

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

**УТВЕРЖДЕНО**  
Руководитель администрации муниципального  
образования муниципального района  
«Сыктывдинский»  
ЛЮ. Доронина

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
«СЫКТЫВДИНСКИЙ»  
ТОМ №1  
Количество томов 1**

**Санкт-Петербург  
2019 г.**

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	8
Паспорт КСОДД .....	10
1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации .....	12
2.2 Методологическая подготовка выявления транспортного поведения .....	17
2.3 Методологическая подготовка проведения выборочного натурного количественного обследования транспортных потоков .....	21
2.4 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока .....	24
2.5 Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на автобусном пассажирском транспорте .....	27
2.6 Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств .....	29
3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД .....	30
4. Оценка существующей дорожно-транспортной ситуации .....	33
4.1 Анализ нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом .....	33
4.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования .....	37
4.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории .....	44
4.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) .....	50
4.6 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием .....	50
4.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) .....	52
4.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района «Сыктывдинский», обеспеченность парковками (парковочными местами) .....	54
4.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения .....	56
4.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных ТС (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков .....	62
4.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения ДТП .....	63
4.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия ТС на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	76
4.13 Оценка финансирования деятельности по ОДД .....	78
4.14 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств .....	82
5. Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта .....	89
5.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий .....	89

5.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	89
5.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема) .....	90
5.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функций и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внедрения данной системы.....	91
5.5 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	92
5.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	99
5.7 Применение реверсивного движения.....	102
5.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	103
ОП «Конно-спортивная школа»(слева).....	105
5.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков .....	107
5.10 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.....	107
5.11 Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств .....	107
5.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	108
5.13 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) .....	109
5.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках .....	110
5.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	111
5.16 Режимы работы светофорного регулирования.....	113
5.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями .....	113
5.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального района «Сыктывдинский» .	114
5.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов .....	114
5.20 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	117
5.21 Организация велосипедного движения.....	120
5.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.....	122
5.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения.....	123
6.Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях .....	125
7. Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений),	

разработанных в составе КСОДД включая определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях .....	129
8. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения .....	131
8.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения .....	131
8.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение .....	134
8.3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения .....	134
8.4 Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения .....	136
8.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения .....	137
Графические материалы .....	139
Список используемой литературы .....	158

## Обозначения и сокращения

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

## **Введение**

Муниципальное образование муниципального района «Сыктывдинский» как и в Республики Коми и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. Улично-дорожная сеть (УДС), при этом, развивалась гораздо более скромными темпами. Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения. Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе Муниципальное образование муниципального района «Сыктывдинский». Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования с использованием комплексных решений по ОДД, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД, в том числе, направленные на снижение аварийности, негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения от автомобильного транспорта, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Задачами проекта являются:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме организации дорожного движения на территории муниципального образования, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
- анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД;
- анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, анализ документов территориального планирования;
- анализ параметров и условий дорожного движения, - анализ существующих методов ОДД и состояния ТСОДД;
- анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий. Результаты решения задач первого этапа принципиально важны для достижения поставленной цели проекта: на них будет основано решение задач последующих этапов. Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Муниципальное образование

муниципального района «Сыктывдинский» наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем реализации комплексной схемы организации дорожного движения.

## Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский» Республики Коми.
Основания для разработки КСОДД	<p>Пункт 4 «б» Перечня поручений Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета от 14 марта 2016 г. № Пр-637;</p> <p>Ст. 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации»</p> <p>Приказ Министерства Транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. №480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p>
Наименование заказчика КСОДД	Администрация муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский» Республики Коми.
Разработчик КСОДД	Общество с ограниченной ответственностью «СПб-Энерготехнологии» (ООО «СПб-Энерготехнологии»).
Цели и задачи КСОДД	<p>Целями Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории МО;</li> </ul> <p>Задачами Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие улично-дорожной сети МО и совершенствование организации движения легкового и грузового автотранспорта.</li> </ul>
Целевые показатели и индикаторы Программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2018 г.;</li> <li>2. Снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2018 г. - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2035 году - стремление к нулевому уровню смертности);</li> <li>3. Сокращение средних затрат времени в пути по трудовым поездкам;</li> <li>4. Обеспеченность местами для постоянного хранения транспортных средств.</li> </ol>
Этапы и сроки	Срок реализации Программы КСОДД 2019 – 2035 гг.



реализации Программы	<p>I этап: 2019 – 2023 гг.</p> <p>II этап: 2024 – 2028 гг.</p> <p>III этап: 2029 – 2035 гг.</p>
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог включают предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, ожидаемого развития прилегающих территорий, по распределению транспортных потоков по сети дорог и др.</li> <li>2. Мероприятия по ОДД включают организацию одностороннего движения и др.</li> <li>3. Мероприятия по внедрению и использованию АСУДД включают предложения по организации системы мониторинга дорожного движения</li> <li>4. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства включают предложения по формированию новых и реорганизации старых парковочных мест;</li> <li>5. Мероприятия по организации пешеходного движения</li> <li>6. Мероприятия по организации велосипедного движения необходимо включены предложения по организации и развитию велодорожек/велополос, организации велопарковок.</li> <li>7. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения включают предложения по установке дорожных ограждений, повышению видимости, принудительному соблюдению скоростного режима и др.</li> <li>8. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения включают предложения по развитию сети табло с изменяющейся информацией, установке информационных табло на остановочных пунктах и др.</li> </ol>
Объёмы и источники их финансирования	<p>Объём финансирования Программы КСОДД, из них; средств федерального бюджета, регионального бюджета, муниципального бюджета, за счет внебюджетных средств</p>

### 1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации.

Муниципальное образование муниципальный район «Сыктывдинский» (далее муниципальный район «Сыктывдинский») находится в юго-западной части Республики Коми. По территории района протекают реки Сысола, Вычегда и их притоки. Район со всех сторон окружает столицу республики – Сыктывкар.

По территории района проходит федеральная автодорога Р176 «Вятка» (участок «Киров – Сыктывкар»). Территория района – 7404,7 км<sup>2</sup>, что составляет 1,8 % площади Республики Коми. Рельеф представляет полого-увалистую равнину, расчлененную развитыми речными долинами, почти плоскую в междуречьях. Почвы: пойменные, сильно подзолистые, подзолисто-болотные. Территория района расположена в подзоне средней тайги.

Расположение МО муниципальный район «Сыктывдинский» на карте Республики Коми представлено на рисунке 1.1



Рисунок 1.1.1 МО муниципальный район «Сыктывдинский» на карте Республики Коми

Климат района умеренно-континентальный. Продолжительная многоснежная зима (сезон длится 200 дней), средняя температура воздуха в январе равна  $-14,0^{\circ}\text{C}$ ; летний сезон короткий и умеренно-прохладный длится 165 дней, средняя температура воздуха  $+18,0^{\circ}\text{C}$ .

МР «Сыктывдинский» из-за неблагоприятных для земледелия и проживания природно-климатических особенностей относится к местности, приравненной к районам Крайнего Севера.

Муниципальный район «Сыктывдинский» граничит с Койгородским, Сысольским, Усть-Вымским, Княжпогостским, Корткеросским районами Республики Коми, городом Сыктывкар и Архангельской областью.

Наиболее значимыми транспортными узлами МР «Сыктывдинский» являются сельские поселения Вьльгорт (районный центр), Пажга, Зеленец.

Село Вьльгорт непосредственно примыкает к границе столицы республики – города Сыктывкара. Сельское поселение Пажга расположено между федеральной трассой Р-176 «Вятка» и рекой Сысола в юго-западной части района. Село Зеленец расположено в северной части МР «Сыктывдинский» на Подъезде к д. Парчег от дороги республиканского значения «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар».

#### **Численность населения района**

Численность населения муниципального района «Сыктывдинский» на начало 2019 года составляла 24 262 чел. По рассматриваемым сельским поселениям: с. Вьльгорт – 12 171 чел., с. Зеленец – 3 428 чел., с. Пажга – 2 313 чел. В 2017 году коэффициент естественного прироста составил 2,8 человека на 1000 человек населения.

Основным фактором роста численности населения на территории муниципального района «Сыктывдинский» является превышение числа родившихся над количеством умерших.

В пределах района так же, как в республике Коми, происходит миграционный отток населения. Коэффициент миграционного оттока населения составил 8,1 человека на 1000 человек населения.

На динамику численности населения в прогнозном периоде будут влиять демографические процессы, происходящие в предыдущем и текущем годах.

На начало 2020 года численность населения муниципального района «Сыктывдинский» прогнозируется с увеличением к 2020 году до 24,329 человек. Рост численности будет происходить за счет естественного прироста: в среднем 60 - 70 человек в год.

По численности населения муниципальный район «Сыктывдинский» занимает пятое место в республике Коми. Плотность населения района составляет  $3,28$  чел/км<sup>2</sup>.

Анализ динамики роста численности населения муниципальный район «Сыктывдинский» графическим методом представлен в диаграмме на рисунке 1.1.2.

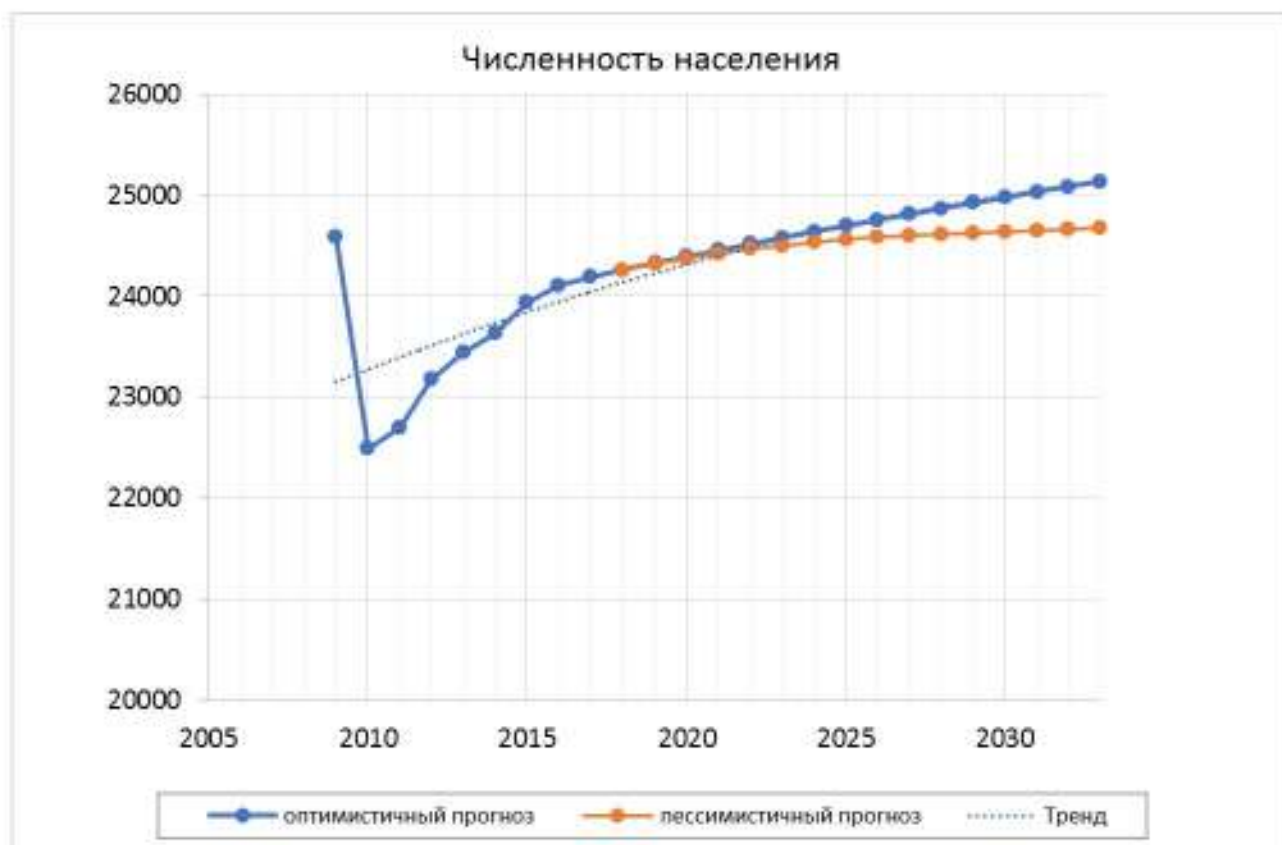


Рисунок 1.1.2 Динамика изменения и прогноз численности населения Сыктывдинского района

### Социально-экономическое прогнозирование МО муниципальный район «Сыктывдинский» до 2033 года

Демография.

