорога по д.Голчань»	1,0		1,0		
«автодорога по с.Ахлебинино»	5,1	1,1	3,0	1,0	
«автодорога по д.Верхнее Косьмово»	1,5	0,5		1,0	
«автодорога по д.Нижнее Косьмово»	0,5		0,2	0,3	
«автодорога по с.Никольское»	2,6		1,6	1,0	
«автодорога по д.Пушкино»	0,6	0,6			
«автодорога по д.Средняя Фабрика»	0,7		0,7		
«автодорога по д.Николаевка»	1,0	0,5	0,5		
«автодорога по д.Большие Козлы»	4,9	1,3	0,3	3,3	
«автодорога по д.Малые Козлы»	0,7			0,7	
«автодорога по д.Мужачи»	1,7	0,4	1,3		
«автодорога по д.Желовь»	0,5		0,5		
«автодорога по с.Ильинка»	0,7		0,7		
«автодорога по д.Морозовы Дворы»	0,2	0,2			
«автодорога по д.Крутые Верхи»	0,4		0,4		
«автодорога по д.Еловка»	4,6		3,0	1,6	
«автодорога по д.Крутицы»	0,9	0,9			
«автодорога по д.Будаково»	1,7		1,7		
«автодорога по д.Большие Сушки»	0,3			0,3	
«автодорога по д.Елизаветинка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Горки»	4,0			4,0	
«автодорога по с.Рыченки»	2,0		2,0		
«автодорога по д.Прудищи»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Дементеевка»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Кульнево»	0,6		0,6		

Наименование автодороги	Протяж енность (км)	Вид покрытия			
		Щебе нь	Грунтов ка	Асфал ьт	Бетон ка
«автодорога по д.Воробьевка»	1,0		1,0		
«автодорога по д.Ершовка»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Ладыгино»	3,0		2,0	1,0	
«автодорога по с.Гремячево»	7,5		7,5		
«автодорога по д.Букреево»	1,65		1,65		
«автодорога по д.Зимницы»	1,7	1,7			
«автодорога по д.Раздол»	1,25		1,25		
«автодорога по д.Покровское»	5,1	3,6	0,4	0,3	0,8
«автодорога по д.Нижнее Алопово»	2,5		2,5		
«автодорога по д.Кожемякино»	0,7		0,7		
«автодорога по д.Михайловское»	1,7		1,7		
«автодорога по д.Рядовка»	2,5	2,5			
«автодорога по д.Афанасьево»	0,5		0,5		
«автодорога по д.Комсино»	0,6		0,6		
«автодорога по д.Верхнее Алопово»	0,4	0,4			
«автодорога по ул. Ленина с. Перемышль»	1,3			1,3	
«автодорога по ул. Красноармейская с. Перемышль»	0,8	0,8			
Автодорога по ул. 25 Октября с. Перемышль»	1,6	-		1,6	
«автодорога по ул. Республиканская с. Перемышль»	1,4	-		1,4	
«автодорога по пер. Республиканский с. Перемышль»	0,3	0,3			
«автодорога по ул. Гагарина с. Перемышль»	1,9	0,4	1,2	0,3	
«автодорога по ул. Суворова с. Перемышль»	0,9	0,9			
«автодорога по ул. Генерала Трубникова с. Перемышль»	2,0	0,3		1,7	
«автодорога по ул. Коммунистическая с. Перемышль»	0,6	0,3		0,3	
«автодорога по ул. Советская с. Перемышль»	0,6	0,2		0,4	
«автодорога по ул. Коммунаров с. Перемышль»	1,2			1,2	
«автодорога по ул. Красный Октябрь с. Перемышль»	0,7	0,5		0,2	
«автодорога по ул. Циолковского с. Перемышль»	0,6	0,6			
«автодорога по ул. Льва Толстого с. Перемышль»	0,4	0,4			
«автодорога по пер. Циолковского с. Перемышль»	0,6	0,6			
«автодорога по ул. Зеленая с. Перемышль»	0,7	0,7			
«автодорога по ул. Федеративная с.	0,7	0,7			