Муниципальный район «Сыктывдинский» со всех сторон окружает столицу республики Коми – город Сыктывкар.

Среди районов республики МР «Сыктывдинский» – единственный имеет прирост населения. Динамика демографических процессов муниципального района на протяжении последних лет характеризуется тенденцией устойчивого роста. На 01.01.2019 численность населения муниципального района «Сыктывдинский» составила 24 262 человек. Основными факторами роста численности населения на территории муниципального района является превышение числа родившихся над количеством умерших, а также миграционный прирост.

За период с 2010 по 2017 год численность населения увеличилась на 1 175 человек против 22 489 человек в 2010 году. В процентном соотношении численность населения муниципального образования за период с 2010 года по 2017 год увеличилась на 7,9 %.

Демографическая ситуация на территории муниципального района «Сыктывдинский» имеет положительную динамику.

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

В то же время возможны негативные структурные изменения населения, обусловленные сокращением числа женщин репродуктивного возраста в группе 20-29 лет за счёт низкой рождаемости в городе в 90-е годы XX века.

Миграционные потоки в районе достаточно стабильны и сбалансированы, что обусловлено миграцией населения старше трудоспособного возраста в регионы с более благоприятным климатом, а также миграцией молодежи на обучение, прирост населения за счет миграции обусловлен внутриреспубликанскими перемещениями, а также близостью столицы республики – г. Сыктывкар.

Прирост населения за счет миграции в 2017 году составил 65 чел. В дальнейшем прогнозируется сохранение баланса миграционных потоков.

При сохранявшейся тенденции увеличения населения района, уровень автомобилизации также увеличивается. С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается увеличение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

### **Рабочие места**

Основу экономики района составляет сельское хозяйство и лесозаготовительная промышленность. Муниципальный район «Сыктывдинский» – самый крупный сельскохозяйственный район республики Коми.

Предприятия лесной промышленности занимаются вывозкой и разделкой древесины. Крупнейшие лесозаготовительные организации – ООО «Парма Стандарт», ИП Лапин Е.М., ИП Костромин В.И.

Крупные сельскохозяйственные организации – ОАО «Птицефабрика Зеленецкая», ООО «Пажга», ООО «Сыктывдинское», ООО «Палевицы», ООО «Часово», ИП (КФХ) Батареева С.В.

Производство валяной обуви осуществляет ООО «Вьльгортская Сапоговаляльная Фабрика».

Основными отраслями, в которых прогнозируется наибольший рост численности занятого населения, являются:

- сельское хозяйство;

- образование;
- транспортная инфраструктура;
- лесопромышленное производство;
- материально-техническое снабжение и сопутствующие услуги;
- развитие предпринимательской деятельности.

Численность населения трудоспособного возраста в 2017 году составила 13204 чел., что составляет 54,4 %. При этом наблюдается снижение численности населения трудоспособного возраста как в абсолютном выражении, так и относительно общей численности.

#### Образование

В настоящее время на территории района находятся 12 общеобразовательных школ, в том числе; 9 средних, 1 – основная, 1 – начальная, кроме того, функционирует 1 образовательное учреждение для детей дошкольного и младшего школьного возраста, а также 3 центра дополнительного образования, 12 дошкольных учреждений.

Потребность в дошкольном образовании в муниципальном районе «Сыктывдинский» составляет на 2017 год 1 607 мест. Число мест в дошкольных учреждениях – 1549 ед.

На территории района находятся 12 общеобразовательных школ и 1 образовательное учреждение для детей дошкольного и младшего школьного возраста. Число обучающихся составляет 3852 чел.

#### Административно-территориальное деление

Административно-территориальное устройство, статус и границы муниципального района «Сыктывдинский» установлены Законом Республики Коми от 6 марта 2006 года № 13-РЗ «Об административно-территориальном устройстве Республики Коми»

Район включает 13 административных территорий:

- посёлок сельского типа Мандач с подчинённой ему территорией
- посёлок сельского типа Ньючим с подчинённой ему территорией
- посёлок сельского типа Яснэг с подчинённой ему территорией
- село районного значения Выльгорт (районный центр) с подчинённой ему территорией
- село Зеленец с подчинённой ему территорией
- село Лэзым с подчинённой ему территорией
- село Озёл с подчинённой ему территорией
- село Пажга с подчинённой ему территорией
- село Палевицы с подчинённой ему территорией

- село Слудка с подчинённой ему территорией
- село Часово с подчинённой ему территорией
- село Шошка с подчинённой ему территорией
- село Ыб с подчинённой ему территорией

Расположение административных единиц представлено на рисунке 1.1.3



*Рисунок 1.1.3 Административно-территориальное деление муниципального района «Сыктывдинский»*

## 2.2 Методологическая подготовка выявления транспортного поведения.

Предметом полевого исследования в рамках мониторинга является транспортное поведение населения муниципального района «Сыктывдинский». Время проведения измерения –

осень 2019 года. Предполагаемый результат – получение массива данных, характеризующих транспортное поведение населения по определенной номенклатуре показателей, их аналитическая обработка в методологическом и содержательном аспектах.

В настоящее время во всех населенных пунктах Российской Федерации главную роль в формировании транспортных систем, населенных пунктов играют индивидуальные предпочтения, а не социальный оптимум. Под *транспортным поведением*, в соответствии с авторским определением, будем понимать «совокупность действий, совершаемых индивидом при транспортных перемещениях, которые можно измерить, прямо или косвенно». Ключевыми понятиями в данном определении являются действия *и возможность их измерения*. В связи с чем, сразу выделяются две проблемы, каким образом можно воздействовать на действия, и можно ли научить индивидуума или только прогнозировать его действия.

Исторически с массовым распространением автомобиля потребовались *социологические исследования*. Так в 70-х годах прошлого века, сначала в США, а затем и в Европе стали проводиться национальные исследования транспортного поведения индивидуумов, которые позволяют *накапливать эмпирический материал, отслеживая подвижность населения в динамике*. Собранные данные используются для обоснования инфраструктурных проектов, построения прогнозных моделей, формулирования политических решений. Кроме того, эти данные активно стимулируют интеллектуальную деятельность, поскольку результаты обследований в основном находятся в свободном доступе. Таким образом, для практического применения, транспортное поведение можно определить, как понимание, предвидение перемещений индивидуумов в рамках транспортных систем.

Транспортное поведение человека во многом подобно его поведению в иных ситуациях. Поэтому имеется существенная разница между выбором вида транспорта, который люди осуществляют на основе своих индивидуальных предпочтений, и интермодальным распределением пассажиров, обеспечивающим наибольшую эффективность, то есть достижение социального оптимума. В большинстве случаев каждый человек выбирает вид транспорта, позволяющий ему перемещаться с наименьшими затратами.

Несмотря на интенсивные исследования, общепринятой *методики прогнозирования и планирования общей и транспортной подвижности не существует*, а также не установлены общие закономерности влияния на подвижность социально-демографических и транспортно-планировочных факторов. Современные технологии позволяют получить исходные данные о транспортном поведении с помощью видеокамер, GPS-навигаторов или мобильных телефонов. Проблема заключается в том, как оптимальным образом использовать имеющуюся информацию, а для этого необходимо разработать адекватную имеющимся данным математическую модели, описывающую данный транспортный поток. Например, в Москве сейчас установлено (в основном на крупных перекрестках) в общей сложности более 500 видеокамер. Порядка 10<sup>4</sup>-10<sup>5</sup>



автомобилей, курсирующих по Москве и области, оснащены GPS-навигаторами, что позволяет получать треки (пути следования) автомобилей, с информацией о скоростях движения вдоль этих треков. Заметим, что всего в Москве ежедневно бывает более 3–10 автомобилей.

В большинстве случаев каждый человек выбирает вид транспорта, позволяющий ему перемещаться с наименьшими затратами. Основным методом *моделирования* подвижности, нынешней и будущей, является метод минимизации транзакционных издержек. Суть метода состоит в предположении, что вероятность выбора жителем (пассажем) способа передвижения пропорциональна некоторым коэффициентам, рассчитываемым согласно расстоянию передвижения и почасовому доходу данного жителя в стоимостной форме, а также характеризующим психологическую оценку времени, проводимого пассажиром соответственно в транспортном средстве того или иного вида и в ожидании транспортного средства.

Данный подход *позволяет пассажиру выбирать цепочку перемещения, зависящую не от двух факторов «цена — время», а от трех: «цена — время — услуги».* При этом понятие «сервис» включает в себя основную, сопутствующую и дополнительную услуги. Основная услуга — это перевозка пассажиров, перемещение для реализации их потребностей и целей поездки. Сопутствующими являются услуги, необходимые для того, чтобы потреблять основную услугу.

Анализ распределения поездок между общественным и личным транспортом должен опираться на понимание того, почему люди совершают поездки. Это возможно только с учетом следующих параметров:

1. уровень активности населения, в первую очередь — экономической активности;
2. относительная дислокация активности;
3. количество людей (потенциальных пассажиров);
4. образ жизни жителей населенных пунктов;
5. количество личных автомобилей;
6. частота и цели поездок.

В процессе анализа необходимо принимать во внимание факторы, оказывающие влияние на частоту поездок, в том числе:

1. количество членов семьи;
2. количество работающих членов семьи;
3. возраст членов семьи, количество членов семьи, имеющих права;
4. средний доход семьи;
5. место проживания.

Подводя итоги исследования проблем и перспектив развития и использования теории транспортного поведения можно сделать следующие выводы:

2. Перемещение жителя населенных пунктов может быть осуществлено и разными способами. На короткие расстояния удобнее пройти пешком, обеспеченные люди предпочтут личный автомобиль или такси.
3. Разветвление маршрутной сети населенных пунктов пассажирского транспорта приводит к тому, что пассажир может выбрать для перемещения один из нескольких маршрутов.
4. Развитие системы населенных пунктов пассажирских перевозок в России требует изучения взаимодействия участников транспортной системы. Появление множества участников системы (включая пассажиров и транспортных операторов), имеющих несовпадающие интересы, приводит к конфликтным ситуациям, которые необходимо изучать и моделировать.
5. Затраты времени пассажиров на передвижение могут быть оценены в стоимостном выражении. Для этого используется такой критерий, как сэкономленное за поездку время, отраженное в стоимости одного пассажиро-часа. Определение стоимости пассажиро-часа имеет условный характер, так как включает ряд факторов, фактическое значение которых либо не известно, либо трудно определимо (оценка значимости потерь времени каждого члена общества индивидуальна).
6. Построить модель поведения каждого отдельного человека - невыполнимая задача, потому что не всегда мы поступаем рационально.
7. При исследовании работы муниципальное образование пассажирского транспорта начинать следует с самого сложного субъекта в перевозочном процессе - пассажира. Необходимо ответить на вопросы: когда у человека возникнет потребность в перевозке, между какими остановочными пунктами; насколько важна эта поездка; какой вид транспорта предпочтет человек. У каждого человека существуют свои требования к комфортности, скорости перемещения, допустимому времени ожидания.
8. На предприятиях общественного пассажирского транспорта необходимо создание в организационной структуре предприятий подразделения, отвечающего за маркетинг транспортных услуг. На макроуровне требуется привлечение к работе в органе муниципального управления пассажирского транспорта специалистов в области маркетинга. Также следует наладить коммуникации с пользователями транспортных услуг (в том числе с помощью Интернет).
9. Важнейшей задачей оздоровления населенного пункта движения является формирование в массовом сознании населения общественно значимых стереотипов транспортного поведения. Образовательных кампаний с использованием СМИ (телевидения, радио,

газет, специальных изданий) по разъяснению населению транспортных проблем современного населенного пункта движения и путей их решения;

10. Необходимо воспитывать у населения понимания современных транспортных проблем муниципального образования, стереотипа поведения при пользовании муниципальное образование транспортом.

### **2.3 Методологическая подготовка проведения выборочного натурного количественного обследования транспортных потоков**

Основаниями для проведения комплексного обследования условий дорожного движения являются:

- Приказ Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 24 июня 2002 года № ОС-557-р «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»;
- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июня 2003 года № ОС-555-р «Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах»;
- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
- СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка города и сельских поселений».

Целями проведения натурного обследования ТП являются:

- 1) определение коэффициента загрузки участков УДС;
- 2) определение закономерностей изменения интенсивностей ТП;
- 3) определение состава ТП (доли подвижного состава пассажирского транспорта с разбиением на категории, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта);
  - 4) определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС:
    - пространственные закономерности (загрузка определенных магистралей УДС движением пассажирского транспорта, грузового транспорта и т.д.);
    - временные закономерности (распределение интенсивности движения транспорта в течение недели, рабочего дня, выходного дня и т.д.).
  - 5) определение закономерностей распределения ТП на пересечениях и примыканиях (определение преобладающих маневров с целью выявления основных маршрутов движения транспортных средств (далее – ТС), расчета режимов светофорного регулирования, оценки загрузки элементов УДС).

В задачи обследования интенсивности движения ТП входит:

1) выбор мест проведения обследования посредством визуального наблюдения за движением транспорта. Подготовка материалов для регистрации данных (схемы, бланки, таблицы и пр.). Определение необходимого количества учетчиков и необходимых технических средств учета (видеорегистраторов) для выбранных сечений и/или узлов;

2) подсчет интенсивности ТП в соответствии с данной методикой в сечениях и/или узлах УДС;

3) обработка полученных результатов обследования;

4) формирование базы исходных данных о ТП в табличном виде для разработки транспортной модели.

В ходе обследования собирают информацию о следующих параметрах ТП на УДС населенных пунктов:

1) интенсивности ТП на участках улиц;

2) интенсивности ТП на перекрестках;

3) составе ТП.

Обработка данных об интенсивностях ТП движения ТС позволяет получить информацию о коэффициенте загрузки улиц и дорог, распределении средней скорости ТП во времени и пространстве, времени в пути между точками при передвижении на автомобиле.

В ходе обследования выполняют замеры интенсивности ТП в конкретных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование проводится в местах перераспределения ТП и/или на участках УДС без существенного перераспределения ТП.

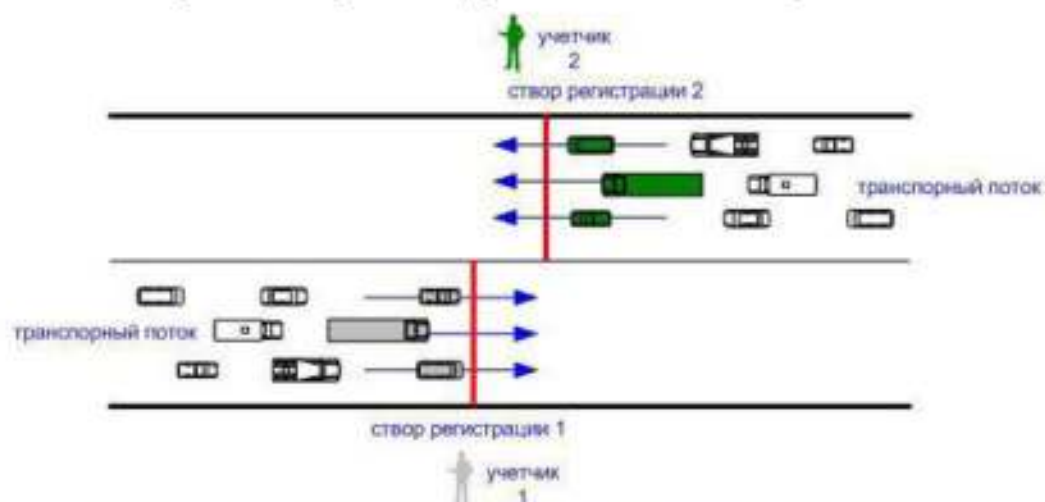
Измерение параметров ТП не должно проводиться в период неблагоприятных погодных условий, влияющих на состав и интенсивность ТП (интенсивные осадки в виде дождя или снега, гололеда). В ходе обследования должны быть учтены особенности места проведения измерений (например, расположение вблизи железнодорожного переезда, сужения проезжей части, проведения дорожных работ или возникновения ДТП).

Учет интенсивности ТП производится путем видеомониторинга посредством портативной видеокамеры (видеорегистратора) учетчиками проезда каждого ТС через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка.

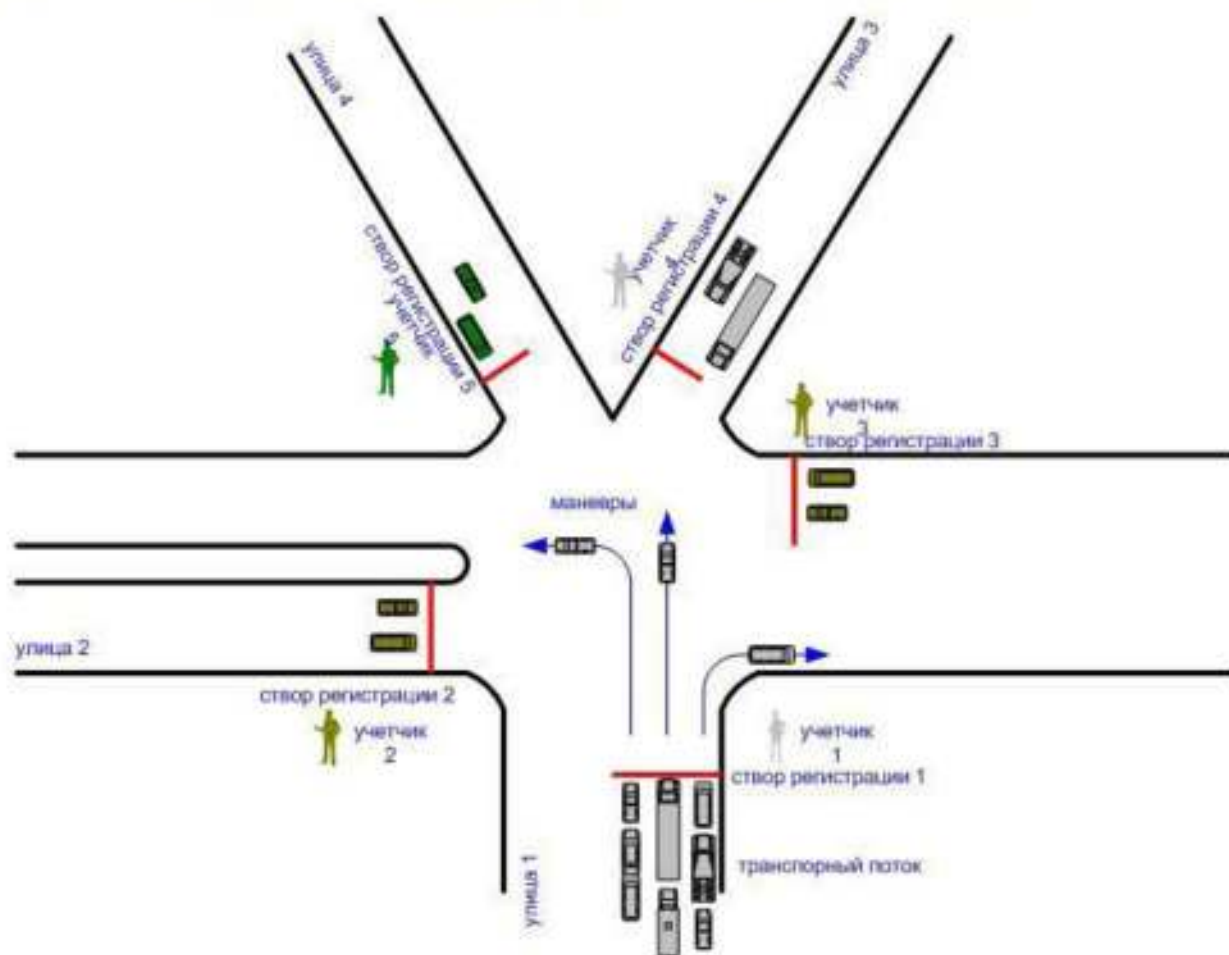
При учете интенсивности движения на перегоне проезд ТС регистрируется в двух сечениях (в прямом направлении и в обратном направлении). При учете интенсивности движения на перекрестке число обследуемых сечений определяется схемой ОДД и количеством маневров.

Обследуемые сечения группируются в «створы регистрации» с учетом возможности проведения обследования каждого створа одним прибором учета.

На перегоне может располагаться один или два «створа регистрации», в зависимости от наличия и высоты дорожного ограждения, разделяющего ТП на проезжей части.



Расположение "створов регистрации" при учете интенсивности движения на перегоне



Расположение "створов регистрации" при учете интенсивности движения на перекрестке

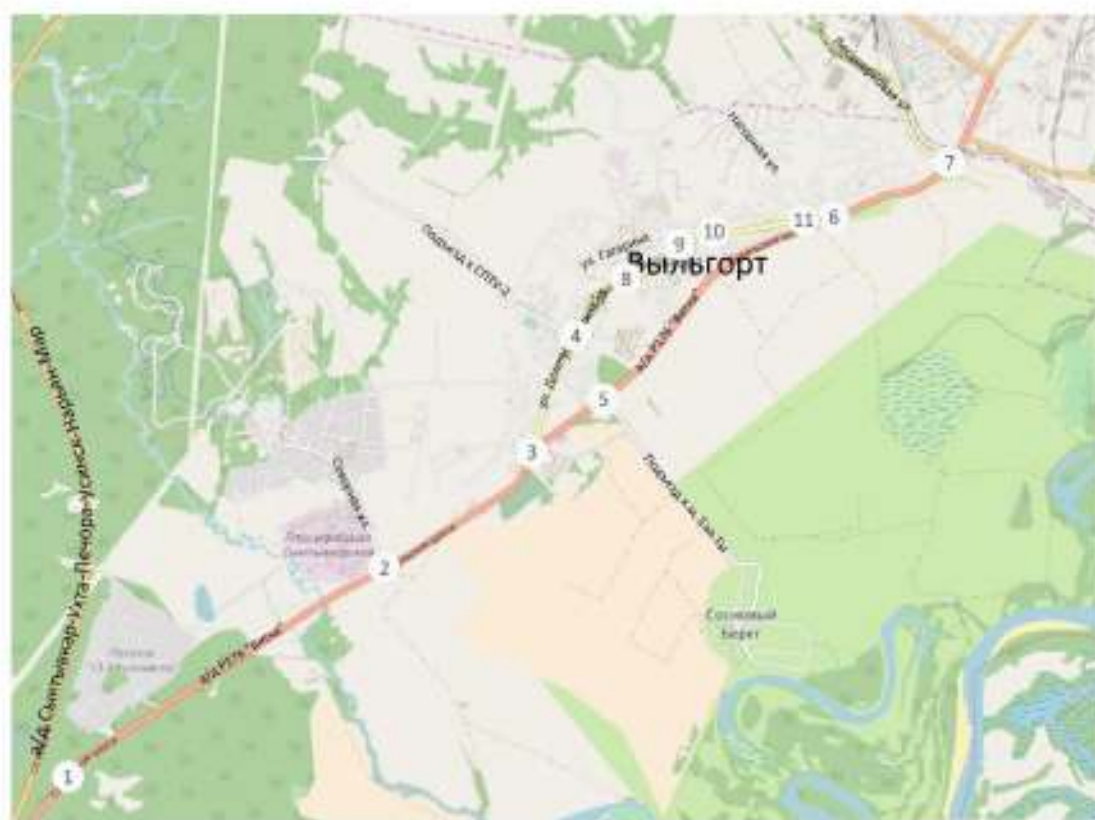
*Рисунок 2.3.1 – Количество и расположение «створов регистрации» при учете интенсивности движения на перегоне и перекрестке*

Видеокамера располагается в «створе регистрации» таким образом, чтобы визуально контролировать все возможные направления движения ТС. На пересечениях со сложной конфигурацией или с недостаточным углом обзора всех направлений движения видеосъемка

проводится одновременно с нескольких точек обзора соответствующим количеством видеокамер. Все сечения на одном пункте учета должны обследоваться одновременно. Не допускается проводить обследование одного пункта учета в разные дни.