Наименование автодороги	Протяженность (км)	Вид покрытия			
		Щебен	Грунтовка	Асфальт	Бетонка
Перемышль»					
«автодорога по ул. Мелиораторов с. Перемышль»	0,4	0,4			
«автодорога по ул. Набережная с. Перемышль»	0,8		0,8		
«автодорога по ул. Садовая с. Перемышль»	1,4	1,4			
«автодорога по ул. Строительная с. Перемышль»	1,0	1,0			
«автодорога по ул. Дачная с. Перемышль»	0,9	0,9			
«автодорога по пер. Красноармейский с. Перемышль»	0,3		0,3		
«автодорога по пер. 25 Октября с. Перемышль»	0.1		0.1		
«автодорога по ул. Площадь Свободы с. Перемышль»	0,4	0,2		0,2	
«автодорога по деревне Жашково»	1,719		1,719		
«автодорога по деревне Хохловка»	3,0	0,9	2,1		
«автодорога по деревне Поляна»	6,6	0,9	0,7	5	
ИТОГО:	250,634	44,538	159,108	46,918	3,07

Все вышеуказанные дороги требуют капитального ремонта и реконструкции в связи с тем, что за последние годы не выделялись средства на ремонт и строительство дорог в районе, а если и выделялись, то только для поддержания их в проезжем состоянии.

1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Функционально-планировочный каркас территории района содержит транспортные коридоры и примыкающие к ним локальные планировочные образования. На специфику расселения Муниципального района «Перемышльский район» оказывает значительное влияние расположение таких важнейших планировочных осей, как автодороги 1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел», 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань». Наличие таких крупных элементов опорного каркаса территории является основой развития (поддержки) для ряда населенных пунктов.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и муниципального значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района. В районном центре – с. Перемышль имеется автостанция. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. Составным звеном инфраструктуры являются автотранспортные предприятия, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, автостанции, оборудованные автобусные остановки.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Муниципального района «Перемышльский район» представлены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

<u>Виды транспорта</u>	
Вид транспорта	Интенсивность использовать
Железнодорожный транспорт	Железнодорожный транспорт не используется
Водный транспорт	Водный транспорт не используется
Воздушный транспорт	Воздушные перевозки не осуществляются
Автомобильный транспорт	Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт)

В пределах поселений для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Муниципального района «Перемышльский район». С каждым годом увеличивается автомобилизация.

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.7.

Таблица 1.7

<u>Численность парка автомобилей</u>			
№ п/п	Наименование транспорта	2017г.	
		Общ. кол-во	На 1000 чел.
1	Легковые автомобили	4455	321,4
2	Грузовые автомобили	416	30
	Общее:	4871	
Объем автопарка принят расчетным способом по действующим нормативам			

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Ширина их проезжей части 6-7 м. Для обслуживания транспорта в районе действует 3 автозаправочных станций. Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Информация по парковочным местам на территории Муниципального района «Перемышльский район» отсутствует.

Пассажирские транспортные услуги на территории Муниципального района «Перемышльский район» оказывают автотранспортные предприятия и представители малого бизнеса частные перевозчики (легковое такси).

Таблица 1.8

Маршрутная сеть по территории Муниципального района «Перемышльский район»

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность, км.	Количество рейсов в год
Внутрирайонные автобусные маршруты			
1.	Перемышль-Григоровское-Гремячево-Мехово	35,7	208
2.	Перемышль-Калужская опытная сельскохозяйственная станция	27,4	420
3.	Перемышль-Головнино	20,4	48
4.	Перемышль-Горки	5,6	312
5.	Перемышль-Калуга-Макарово	80,8	520

Маршруты «Школьный автобус»:

- «Ахлебинино - Макарово - Песочня - Хотисино»;
- «Перемышль - Желухово - Торопово - Головнино - Сильково - Горки - Перемышль»;
- «Перемышль - Андреевское - Пионерские лагеря - Корекозово - Перемышль»;
- «Перемышль - Сильково - Горки - Корекозово»;
- «Перемышль - В. Алопово - Н.Алопово- Покровское - Поляна - Перемышль»;
- «Перемышль - Гремячево - Зимницы - Зеленино - Гремячево - Перемышль»;
- «Калужская опытная с/х станция - Воротыньск - ГРП - Электромеханический завод - Заболотье - Калужская опытная с/х станция»;
- «Перемышль - Гремячево - Григоровское - Мехово - Перемышль»;
- «Перемышль - Борищево - Горки - Жашково - Хохловка -Перемышль»;
- «Перемышль - Поляна - Ильинское - Покровское - В. Алопово - Перемышль»;
- «Ахлебинино - Еловка - Б. Козлы - Никольское - Песочня»;
- «Перемышль - Песоченский - Ильинское - Поляна - Перемышль - Хохловка - Жашково - Перемышль».

Посадка и высадка пассажиров осуществляется на остановочных пунктах, расположенных по пути движения автобусных маршрутов.

На территории населенных пунктов сельских поселений Муниципального района «Перемышльский район» имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары в основном в грунтовом исполнении. Общая протяженность тротуаров в твердом исполнении составляет 2090 метров. ПОДД Перемышльского района запроектировано строительство тротуарных дорожек общей протяженностью 45175 метров.

Перемещение жителей населенных пунктов Муниципального района «Перемышльский район» на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам.

Для обслуживания автотранспорта на территории Муниципального района «Перемышльский район» имеются здания и сооружения автосервиса. На территории Муниципального района «Перемышльский район» расположены АЗС (действует 3 АЗС), а также СТО и мойки.

Подробная поадресная информация автозаправочных станций:

- Р92, 25 км. Калужская область, Перемышльский район, с. Корекозово;
- д.Хохловка, автодорога Калуга-Козельск, поворот на г. Орел;
- д. Николаевка, СП «Село Ахлебинино» автодорога Калуга-Тула

1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Муниципального района «Перемышльский район» скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Маршрутные такси и автобусы по территории Муниципального района «Перемышльский район» передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 347машино-мест.

Информация по существующим обустроенным парковочным местам на территории Муниципального района «Перемышльский район» отсутствует.

Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельских поселений Муниципального района «Перемышльский район», можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

На расчетный срок необходимо обустройство парковочных мест.

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. В п. Перемышль имеется автостанция.

Таблица 1.9

Характеристика работы городских маршрутов

Показатель	Действующие маршруты на территории Перемышльского района
Протяженность, км	1061,4
Коэффициент выпуска на линию	0,95
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	Сведений нет
Выполнено пасс. км тыс. пасс/км	Сведений нет
Количество рейсов в сутки (рабочий день)	Сведений нет
Количество рейсов в сутки (выходной день)	Сведений нет

На территории Муниципального района «Перемышльский район» по расчетным данным зарегистрированы 416 ед. грузового транспорта. Большая часть грузовых транспортных средств принадлежит крупным предприятиям.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами.

Основные направления движения транзитных грузовых транспортных средств по Перемышльскому району – автодороги: 1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел», 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань».

1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При

совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть в населенных пунктах Муниципального района «Перемышльский район» преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

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

На территории населенных пунктов Муниципального района «Перемышльский район» светофорные объекты отсутствуют.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения дополнительного светофорного регулирования на улицах населенных пунктов.

Основные велосипедные потоки движутся по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской

Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);

- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

Общее количество дорожных знаков на территории сельских поселений Перемышльского района составляет по данным ПОДД сельских поселений 272 шт. В планах к установке – 3495 шт.

На опорной сети светофорное регулирование отсутствует.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Муниципального района «Перемышльский район» находится в нормативном состоянии.

1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения на территории Муниципального района «Перемышльский район» осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- система уличного освещения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования используются на основных транспортных сетях.

Анализ статистики аварийности за 2015-2017 годы показал, наличие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об неэффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Муниципального района «Перемышльский район».

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Освещение на территории Муниципального района «Перемышльский район» соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов.

Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в Перемышльском муниципальном районе характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобилепользования и связанных с ним негативных эффектов.

Пешеходное движение в населенных пунктах Муниципального района «Перемышльский район» происходит по проезжей части и тротуарам, а также по пешеходным переходам.

Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедного движения в населенных пунктах Муниципального района «Перемышльский район» отсутствует. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Калужской области является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- увеличение автопарка личных транспортных средств;
- низкая доля перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Информация о совершенных ДТП на территории Перемышльского района за период 2016-2018 годы указаны ниже.

В период времени с 01.01.2016 года по 31.12.2016 года на территории района произошло 31 ДТП, ранено 38 человек, погибло 10 человек.

С 01.01.2017 года по 31.12.2017 года на территории района произошло 25 ДТП - в которых ранено 30 человек, погибло 8 человек.

С 01.01.2018 по 31.12.2018 года на территории района произошло 29 ДТП (АППГ - 25), в которых ранено 40 человек, погибло 5 человек.

Основными причинами совершения ДТП являются превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения, нарушение правил обгона, проезда перекрестков на дорогах областного и федерального значения.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

- оставление места ДТП;
- несоблюдение требований ОСАГО;
- управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
- управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
- употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
- дефекты покрытия;
- отсутствие освещения.

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

1. Постановка цели исследования.

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Сбор информации, по общественному мнению, и мнению водителей транспортных средств не проводился.

1.14. Существующая территориально-планировочная организация Муниципального района «Перемышльский район»

В соответствии с Градостроительным кодексом основной целью Схемы территориального планирования является выделение территорий, потенциально пригодных для решения вопросов местного (муниципального) значения, на основе требований градостроительного и земельного законодательства.

Большая часть территории муниципального образования в настоящее время используется для целей сельского хозяйства.

В перспективе **зона сельского хозяйства** может изменить свои границы в связи:

- со строительством на непригодных для ведения сельскохозяйственного производства землях объектов промышленности;
- с изменением границ населенных мест;
- созданием новых особо охраняемых территорий;
- строительством линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры (только на сельскохозяйственных угодьях с кадастровой стоимостью на 30 и более процентов меньше кадастровой стоимости средне районного уровня);
- содержанием объектов историко-культурного наследия и социального назначения;
- с добычей полезных ископаемых (кроме общераспространенных).

Вместе с тем, не допускается использование для других целей использование земель, кадастровая стоимость которых на 20 и более процентов превышает средне районных уровень и особо ценных сельскохозяйственных угодий.

Возможно и некоторое увеличение площади, используемой для сельского хозяйства за счет использования фонда перераспределения земель – в основном для создания фермерских хозяйств, ведения садоводства, а также использования земель лесного фонда.

Важной задачей Схемы является определение **зон возможного размещения производственных объектов**.

Преимущественное размещение новых объектов промышленности (кроме отраслей добывающей промышленности, агропромышленного комплекса и вредных в экологическом отношении производств) необходимо предусматривать в пределах черты села Перемышль и других наиболее крупных населенных пунктах, где имеется возможность уплотнения застройки существующих промышленных территорий и дальнейшего развития производственных зон на новых территориях с расширением черты населенных пунктов. На межселенных территориях также необходимо предусмотреть возможные резервные территории для следующих типов предприятий:

- обрабатывающей промышленности;
- добывающей промышленности (в основном промышленности строительных материалов);
- предприятий агропромышленного комплекса.
- Выбор территорий для размещения предприятий этих типов производится по различным критериям.
- Размещение ряда предприятий промышленности зависит от тех или иных локальных условий:
- большой и удобной по инженерно-геологическим условиям для строительства площадки;
- возможности строительства подъездных путей от магистральных дорог;
- обеспечение водой, водоотведение электроэнергией, газом в больших количествах;
- большой санитарно-защитной зоны;
- наличия резервов рабочей силы в данной местности, а также необходимой социальной инфраструктуры;

– близость базы стройиндустрии.

С учетом указанных требований и ограничений должны быть выбраны рекомендуемые зоны размещения таких предприятий.

Предприятия, мало зависящие от локальных условий, не оказывающие вредного экологического влияния на окружающую среду целесообразно размещать непосредственно в пределах территорий населенных пунктов.

Предприятия по эксплуатации общераспространенных полезных ископаемых организуются при условии наличия рентабельного для эксплуатации месторождения (в основном строительного сырья), удобно расположенного к железной или автодороге и возможности подключения к необходимым инженерным коммуникациям.