#### **2.4 Подготовка и проведение натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока**

Обследование интенсивности движения ТС включало в себя съемку 11 пересечений улиц в селе Вьльгорт, 5 пунктов в с.п. Пажга, 2 пункта в с. Зеленец в течение вышеуказанного времени. Места съемки пересечений были отобраны на основе анализа плотности населения по районам, предварительного анализа мест концентрации ДТП, а также текущего уровня загрузки дорог транспортными средствами. Карта схема расположения точек съемки интенсивностей представлена на рисунках 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3.



*Рисунок 2.4.1 Расположение пунктов обследования в с.п. Вьльгорт*

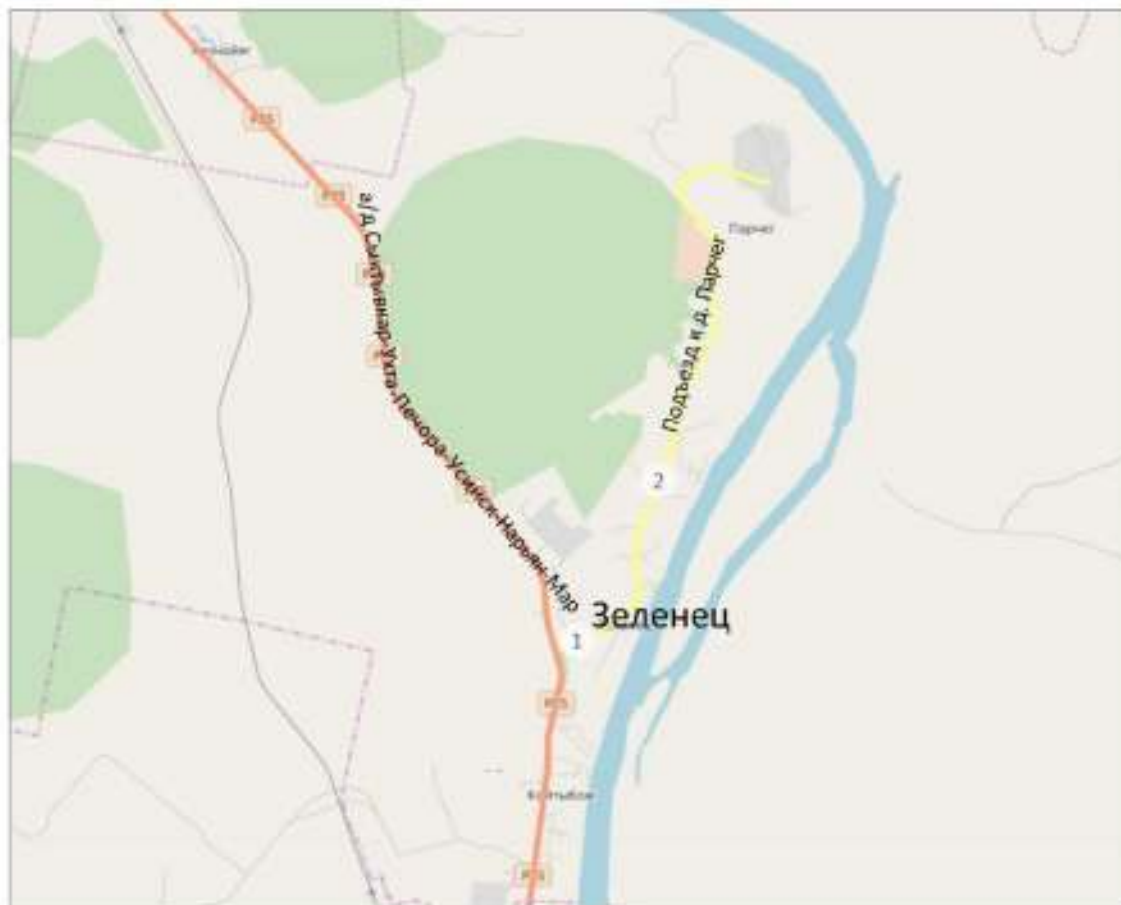


Рисунок 2.4.2 Расположение пунктов обследования в с.п. Зеленец



Рисунок 2.4.3 Расположение пунктов обследования в с.п. Пажга

Обследование выполнялось в течение 1 часа в следующие периоды будних дней:

- утренний «пик» 8-9 ч,
- дневной «пик» 13-14 ч,
- вечерний «пик» 18-19 ч.

Отдельно фиксировались потоки, движущиеся по каждой траектории (направлению) проезда перекрестка (от каждого подхода к перекрестку к каждому из выходов), составлялись схемы с направлениями движения по каждому транспортному узлу.

Учет интенсивности производится путем регистрации проезда каждого транспортного средства по каждому направлению и занесением отметки в стандартный бланк учета интенсивности движения.

В случае возникновения случайных помех (ДТП, перекрытие движения, закрытие железнодорожного переезда и т.п.), которые могут существенно повлиять на результаты обследования, обследование проведено повторно. При проведении обследований данные случаи не возникали.

Не допускалось проведение обследования различных направлений одного узла в разные дни.

Стандартный бланк учета интенсивности движения включал регистрацию транспортных средств с разделением по категориям:

- автобус большой вместимостью;
- автобус средний;
- микроавтобус;
- легковой автомобиль;
- грузовой транспорт грузоподъемностью до 2-х тонн;
- грузовой транспорт грузоподъемностью от 2-х до 6-ти тонн;
- грузовой транспорт грузоподъемностью от 6-ти до 10-ти тонн;
- грузовой транспорт грузоподъемностью от 10-ти до 20-ти тонн;
- более 20-ти тонн.

Эти данные были включены в отчет по каждому пересечению. На схемах пересечений были нанесены все полосы движения и направления движения по ним, подписаны пересекаемые улицы, а также ближайшие улицы, чтобы однозначно определить схему перекрестка. Данные обследования приведены в Приложении 1.



## 2.5 Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на автобусном пассажирском транспорте

В целях разработки мероприятий по оптимизации работы пассажирского транспорта было проведено обследование существующих параметров сети ТОП. Обследование включало в себя учет всех ТС, проходящих через заданное сечение за час съемки. Количество и дислокация сечений равна количеству и расположению точек съемки интенсивностей.

Также было проведено обследование пассажирооборота на наиболее важных остановочных пунктах. Обследование включало в себя подсчет количества сошедших и вошедших пассажиров, а также учет наполняемости пассажирского ПС. Карта-схема расположения обследованных остановок ТОП представлена на рисунках 2.5.1 и 2.5.2.

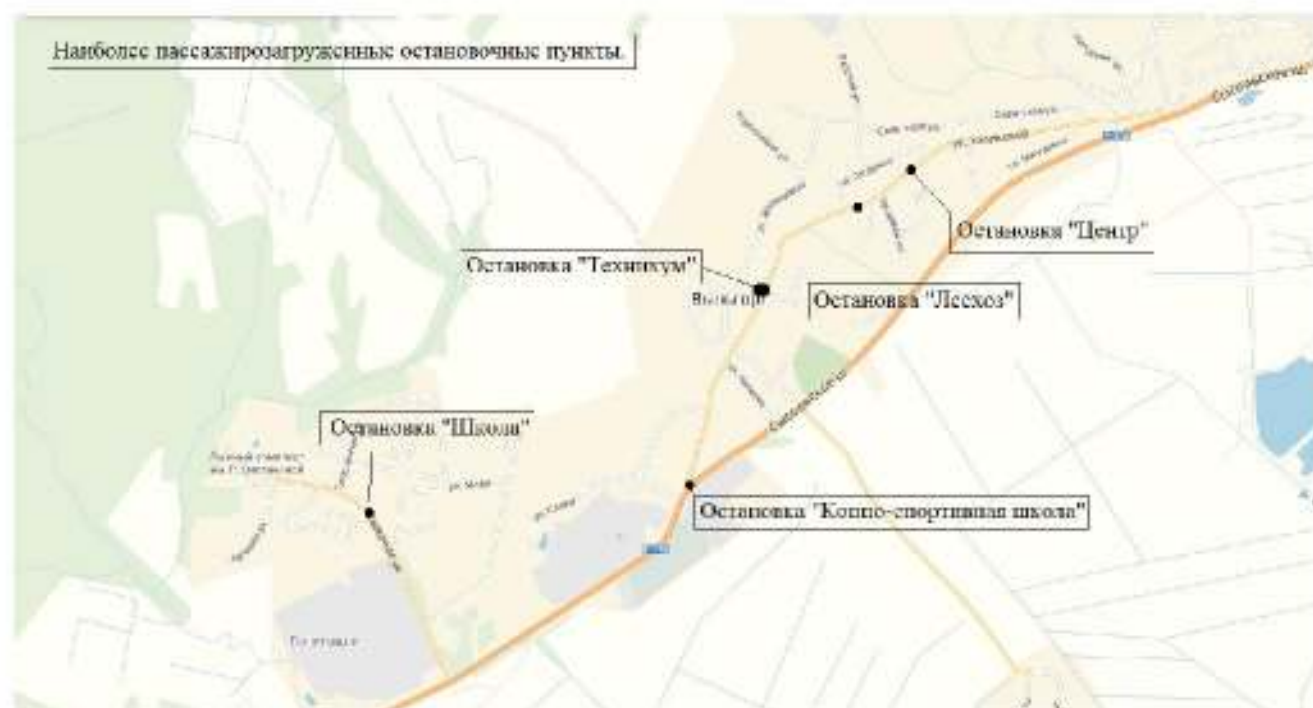


Рисунок 2.5.1 Схема расположения обследуемых остановок ТОП с.п. Вильгорт



Рисунок 2.5.2 Схема расположения обследуемых остановок с.п. Зеленец

Успешное решение вопросов рациональной организации перевозок пассажиров и эффективного использования подвижного состава невозможно без систематического изучения характера изменений пассажиропотоков транспортной сети. Изучение пассажиропотоков позволяет выявить их распределение по времени, длине маршрутов и направлениям движения. Транспортная подвижность населения в границах населенного пункта приводит к формированию потоков пассажиров с различными направлениями и мощностью.

**Пассажиропоток** – это движение пассажиров по определенной части транспортной сети. Пассажиропотоки имеют две основные характеристики: мощность и направление.

**Направление пассажиропотока** показывает распределение передвижений между транспортными районами населенных пунктов. По направлению пассажиропотоки бывают в прямом и обратном направлениях. Если пассажиры следуют в какой-либо район через промежуточный (с пересадкой) при отсутствии прямых транспортных связей, то такой пассажиропоток называют транзитным.

**Мощностью пассажирских потоков** называется количество пассажиров, проезжающих за единицу времени через конкретное сечение транспортной сети в одном направлении.

**Пассажирообмен остановочного пункта** – это суммарное число пассажиров, подходящих на остановочный пункт и садящихся в транспортное средство, и пассажиров, выходящих из салона пассажирского транспортного средства на данном остановочном пункте, в единицу времени.

Задачами обследования пассажиропотоков является определение: уровня загрузки маршрутной сети, объема пассажирооборота остановочных пунктах по маршрутам, наполняемости, количества и типа подвижного состава, используемого на маршрутах. Пассажироперевозки по территории МР «Сыктывдинский» осуществляются маршрутами, действующими согласно установленному расписанию.

## **2.6 Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств**

Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств на территории населенных пунктов МР «Сыктывдинский» проводилось методом рекогносцировки и визуального обследования на остановочных пунктах общественного транспорта, а также в местах стоянки (парковочные места) для остановки автомобилей.

### **3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.**

Организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД в сфере дорожной деятельности в муниципальном районе «Сыктывдинский» осуществляется как владельцем дорог (улично-дорожной сети) и органами управления и регулирования дорожного движения.

*владельцы дорог* - исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации, и осуществляющие деятельность по управлению ими или их содержанию и эксплуатации;

*государственные и муниципальные органы* - исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), наделенные полномочиями в области территориально-транспортного, транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения на дорогах, находящихся в государственной или муниципальной собственности.

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности, регулируются самостоятельным Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Так, организация дорожного движения (ОДД) муниципального района «Сыктывдинский» представляет собой самостоятельную деятельность, направленную на повышение эффективности использования пропускной способности дорог, дорожных и улично-дорожных сетей с целью улучшения дорожно-транспортной ситуации и организации транспортного обслуживания населения и состоящую из организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению дорожным движением. Организация дорожного движения как вид деятельности должен направлена, в том числе и на обеспечение безопасности дорожного движения, которая определяется Федеральном законе № 196-ФЗ как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, которые могут привести к ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, является недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением

современных методов и средств организации дорожного движения. Пропускная способность существующей улично-дорожной сети (а значит и вероятность бесперебойного движения на ней) при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого, организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

На стадии координации мероприятий данный анализ является началом разработки рекомендации по внесению изменения в программные документы и документы территориального планирования. Предложением по усовершенствованию организационной дорожной деятельности является внедрение АСУД. В условиях высокого уровня автомобилизации решение задач ОДД, требует обязательного применения АСУД. Управление движением в условиях предельного насыщения улиц и дорог транспортными и пешеходными потоками должно основываться на гибкой технологии, способной в реальном масштабе времени находить и реализовывать оптимальные управляющие воздействия. Эта задача решается применением АСУД, которые должны разрабатываться и внедряться совместно специалистами по ОДД, электронике и автоматике, прикладной математике. Необходимо, однако, подчеркнуть, что самые совершенные АСУД могут быть эффективно внедрены лишь на базе тщательно подготовленной УДС с использованием рассматриваемых в данном курсе инженерных решений и обеспечения соответствующей пропускной способности дорог. АСУД может лишь в определенных пределах повысить пропускную способность дороги, по сравнению с уровнем, достигнутым при жестком регулировании, но ее возможности далеко не безграничны. Базисом для разработки АСУД является математическая формализация УДС, в результате чего создается так называемый "граф" опорной сети, который служит математической моделью.

Так же эффективным методом может являться внедрение мониторинга 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 муниципального образования с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Эффективность используемых методов ОДД применяемых в данный период может быть также повышена при усовершенствовании и создании единой взаимосвязи между владельцами дорог, органов власти и органами министерства внутренних дел. Так же в понятие документации по организации дорожного движения необходимо включить совокупность следующих видов документов: Концептуальные предложения по организации дорожного движения (КПОДД), Генеральную схему организации дорожного движения (Генсхему ОДД), Комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД), Проект организации дорожного движения (ПОДД). Порядок разработки документации в сфере ОДД должен быть установлен соответствующим подзаконным актом.

#### **4. Оценка существующей дорожно-транспортной ситуации**

##### **4.1 Анализ нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом**

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 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ) с изменениями и дополнениями от 29 декабря 2017 года, 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 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с изменениями и дополнениями от 29 декабря 2017 года (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) 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.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 с изменениями и дополнениями от 13 февраля 2018 года), 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 от 11.07.2011 № 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 «О полиции» с изменениями и дополнениями от 7 марта 2018 года, на



полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 с изменениями и дополнениями от 2 марта 2018 года, 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 РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 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 населенных пунктов, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общенформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы МР «Сыктывдинский», 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 населенных пунктах 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 муниципального образования.

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 населенных пунктов. Таким образом граждане могут влиять на решения, принимаемые властями.

Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общемуниципальное образование, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и Windows Phone.

Информирование об изменении существующих положений выполняется с помощью официальных печатных изданий органов местного самоуправления, информационных стендов, располагающихся на территории муниципального образования и путем размещения информации на официальных информационных ресурсах органов местного самоуправления МР «Сыктывдинский».

Использование средств теле- и радиовещания Республики Коми позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД.

Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский».

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения.

## **4.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования**

В рамках подготовки разработки КСОДД был выполнен обзор следующих документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории МР «Сыктывдинский»:

- Генеральные планы сельских поселений МО МР «Сыктывдинский»;
- Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО МР «Сыктывдинский» на 2018-2028 годы».

Генеральными планами предусматриваются мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры района, обеспечивающие решение следующих основных задач:

- развитие и модернизация структуры внешнего транспорта – железнодорожного и автодорожного;
- обеспечение транспортными связями районов нового строительства;
- вывод основных потоков транзитного и грузового транспорта из центральных районов поселений;
- реконструкция и повышение уровня благоустройства существующей улично-дорожной сети района;
- развитие обслуживающих устройств легкового автотранспорта.

**Согласно Генеральным планам мероприятиями по развитию транспорта сельских поселений являются:**

### **Сельское поселение «Вьльгорт»**

- вынос федеральной автодороги «Вятка» из жилой зоны с. Вьльгорт (прокладка новой трассы на 800 м южнее и перевод существующей дороги в категорию поселковой дороги);
- строительство новой магистральной улицы вдоль линии ЛЭП;
- строительство новой магистральной улицы («малая объездная» дорога), окаймляющая село Вьльгорт с северо-восточной стороны, и дающая возможность выйти в г. Сыктывкар дополнительно к основной сети автодорог;
- устройство асфальтобетонного покрытия всей проезжей части улиц и проездов;
- покрытие тротуарной плиткой, мощение пешеходных связей, площадок перед общественными зданиями, дорожек в парковой зоне;
- воссоздание отсутствующих тротуаров на участках транспортной системы.

### **Сельское поселение «Зеленец»**

#### **Направления развития внешнего транспорта:**

- поддержание благоустройства существующей дорожной сети;

- строительство нового дорожного полотна в новых кварталах в границах сельского поселения;
- завершение строительства обьездной автомобильной дороги регионального значения Сыктывкар-Ухта.

#### Направления развития улично-дорожной сети

- для обеспечения транспортной доступности во вновь проектируемые жилые кварталы, требуется строительство новых дорог. На перспективу улицы и дороги необходимо благоустроить, заасфальтировать проезжие части улиц и тротуары.
- по главной улице органы местного самоуправления должны регулировать движение большегрузного транспорта.
- на первую очередь необходимо увеличить количество элементов благоустройства по правой стороне дороги по направлению Зеленец-Парчег. Установить необходимое количество остановочных комплексов, остановочных «карманов».
- в районе общественного центра, школы и детского сада следует организовать пешеходные переходы.
- на первую очередь по улице Центральная необходимо устройство тротуара, разметки пешеходных переходов.

#### **Сельское поселение «Лэзым»**

- асфальтобетонное покрытие проезжей части всех улиц и проездов;
- покрытие тротуарной плиткой, мощение пешеходных связей, площадок перед общественными зданиями, дорожек в зоне отдыха;
- реализация предлагаемых профилей улиц и проездов с воссозданием отсутствующих в настоящее время тротуаров на участках существующей уличной сети.

Мероприятия по развитию предусматривают:

- сохранение и реконструкцию сложившейся структуры транспортной сети;
- в производственных зонах – строительство дорог, обслуживающих отдельные предприятия и связывающих их между собой и с основной уличной сетью;

#### **Сельское поселение «Мандач»**

##### Направления развития внешнего транспорта:

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Республики Коми на период до 2020 года приоритетными направлениями развития дорожного хозяйства являются:

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог и повышения безопасности движения по ним;

- повышение эффективности осуществления дорожной деятельности в Республике Коми и использования автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми.

#### Направления развития улично - дорожной сети:

Благоустройство и поддержание на должном уровне существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

#### **Сельское поселение «Нювчим»**

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог и повышения безопасности движения по ним;
- повышение эффективности осуществления дорожной деятельности в Республике Коми и использования автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми.

#### **Сельское поселение «Озёл»**

#### Направления развития автомобильного транспорта:

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Республики Коми на период до 2020 года приоритетными направлениями развития дорожного хозяйства являются:

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог и повышения безопасности движения по ним;
- повышение эффективности осуществления дорожной деятельности в Республике Коми и использования автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми.

#### Направления развития улично-дорожной сети:

Благоустройство и поддержание на должном уровне существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

#### **Сельское поселение «Пажга»**

#### Направления развития автомобильного транспорта

- организация автомобильных стоянок большегрузной техники в районе пст. Гарынский, д. Разгорт, д. Савашьян.
- строительство придорожного комплекса: СТО на 3 поста, шиномонтаж в с. Пажга, около автомобильной дороги «Вятка»;
- реконструкция автомобильной дороги федерального значения «Вятка»;
- дноуглубительные работы по р. Сысола.

#### Направления развития улично-дорожной сети:

- строительство автодорог с твердым покрытием, обеспечивающим связь населенных пунктов внутри района с районным и республиканским центром;
- благоустройство улиц и дорог внутри населенных пунктов;
- благоустройство существующей улично-дорожной сети с реконструкцией проезжих частей, не имеющих асфальтированных покрытий, со строительством тротуаров и организацией водоотведения с проезжих частей, озеленением и устройством освещения;
- размещение технических средств организации дорожного движения, которое должно быть выполнено исходя из предполагаемой загрузки улиц автомобильным транспортом;
- для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части, которая зависит от категории улиц и изменяется от 1,5 до 1,0 м;
- организация движения транспортных и пешеходных потоков путем регламентирования дорожными знаками согласно ГОСТ 522.89-2004;
- подготовка земельного участка для размещения СТО;
- обозначение выездов из кварталов на главную улицу дорожными знаками «Главная дорога», «Уступите дорогу» для указания очередности проезда, согласно, схемы организации дорожного движения.
- соблюдение треугольников видимости на перекрестках, в пределах которых не допускается размещение зданий, сооружений (реклам, малых архитектурных форм и т.д.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

### **Сельское поселение «Палевниль»**

#### Направления развития автомобильного транспорта:

- строительство СТО на 3 поста, строительство АЗС на 2 колонки;
- строительство автодорог с твердым покрытием, обеспечивающим связь населенных пунктов внутри района с районными и областными центрами;
- благоустройство улиц и дорог внутри населенных пунктов.

#### Направления развития улично-дорожной сети:

- строительство автодорог с твердым покрытием, обеспечивающим связь населенных пунктов внутри района с районным и республиканским центром;
- благоустройство улиц и дорог внутри населенных пунктов;
- благоустройство существующей улично-дорожной сети с реконструкцией проезжих частей, не имеющих асфальтированных покрытий, со строительством тротуаров и организацией водоотведения с проезжих частей, озеленением и устройством освещения.

- размещение технических средств организации дорожного движения, которое должно быть выполнено исходя из предполагаемой загрузки улиц автомобильным транспортом;
- для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части, которая зависит от категории улиц и изменяется от 1,5 до 1,0 м;
- организация движения транспортных и пешеходных потоков путем регламентирования дорожными знаками согласно ГОСТ 522.89-2004;
- подготовка земельного участка для размещения СТО;
- обозначение выездов из кварталов на главную улицу дорожными знаками «Главная дорога», «Уступите дорогу» для указания очередности проезда, согласно, схемы организации дорожного движения;
- соблюдение треугольников видимости на перекрестках, в пределах которых не допускается размещение зданий, сооружений (реклам, малых архитектурных форм и т.д.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

#### **Сельское поселение «Слудка»**

##### Направления развития автомобильного транспорта:

- развития сети автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми;
- обеспечения сохранности автомобильных дорог и повышения безопасности движения по ним;
- повышения эффективности осуществления дорожной деятельности в Республике Коми и использования автомобильных дорог общего пользования в Республике Коми;
- разработка проектной документации и работы по капитальному ремонту моста через ручей на автомобильной дороге «Слудка – Ипатово – Шыладор» км 7 + 300.

##### Направления развития улично-дорожной сети:

- благоустройство и поддержание на должном уровне существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

#### **Сельское поселение «Часово»**

##### Направления развития автомобильного транспорта:

- строительство автомобильной дороги «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» на участке Койты – Язель;

##### Направления развития улично-дорожной сети:

- реконструкция улично-дорожной сети;
- строительство СТО в с. Часово;

### Сельское поселение «Шошка»

#### Направления развития улично-дорожной сети:

- благоустройство и поддержание на должном уровне существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов,

### Сельское поселение «Ыб»

- проведение работ по соединению напрямую (участок 0,9 км) поселковой дороги с автодорогой Киров-Сыктывкар,
- проведение работ по благоустройству главной улицы сельского поселения и прокладкой новых улиц и проездов с проведением работ по вертикальной планировке и благоустройству;
- благоустройство дороги-подъезда к поселению в северном направлении с выходом на автодорогу,
- проведение общеплощадочных работ по вертикальной планировке участков, подлежащих застройке частными домами.