Для размещения предприятий этого типа земельным законодательством предусмотрены ограничения: не допускается их размещение на сельскохозяйственных угодьях с высокой кадастровой оценкой, землях лесного фонда, а также особо охраняемых территорий.

Размещение объектов агропромышленного комплекса (крупных животноводческих комплексов, птицефабрик, тепличных комбинатов, предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья и т.д.) рекомендуется в составе крупных сельских населенных пунктов с учетом сельскохозяйственной специализации прилегающей территории. Исходя из требований комбинирования и кооперирования некоторых из указанных предприятий, целесообразно размещать в населенных пунктах комплексы таких предприятий.

Для некоторых предприятий (птицефабрики, тепличные комбинаты, молочные комплексы и др.) важными условиями являются удобство доставки продукции в город, а также водо- и теплоснабжение. Другие предприятия (свиноводческие комплексы, птицефабрики) имеют экологические ограничения их размещения.

Зоны размещения инженерно-транспортных и других линейных коммуникаций определяются с учетом экономической целесообразности обеспечения потребности в перевозках, энергоснабжения, связи. Их трассы выбираются с учетом кратчайшего расстояния до потребителя.

Поскольку эти зоны занимают небольшую площадь, их расположение допускается на землях сельскохозяйственного назначения (кроме угодий кадастровая стоимость которых превышает на 30% среднюю по району), а также на землях лесного фонда (кроме особо охраняемых территорий).

В соответствии с земельным законодательством использование земель особо охраняемых природных территорий для других целей, как правило, не допускается. Выделение новых особо охраняемых природных территорий (природных парков, заказников, лечебно-оздоровительных местностей), как правило, производится из земель лесного фонда.

К особо охраняемым территориям так же относятся земле историко-культурного назначения. При этом создаются зоны охраны таких объектов на землях различных категорий, в том числе землях поселений. Также особо охраняемыми являются особо ценные сельскохозяйственные земли, используемые для научных целей. В этом случае они выделяются из состава земель сельскохозяйственного назначения.

2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Схема территориального планирования Муниципального района «Перемышльский район» определяет главным принципом развития сельских поселений создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

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

По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Муниципального района «Перемышльский район» составила 13861 жителя.

Проектная численность населения принята на основании СТП Муниципального района «Перемышльский район» и предусматривает незначительный рост общей численности населения.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития района, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития городского поселения.

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

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

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

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

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- применения более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
- строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
- организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Перемышльском муниципальном районе не было выявлено проблемных участков автодорог с высокой загруженностью. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Перемышльском муниципальном районе.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт 29,5% бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других кварталов.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Муниципального района «Перемышльский район».

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Муниципального района «Перемышльский район» мероприятий по обеспеченности транспортной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

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

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

Основными дорогами Муниципального района «Перемышльский район», по которым наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, являются региональные автодороги: 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань», 1Р92 «Калуга-Перемышль-Белев-Орел».

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги поселения;
- дороги муниципального района;

К первым относятся автомобильные пути, расположенные в пределах населенных пунктов поселения, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования и частных автомобильных дорог.

Ко вторым относятся автомобильные пути, расположенные на территории муниципального района, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования, а также дорог общего пользования местного значения поселений и частных автодорог.

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления поселения, муниципального района.

Дорожно – транспортная сеть Муниципального района «Перемышльский район» состоит из дорог III-V категории, предназначенных для не скоростного движения. Перечень автодорог, их значение и категория Муниципального района «Перемышльский район» указаны в таблицах 1.2-1.5 данной схемы.

Проектируемая транспортная схема является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог в перспективных районах, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- улицы в промышленных зонах, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах зон, выходы на главные и поселковые улицы и внешние дороги;
- пешеходно-транспортные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах

общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0- 36,0 м, проезжей части – 7,0-8,0 м.

Главные улицы и улицы в жилой застройке (основные) в проектируемых районах без названий выделены согласно условным обозначениям.