### Сельское поселение «Янгэ»

- асфальтобетонное покрытие проезжей части всех улиц и проездов;
- покрытие тротуарной плиткой, мощение пешеходных связей, площадок перед общественными зданиями, дорожек в зоне отдыха;
- реализация предлагаемых профилей улиц и проездов с непременным условием – воссозданием отсутствующих в настоящее время тротуаров на участках существующей уличной сети;
- сохранение и реконструкцию сложившейся структуры транспортной сети;
- в производственных зонах – строительство дорог, обслуживающих отдельные предприятия и связывающих их между собой и с основной уличной сетью.

**Вывод:** так как основной проблемой улично-дорожной сети каждого поселения является низкий уровень ее благоустройства. Все мероприятия, принятые в генеральных планах актуальны и целесообразны.

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

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований Федерального закона от 06.10.2003 г.



№131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» о приведении дорог в нормативное состояние и передаче их на обслуживание органам местного самоуправления муниципального образования. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробег. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

**Согласно Программе «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры МО МР «Сыктывдинский» на 2018-2028 годы»:**

Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

- содержание, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;
- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории МР «Сыктывдинский»;
- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обучение молодежи для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка дорожных знаков для организации дорожного движения;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

**Вывод:** Мероприятия программы, приняты в увязке с генеральными планами сельсоветов, на данный момент актуальны и целесообразны.

Реализация вышеуказанных мероприятий и принципов развития транспортной системы позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог МР «Сыктывдинский» в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автотранспорта, сократятся пробег. Все это даст возможность снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров, обеспечить своевременное оказание медицинской помощи и проведение противопожарных мероприятий.

#### 4.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.

Дорожно-транспортная сеть МО МР «Сыктывдинский» состоит, в основном, из дорог IV категории, предназначенных для организации круглогодичного движения. В таблице 4.4.1 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 4.4.1 Перечень автомобильных дорог МО МР «Сыктывдинский»

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Протяженность автомобильных дорог, км	Техническая характеристика	Категория автомобильных дорог	Идентификационный номер
1.	с. Слудка – д. Инагово – д. Шыладор	20,79	IV	усовершенствованный (20,29 км) переходный (0,5 км)	87 228 ОП МР 001
2.	По д. Прокопьевка	0,26	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 002
3.	Подъезд к д. Красная	11,81404	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 003
4.	По д. Большая Слуда	1,0	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 004
5.	Подъезд к д. Парчег	8,75	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 005
6.	Подъезд к д. Морово	2,0	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 006
7.	По с. Лэзым	3,162	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 007
8.	Подъезд к пст. Верхний Мырты-Ю	3,3	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 008
9.	Подъезд к д. Гавриловка	1,15	IV - 0,90 км V - 0,25 км	переходный	87 228 ОП МР 009
10.	Подъезд к д. Граддор	0,78	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 010
11.	По с. Шошка	4,4	IV - 3,37 км V – 1,03	Усовершенствованный (3,37 км) Грунтовый (1,03 км)	87 228 ОП МР 011
12.	Подъезд к м. Соколовка	6,3	IV	Усовершенствованный (0,6 км) переходный (5,7 км)	87 228 ОП МР 012
13.	Подъезд к Важзель-Ю	0,135	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 013
14.	Подъезд к дачному обществу «Тыла-Ю»	0,86	V	усовершенствованный	87 228 ОП МР 014
15.	д. Саванпян – с. Пажга – д. Жуэд	7,7	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 015

16.	Подъезд к с. Пажга от автомобильной дороги «Вятка»	0,648	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 016
17.	По с. Выльгорт	3,177	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 017
18.	Подъезд к м. Пичишанина	1,31	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 018
19.	Подъезд к м. Еля-ты	2,45	V	усовершенствованный	87 228 ОП МР 019
20.	Подъезд к кварталу «13» с. Выльгорт	2,13	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 020
21.	м. Мырганб – с. Ыб – м. Волокул	12,0	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 021
22.	По с. Ыб	1,742	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 022
23.	Подъезд к плотине на р. Ньючим	2,359	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 023
24.	По пст Ньючим	0,112	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 024
25.	По пст. Яснэг	2,5	V	грунтовый	87 228 ОП МР 025
26.	пст. Позялэм – д. Большая Парма	0,5	V	грунтовый	87 228 ОП МР 026
27.	Подъезд к пст. Позялэм	0,1	V	грунтовый	87 228 ОП МР 027
28.	Подъезд к пст. Усть-Пожег	1,2	V	переходный	87 228 ОП МР 028
29.	Подъезд к пст. Пырчим	4,5	IV	грунтовый	87 228 ОП МР 029
30.	Подъезд к д. Тушцино	0,5	V	грунтовый	87 228 ОП МР 030
31.	Подъезд к пст. Язель	0,4	V	грунтовый	87 228 ОП МР 031
32.	Подъезд к пст. Яснэг (от а/д м.Мырганб – с. Ыб – м. Волокул) (за исключением понтонного моста через переправу р.Сысола)	4,3	IV	Усовершенствованный (1,0 км) Переходный (3,3 км)	87 228 ОП МР 032
33.	пст. Яснэг – пст. Кемьяр (от а/д Краснозатонский – Ньючим – Яснэг)	20,0	V	грунтовый	87 228 ОП МР 033
34.	с. Озел - граница Сыктывдинского района	5,4	V	грунтовый	87 228 ОП МР 034
35.	с. Озел – д. Сейты	7,0	V	грунтовый	87 228 ОП МР

					035
36.	пст. Ясенэг – пст. Поинга	24,0	V	грунтовый	87 228 ОП МР 036
37.	пст. Кемьяр – пст. Мет-Устье	4,0	V	грунтовый	87 228 ОП МР 037
38.	м. Койты – п. Мандач	25,0	V	переходный	87 228 ОП МР 038
39.	По с. Палевицы	2,517	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 039
40.	с. Палевицы – д. Сотчемвыв	1,085	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 040
41.	По д. Сотчемвыв	1,616	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 041
42.	По с. Шошка	0,142	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 042
43.	1 микрорайон – м. Чибин	0,87	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 043
44.	Подъезд к м. ПМК от автомобильной дороги «Вятка»	1,65	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 044
45.	Подъезд к п. Гарьинский	0,79	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 045
46.	Подъезд к кладбищу д. Саватнин	1,15	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 046
47.	Подъезд к ферме ООО «Пажга»	0,45	IV	усовершенствованный	87 228 ОП МР 047
48.	Дорога к огородам	0,6	V	грунтовый	87 228 ОП МР 048
49.	Дорога к производственной базе	0,29	V	усовершенствованный	87 228 ОП МР 049
50.	Подъезд к сапоговаляльной фабрике	1,562	V	усовершенствованный	87 228 ОП МР 050
51.	По ул. Гагарина	1,2	V	усовершенствованный	87 228 ОП МР 051

Таблица 4.4.2 перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Республики Коми по МР «Сыктывдинский» по состоянию на 01.01.2019 года

№ п.п.	Идентификационный номер	Наименование автомобильных дорог	Граница автомобильной дороги (участков) в пределах административно-территориального образования (от км до км)	Категория	Протяженность, км	В т.ч. по типам покрытий		
						усовершенствованный	переходный	грунтовый
1.	87 ОП РЗ 87Р-001	Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар на участке Сыктывкар - Ухта, в том числе:	от 23,203 км до 51,663 км	III	28,460	28,460	0,000	0,000
		автомобильная дорога	от 23,203 км до 42,650 км; от 43,1903 км до 51,663 км					
		совмещенный мост через р. Вычегда	от 42,650 км до 43,1903 км					
2.	87 ОП РЗ 87Р-001	Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар на участке Обход г. Сыктывкара	от 0,025 км до 9,191 км; от 15,967 км до 16,948 км	II	10,147	10,147	0,000	0,000
3.	87 ОП РЗ 87К-008	Краснозатонский - Нювчим - Ясвэг от автомобильной дороги Сыктывкар - Троицко-Печорск	от 10,482 км до 64,534 км	IV	54,052	27,529	7,100	19,423
4.	87 ОП РЗ 87К-012	Железнодорожная станция «Язель» - Позыльм - Кожмудор - Тыдор от автомобильной дороги Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар до автомобильной дороги Вогвадино - Яренск	от 0,02852 км до 37,33919 км	IV	37,311	37,311	0,000	0,000
5.	87 ОП РЗ 87К-013	Мостовой переход через р. Кылтымью от автомобильной дороги "Вятка"	от 0,000 км до 0,500 км	II	0,500	0,500	0,000	0,000

6.	87 ОП РЗ 87К-014	Подъезд к аэропорту "Сыктывкар" от автомобильной дороги "Вятка"	от 0,060 км до 5,624 км	II	5,564	5,564	0,000	0,000
7.	87 ОП РЗ 87К-016	Подъезд к с. Ыб от автомобильной дороги "Вятка"	от 0,060 км до 4,889 км	IV	4,829	4,829	0,000	0,000
8.	87 ОП РЗ 87К-017	Подъезд к с. Палевицы от автомобильной дороги Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарья-Мар	от 0,015 км до 12,103 км	IV	12,088	12,088	0,000	0,000
9.	87 ОП РЗ 87К-018	Подъезд к с. Шонка от автомобильной дороги Краснозатонский - Нювчим - Яснэг	от 0,015 км до 0,330 км	IV	0,315	0,315	0,000	0,000
10.	87 ОП РЗ 87К-021	Подъезд к детскому санаторию "Лылым" от автомобильной дороги "Вятка"	от 0,034 км до 1,759 км	IV	1,725	1,725	0,000	0,000
11.	87 ОП РЗ 87К-023	Подъезд к с. Лылым от автомобильной дороги "Вятка"	от 0,022 км до 0,415 км	IV	0,393	0,393	0,000	0,000
12.	87 ОП РЗ 87К-022	Подъезд к детскому оздоровительному лагерю "Гренада"	от 0,012 км до 2,293 км	V	2,281	2,281	0,000	0,000
		Всего по МР «Сыктывдинский»:			157,665	131,142	7,100	19,423
				в том числе:				
II				II	16,211			
III				III	28,460			
IV				IV	110,713	Итого:		
V				V	2,281	157,665		

Информация о протяженности дорог с распределением по типам покрытия представлена в таблице 4.4.3.

Таблица 4.4.3. Состав автомобильных дорог МО МР «Сыктывдинский»

№ п/п	Тип покрытия	Протяженность, км	Долевой состав, %
1.	усовершенствованный	104,271	49,27 %
2.	переходный	35,650	16,84 %
3.	грунтовый	71,730	33,89 %
	Итого:	211,651	100 %

Большинство дорог общего пользования местного значения имеют усовершенствованный тип покрытия.

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта.

По состоянию на 18 декабря 2018 г. общая протяженность автомобильных дорог составляет 211,641 км., из них 130,9 км., что составляет 61,85% дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

В целях снижения доли протяженности дорог, не отвечающих нормативным требованиям, ежегодно выполняются ремонтные работы по укреплению дорожной одежды путем добавления дополнительного материала на дорогах с переходным типом покрытия, а также ямочный и ремонт картами на дорогах с асфальтобетонным покрытием. Помимо содержания, дополнительно осуществляются вырубка кустарников вдоль полосы отвода.

Планируется повторное заключение муниципальных контрактов на разработку проектно-сметной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог: «По с. Выльгорт», «Подъезд к д. Пичипашня», а также на выполнение работ по паспортизации автомобильных дорог с постановкой на кадастровый учёт.

По народным проектам в сфере дорожной деятельности в 2017 г. проведено восстановление остановочных комплексов на автомобильных дорогах: «По с. Лзым», «По с. Выльгорт». В 2018 г. проведен ремонт автомобильных дорог: «с.Озёл – граница Сыктывдинского района», «По с. Шошка», «Подъезд к пст. «Ясиэг». В 2019 г. планируется провести работы по восстановлению остановочных автопавильонов на автобусных остановках.

Ежегодно заключаются муниципальные контракты на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также сельским поселениям передаются полномочия по содержанию автомобильных дорог протяженностью 211,641 км. Число подрядных организаций привлекаемых к содержанию автомобильных дорог в рамках муниципальных контрактов – 2 (АО «Коми дорожная компания», ИП Попов А.Н.), в рамках реализации принятых полномочий в сфере дорожной деятельности, сельскими поселениями привлекаются подрядные организации из числа местных предпринимателей.