Ширина проектируемых главных улиц в красных линиях (рис. 1,2,3) 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

Ширина проектируемых основных улиц в застроенной территории 13,0-14,0 м. ширина проезжей части 6,0 м.

Ширина проектируемых второстепенных (переулков) улиц в жилой застройке (рис. 4.6) – 11,5 м, ширина проезжей части 5,5 м.

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжей части улиц перед перекрестком. Это позволит при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10 – 15%.

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам регионального значения. Основные дороги района регионального значения указаны в таблице 1.2 данной схемы.

Анализ данных, полученных в результате проведения замеров интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков в Перемышльском муниципальном районе не планируется.

4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт или ЦУП;
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контролеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

Дорожная сеть в Перемышльском муниципальном районе не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Перемышльском муниципальном районе нет.

4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

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

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

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных

органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

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

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

В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

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

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
- системная диагностика негативных тенденций в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

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

- непрерывное наблюдение;
- оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
- оценка текущего состояния внешней среды БДД;
- прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
- прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;

- оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
- оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
- принятие управленческих решений.

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурного обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией муниципального образования). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. 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 существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

Необходимо проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры.

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район», предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

Запланированы установка дорожных знаков 3495 ед. в период 2019-2034 гг.

Запланирована установка освещения на дорогах Перемышльского района согласно ПОДД общей протяженностью 168000 метра в период 2019-2034 гг.

4.7. Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое.

На территории Муниципального района «Перемышльский район» нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

На территории Муниципального района «Перемышльский район» действует 26 автобусных маршрутов.

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

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

4.10. 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

Для оптимизации движения грузового транспорта необходима установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с табличкой 8.3.1 «Направление действия» на улицах у въезда в населенные пункты.

Проведение данных мероприятий позволит оптимизировать движение грузового транспорта и исключить его заезд в центральную часть населенных пунктов, что улучшит экологическую ситуацию и повысит безопасность дорожного движения в черте станицы, а также повысит привлекательность станицы для туристов.

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

На территории Муниципального района «Перемышльский район» отсутствуют предприятия, использующие в своем производстве опасные вещества. Поэтому движение транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов является транзитным и может осуществляться по объездным дорогам.

4.11. 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 рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

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

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «не штрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по городским улицам, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является

смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Перемышльском муниципальном районе является рациональной и ее изменение не является необходимым.

4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)

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

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается развитие парковочного пространства на территориях крупных населенных пунктов.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП, порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население поселений самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте.

Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по улично-дорожной сети станицы, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют

в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и станицы в целом.

В населенных пунктах Муниципального района «Перемышльский район» не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктах Муниципального района «Перемышльский район» отсутствует.

4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

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

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

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.1.

Таблица 4.1

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
		500	175
		400	200
2 и более	2 и более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

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

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

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

На территории Муниципального района «Перемышльский район» нет необходимости в установке дополнительного светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения".

4.16. 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.

На территории Муниципального района «Перемышльский район» светофорное регулирование отсутствует.

Введение новых светофорных объектов на территории Муниципального района «Перемышльский район» не планируется в связи с отсутствием на территории района проблемных участков.

4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Анализ условий дорожного движения на территории Перемышльского муниципального образования показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети.

4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

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

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек;

- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 и др. вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;
- повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории городского поселения.
- обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения на территории Муниципального района «Перемышльский район» входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков;
- Строительство тротуаров, общей протяженностью 45,175 км, 2019-2034 гг;
- Реконструкция существующих пешеходных дорожек, тротуаров
- Установка освещения на дорогах, общей протяженностью 248,403 км, 2019-2034 гг.

4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения.

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» предложений по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусматривается.

4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

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

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

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

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений:

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

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

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

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

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

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

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

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

4.21. Организация велосипедного движения

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

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Муниципального района «Перемышльский район» не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат

информацию об участках дорог различного значения, реконструкция которых повысит пропускную способность дорог и безопасность дорожного движения.

В целях развития сети дорог Муниципального района «Перемышльский район» планируются:

- мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.2.

Таблица 4.2

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Муниципального района «Перемышльский район»

№ п/п	Наименование	Реализация
1	соединение автомобильной дорогой деревни Григоровское – Кременево – Песочня с выходом на трассу 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань»	2024-2034 гг
2	соединение автомобильной дороги через Большие Козлы – Крутые Верхи на автомобильную дорогу «Голодское - Суворов – Одоев» – Григоровское	2024-2034 гг
3	реконструкции автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск на участке с км 0+000 по км 26+000	2024-2034 гг
4	реконструкция автодороги Подъезд к с. Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участках с км 0+750 по км 1+050, с км 4+200 по км 4+500)	2024-2034 гг
5	реконструкция автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на км 6+210, на км 6+510 поворот в д. Комсино)	2024-2034 гг
6	реконструкция автодороги «М-3 «Украина» - Перемышль» - Опытная Станция в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки на участке с км 2+400 по км 2+600)	2024-2034 гг
7	реконструкция автодороги 1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов - Рязань» - Макарово в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в с. Макарово)	2024-2034 гг
8	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль» - Борищево в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки и разворотной площадки в с. Борищево)	2024-2034 гг
9	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок с посадочными площадками и заездными карманами, на участке с км 22+200 по км 22+600, в д. Верхние Подгоричи)	2024-2034 гг
10	реконструкция автодороги Большие Козлы – Мужачи - Морозовы Дворы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Мужачи)	2024-2034 гг
11	реконструкция автодороги «Калуга - Орел» - Ильинское - Вялицы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Вялицы на км 10+000)	2024-2034 гг
12	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участке с км 23+500 по км 24+200 поворот на д. Ладыгино)	2024-2034 гг
13	реконструкция автодороги Григоровское – Крутые Вехи в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой с км 9+400 по км 9+800 в д. Константиновка)	2024-2034 гг
14	реконструкция автодороги Опытная станция – Заборовка в Перемышльском районе на участке с км 1+800 по км 2+450 с мостом через р. Высса	2024-2034 гг
15	Строительство обхода Калуги на участке от развязки Р-132- обход г. Калуга от М-3 «Украина» - Слеведовка - Малая Слобода, 17,3 км	2024-2034 гг
16	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-132 в районе н.п. Хотисино	2024-2034 гг
17	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе н.п.	2024-2034 гг

№ п/п	Наименование	Реализация
	Голодское	
18	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе Перемышля	2024-2034 гг
19	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе н.п. Покровское	2024-2034 гг
20	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.	2019-2034
21	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2019-2034
22	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2019-2034
23	Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2019-2034

4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Муниципального района «Перемышльский район» необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

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

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

Мероприятия по установке средств видеофиксации могут быть запланированы на долгосрочный период выполнения, для выполнения условий повышения численности населения и значительного увеличения транспортных потоков и пешеходной активности.

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Муниципального района «Перемышльский район» предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

Есть действующая Специализированная стоянка для задержанных транспортных средств расположена по адресу: с. Перемышль, ул. Генерала Трубникова д. 11

5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

- краткосрочный (0-5 лет);
- среднесрочный (5-10 лет);
- долгосрочный (более 10 лет)

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6.