Для организации технического надзора за качественным и своевременным содержанием автомобильных дорог заключается договор с ГКУ РК «Управление автомобильных дорог Республики Коми». Оплата за выполненные работы осуществляется в соответствии с заключенным договором.

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

Стоянка транспортных средств может осуществляться вдоль улиц и на специально отведенных местах (карманы для парковки, специально отведенные места для стоянки). На развитие улично – дорожной сети влияет размещение парковок и остановочных карманов вдоль основных улиц города. Нехватка парковочных мест вблизи магазинов, и культурно – бытовых точек тяготения населения ведет к парковке ТС вдоль загруженных улиц района, и затруднению проезда по ним.

Существующее дислокация мест временного хранения транспортных средств:

- Вблизи Шоссейная ул., 9, село Выльгорт
- Вблизи Сысольское ш., 6, село Выльгорт
- Вблизи ул. Домны Каликовой, 72, село Выльгорт
- Вблизи улица 2-й Квартал, 22 село Зеленец.

Индивидуальный автотранспорт представлен личным транспортом населения. Личный транспорт содержится в гаражах, находящихся на территории приусадебных участков. Транспорт юридических лиц хранится на территории предприятий владельцев автотранспорта.

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

Условия движения транспорта на дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский» оценивались по значению фактического уровня загрузки движением и средней скорости сообщения.

Уровень загрузки является ключевым фактором, влияющим на условия движения транспорта, и определяется как отношение фактической интенсивности движения к пропускной способности магистрали или ее участка. Пропускная способность магистральной сети с регулируемым движением определяется пропускной способностью проезжих частей улиц и дорог на регулируемых перекрестках.

Уровень загрузки движением в значительной степени определяет уровень обслуживания.

Уровень обслуживания – комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующий состояния транспортного потока.

В условиях, исторически сложившейся географической ситуации, магистрали, на которых интенсивность движения не превышает 40-50% от их пропускной способности, соответствуют объемам движения и не нуждаются в немедленных мероприятиях по реконструкции, переустройству или совершенствованию организации движения. Уровень обслуживания характеризуется сплошным потоком автомобилей (либо отдельными колоннами). При проезде



транспортных узлов с реализованным светофорным регулированием происходит полная разгрузка перекрестка за время работы разрешающего сигнала светофорного объекта (далее СО).

В большинстве случаев, при уровнях загрузок 80-90% необходимо предусматривать повышение пропускной способности перекрестка, так как при таком уровне загрузки возникает существенная вероятность заторов, и резко растут задержки транспорта.

При уровне загрузки 90-100% движение автотранспорта характеризуется как плотное, поток движется с непродолжительными остановками. Заторы при проезде регулируемых транспортных узлов наблюдаются примерно в 50-70% циклов регулирования (происходит неполная разгрузка подхода к перекрестку за период горения разрешающего сигнала СО).

При уровне загрузки свыше 100%, движение характеризуется как сверхплотное с регулярным возникновением заторовых ситуаций и остановкой движения.

Водители вынуждены систематически нарушать требования безопасности дорожного движения, снижая интервалы между автомобилями, включая боковые, (движение в два ряда по одной полосе) или двигаясь в условиях несоответствия этих интервалов скоростям движения. В этих условиях водители также систематически нарушают требования сигналов светофорной сигнализации, начиная движение до включения разрешающих сигналов и продолжая его после включения запрещающих сигналов, что приводит к росту аварийности при одновременном снижении тяжести последствий ДТП, вызванном падением скоростей движения.

Уровень загрузки движением на участках дорожной сети определяется расчетным путем с учетом следующих факторов:

- структура транспортного потока;
- неравномерность движения транспортных потоков по направлениям;
- планировочные характеристики участков дорожной сети (число полос движения, ширина проезжей части);
- организация дорожного движения;
- режим регулирования дорожного движения.

Уровни загрузки движением на дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский» были получены на основании результатов натурных обследований интенсивности движения транспортных потоков на ключевых транспортных узлах.

Результаты обследования интенсивности движения в сечениях основных магистралей муниципального района «Сыктывдинский» представлены в Приложении 1.

Расчет уровней загрузки рассматриваемой зоны показал, что на большинстве участков дорожной сети наблюдаются удовлетворительные условия движения транспорта. На основании полученных данных об уровнях загрузки движением были выявлены наиболее критичные участки дорожной сети с уровнями загрузок свыше 30%.

Условия дорожного движения на всех пересечениях, а также пешеходных переходах выполняются участниками дорожного движения, согласно установленным дорожным знакам или светофорным регулированием.

#### **4.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД)**

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

ТСОДД выполняют следующие функции:

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

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

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

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные ограждения;
- пешеходные ограждения;
- дорожные светофоры;
- направляющие устройства;
- островки безопасности;
- устройства принудительного снижения скорости (искусственные неровности, сужения проезжей части и т.п.);

- устройства физического ограничения въезда на отдельные территории (стояночные места, пешеходные зоны и т.п.) - шлагбаумы, перемещающиеся тумбы, запирающиеся кронштейны стояночных мест и т.п.;

К вспомогательным ТСОДД относятся:

- устройства для установки дорожных знаков;
- обеспечивающее оборудование светофорных объектов (дорожные контроллеры, устройства для установки светофоров, кабельные сети);
- оборудование АСУДД (линии связи и оборудование для их работы, оборудование ЦУП АСУД, детекторы транспорта, указатели скорости).

ТСОДД устанавливаются в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 “Технические средства организации дорожного движения. Правило применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств”.

Было выполнено обследование улично-дорожной сети (УДС) для анализа эксплуатационного состояния ТСОДД.

Для проведения обследования были выбраны основные и наиболее загруженные улицы и дороги сельских поселений:

1. с.п. Выльгорт:

- Улица Домны Каликовой;
- Улица Гагарина;
- Подъезд к СПТУ-2;
- Северная улица;
- Подъезд к м. Еля-Ты;

2. с.п. Зеленец:

- Подъезд к д. Парчег.

3. с.п. Пажга:

- а/д «Савапийя – Пажга – Жуэд»;
- Подъезд к с. Пажга;
- Подъезд к м. ПМК;
- а/д 1-й мкрн – Чибин.

В процессе обследования были выявлены следующие недостатки:

1. Несоответствие обеспечения улиц и дорог дорожными знаками Проектам организации дорожного движения, а также требованиям ГОСТ Р 52289-2004,

2. Несоответствие части дорожных знаков пункту 5.2.1 ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (с Изменением N1,2).
3. Ряд остановок транспорта общего пользования (ТОП), частично либо полностью, не соответствует ГОСТ Р 52766-2007 пункт 5.3.3 – отсутствует остановочная площадка, посадочная площадка, заездной “карман”, тротуары и пешеходные дорожки, автопавильоны, пешеходные переходы, скамья, урна для мусора, технические средства организации дорожного движения.
4. Дорожная разметка частично или полностью изношена, что не соответствует ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
5. Содержание автомобильных дорог в части установки, снятия и эксплуатации ТСОДД должно производиться в соответствии с утвержденными ПОДД.

Технико-эксплуатационное состояние организации дорожного движения (ТСОДД) на ноябрь 2019 года в целом удовлетворительное, требуется обновление ТСОДД по действующим нормативным документам, а также реконструкционно-планировочные мероприятия по обустройству остановок ТОП.

#### **4.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района «Сыктывдинский», обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Автомобильный парк района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. В настоящее время имеется дефицит парковочных мест для обеспечения потребностей населения в соответствии с нормативами по градостроительству.

Единое парковочное пространство отсутствует. Парковка автомобилей осуществляется по краю проезжей части, на обочинах, а также на отдельных организованных площадках, примыкающих к проезжей части. Основная часть легкового транспорта паркуется на внутриквартальных проездах и придомовых территориях.

С учетом роста автомобильного парка необходимо рассматривать возможности увеличения количества машино-мест в районах и точках тяготения населения, а также организации парковочного пространства в целом.

Прирост парка автомобилей в рассматриваемой перспективе будет обеспечен за счет естественного прироста населения, а также за счет роста уровня автомобилизации. Уровень автомобилизации населения на 2016 г. составил 295 авт/тыс.чел. По прогнозам, уровень автомобилизации составит на 2021 год – 316 авт/тыс.чел., на 2026 – 354 авт/тыс.чел.

Развитие парковочного пространства в центральных частях сельских поселений ограничено сложившейся планировкой и застройкой. Вместе с тем, при реконструкции основных улиц и дорог необходимо учитывать возможное увеличение организованных площадей для парковки легкового транспорта.

Вывод: в настоящее время наблюдается дефицит парковочных мест, особенно в центральных частях сельских поселений, у мест притяжения интересов автомобилистов, отсутствие единой организованной системы парковочного пространства.

#### **4.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

На автомобильных дорогах муниципального района «Сыктывдинский» организация дорожного движения осуществляется посредством дорожных знаков. Нагурные обследования текущего транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский» выявили не соответствия в правилах применения технических средств организации дорожного движения. Для приведения в соответствие с требованиями действующих нормативно-правовых актов, в том числе с ГОСТ Р 52289-2004 в проектах организации дорожного движения предусмотрены мероприятия, а именно:

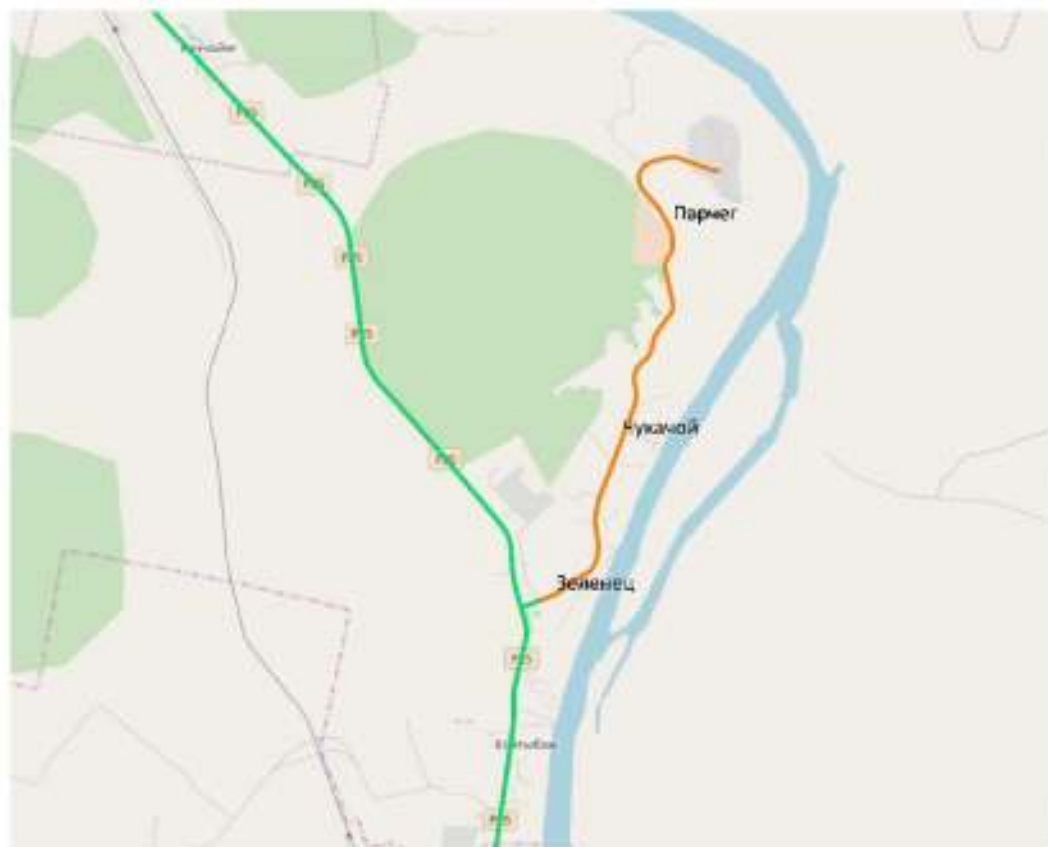
- установка дорожных знаков;
- установка светофоров Т.7;
- устройство пешеходных ограждений; - установка искусственных неровностей; -
- устройство тротуаров.