6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирован ия, тыс. руб.	Источники финансировани я	Непосредственный результат реализации мероприятия
1	Соединение автомобильной дорогой деревни Григоровское – Кременево – Песочня с выходом на трассу 1Р132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань»	2024-2034 гг	*	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
2	Соединение автомобильной дороги через Большие Козлы – Крутые Верхи на автомобильную дорогу «Голодское - Суворов – Одоев» – Григоровское	2024-2034 гг	*	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
3	реконструкции автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск на участке с км 0+000 по км 26+000	2024-2034 гг	260000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
4	реконструкция автодороги Подъезд к с. Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участках с км 0+750 по км 1+050, с км 4+200 по км 4+500)	2024-2034 гг	4800	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
5	реконструкция автодороги 1Р92 «Калуга – Перемышль – Белев - Орел» - Козельск в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на км 6+210, на км 6+510 поворот в д. Комсино)	2024-2034 гг	2000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
6	реконструкция автодороги «М-3 «Украина» - Перемышль» - Опытная Станция в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки на участке с км 2+400 по КМ 2+600)	2024-2034 гг	1600	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
7	реконструкция автодороги 1Р132 «Калуга – Тула – Михайлов - Рязань» - Макарово в	2024-2034 гг	3000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирован ия, тыс. руб.	Источники финансировани я	Непосредственный результат реализации мероприятия
	Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в с. Макарово)				способности Улучшение транспортной доступности
8	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль - Борищево в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки и разворотной площадки в с. Борищево)	2024-2034 гг	3000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
9	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок с посадочными площадками и заездными карманами, на участке с км 22+200 по км 22+600, в д. Верхние Подгоричи)	2024-2034 гг	1600	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
10	реконструкция автодороги Большие Козлы – Мужачи - Морозовы Дворы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Мужачи)	2024-2034 гг	3000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
11	реконструкция автодороги «Калуга - Орел» - Ильинское - Вялицы в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой в д. Вялицы на км 10+000)	2024-2034 гг	3000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
12	реконструкция автодороги М-3 «Украина» - Перемышль в Перемышльском районе (устройство автобусных остановок на участке с км 23+500 по км 24+200 поворот на д. Ладыгино)	2024-2034 гг	5600	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
13	реконструкция автодороги Григоровское – Крутые Вехи в Перемышльском районе (устройство автобусной остановки с разворотной площадкой с км 9+400 по км 9+800)	2024-2034 гг	1600	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирован ия, тыс. руб.	Источники финансировани я	Непосредственный результат реализации мероприятия
	в д. Константиновка)				
14	реконструкция автодороги Опытная станция – Заборовка в Перемышльском районе на участке с км 1+800 по км 2+450 с мостом через р. Высса	2024-2034 гг	20000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
15	Строительство обхода Калуги на участке от развязки Р-132- обход г. Калуга от М-3 «Украина» - Слеведовка - Малая Слобода, 17,3 км	2024-2034 гг	190000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
16	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-132 в районе н.п. Хотисино	2024-2034 гг	60000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
17	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе н.п. Голодское	2024-2034 гг	60000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
18	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе Перемышля	2024-2034 гг	60000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
19	Строительство автомобильной развязки на дороге Р-92 в районе н.п. Покровское	2024-2034 гг	60000	Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
20	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.	2019-2034	97500	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
21	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и	2019-2034	68250	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирован ия, тыс. руб.	Источники финансировани я	Непосредственный результат реализации мероприятия
	искусственных сооружений на них.				способности Улучшение транспортной доступности
22	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2019-2034	363000	Муниципальный бюджет, Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
23	Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.	2019-2034	20000	Муниципальный бюджет, Региональный бюджет	Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности
24	Реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2034	4180	Муниципальный бюджет, Бюджет сельских поселений	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
25	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек, 45,175 км	2019-2034	78000	Муниципальный бюджет, Бюджет сельских поселений	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
26	Организация освещения на дорогах и остановках, 168 км	2023-2034	3500	Бюджет сельских поселений	создание комфортных условий для всех участников дорожного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
27	Ремонт остановочных павильонов на линиях движения пригородного автобуса	2023-2034	600	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для граждан
28	Установка средств принудительного снижения скорости (искусственные неровности)	2023-2034	1000	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
29	Организация парковочного пространства	2019-2034	11000	Муниципальный бюджет,	создание парковочных мест, увеличение пропускной способности

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирован ия, тыс. руб.	Источники финансировани я	Непосредственный результат реализации мероприятия
				внебюджетные источники	улиц
30	Установка (замена) дорожных знаков, 3495	2019-2034	10485	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
* - Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования					

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть Муниципального района «Перемышльский район» является элементом транспортной системы Калужской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация муниципального района «Перемышльский район». Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Муниципального района «Перемышльский район».

Основными функциями администрации Муниципального района «Перемышльский район» по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;

- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений по корректировке
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Муниципального района «Перемышльский район».

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Муниципального района «Перемышльский район» были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

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

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, 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;
- улучшение экологической ситуации;
- ограничение движения грузовых автомобилей на территории населенных пунктов;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.