Скорость движения является важнейшим показателем транспортного потока, так как цель всех мероприятий по организации дорожного движения - обеспечение скорости транспортного потока, наиболее приближенной к максимально возможной из условий безопасности дорожного движения.

Большой ущерб организации движения наносят неоправданные и не соответствующие обстановке ограничения скорости, которые непонятны водителям и поэтому большинством из них не выполняются. Особое значение, в связи с этим имеют четкость и своевременность информации водителей. В частности, при введении местного ограничения скорости вместе со знаком 3.24 надо установить соответствующий предупреждающий знак, показывающий, в связи с какой опасностью введено данное ограничение (например, сужение дорог, кривая малого радиуса, повышенная скользкость, ремонтные работы, неровная дорога, дети и т.д.).

Существующие ограничения скоростного режима в рассматриваемых сельских поселениях отображены на рисунках 4.9.1-4.9.3.





Условные обозначения

	Ограничение скорости 90 км/ч
	Ограничение скорости 60 км/ч
	Ограничение скорости 40 и менее км/ч

*Рисунок 4.9.2 Существующие ограничения скоростного режима в с.п. Зеленец*





*Рисунок 4.9.3 Существующие ограничения скоростного движения в с.п. Пажга*

Кроме того, на местных дорогах скорость фактически ограничена параметрами и техническим состоянием проезжей части – ширина, тип покрытия, ровность и целостность покрытия.

Основные недостатки организации скоростного режима в МР «Сыктывдинский»:

- частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее вблизи детских образовательных учреждений;
- частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее на территориях малоэтажной застройки;
- частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 30 км/ч и менее и/или знаков 5.21 «Жилая зона» на дворовых территориях.

В настоящее время для обеспечения соблюдения скоростного режима в с.п. Выльгорт осуществляется установка камер фиксации нарушений.

#### Анализ параметров дорожного движения

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения. На дорожно-

уличной сети можно выделить отдельные участки и зоны, где движение достигает максимальных размеров, в то время как на других участках оно в несколько раз меньше. Такая пространственная неравномерность отражает прежде всего неравномерность размещения грузо- и пассажирообразующих пунктов и их функционирования.

Сводные картограммы интенсивностей ТС представлены на рисунках 4.9.4-4.9.7.

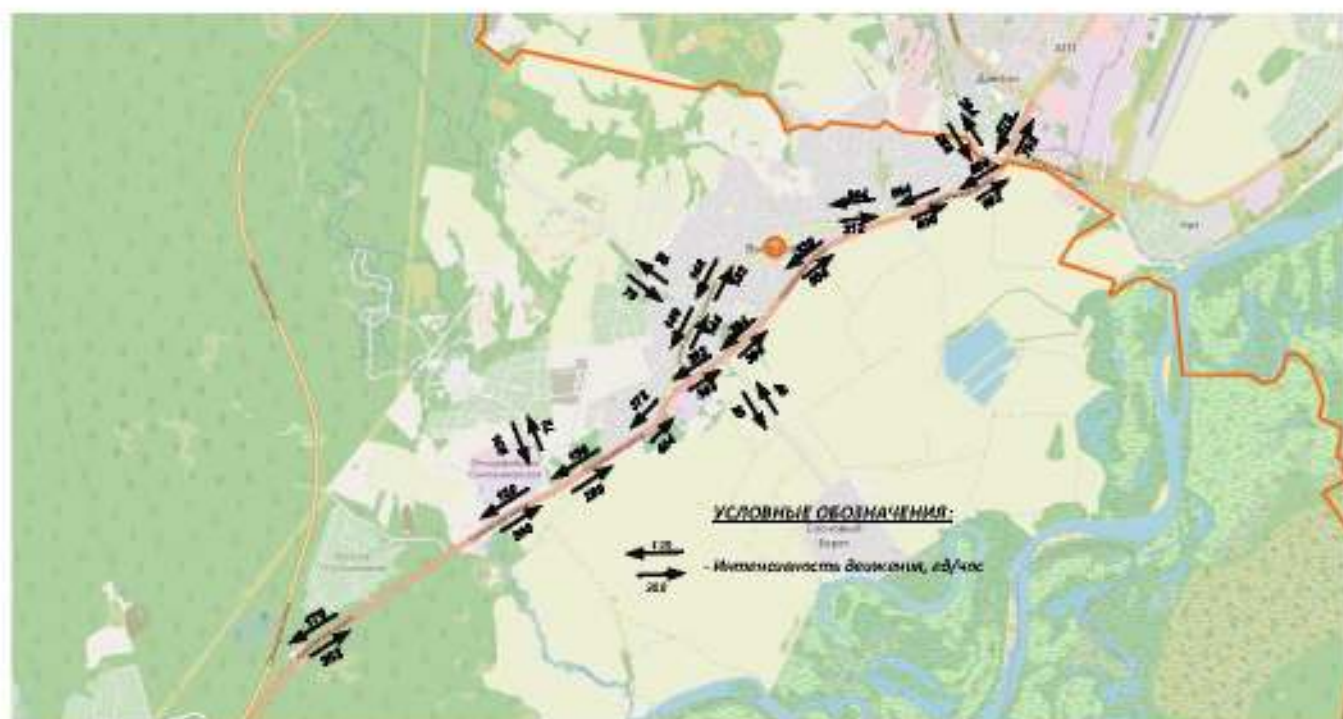


Рисунок 4.9.4 Картограмма измеренных интенсивностей движения на транспортных узлах с. Вильгорт

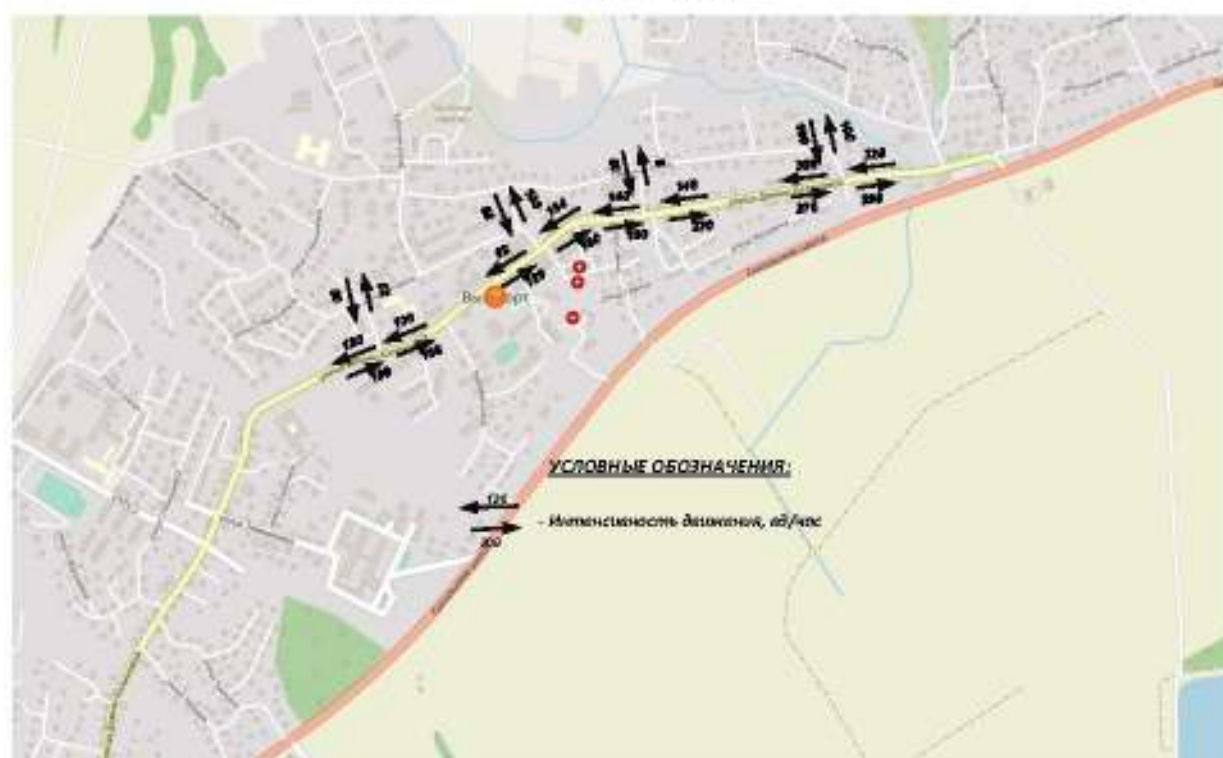


Рисунок 4.9.5 Картограмма измеренных интенсивностей движения на транспортных узлах центральной части с. Вильгорт

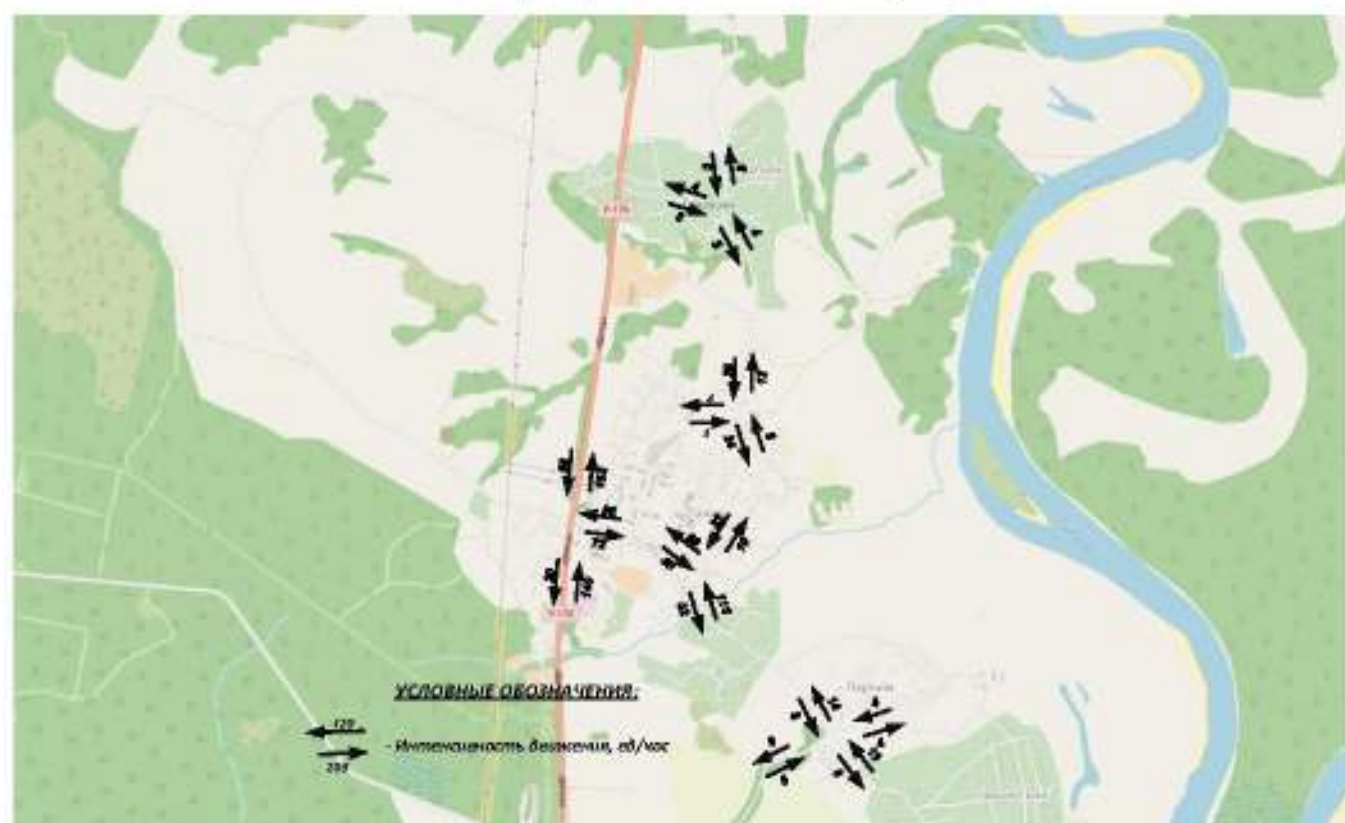


Рисунок 4.9.6 Картограмма измеренных интенсивностей движения на транспортных узлах с. Пажга



*Рисунок 4.9.7 Картограмма измеренных интенсивностей движения на транспортных узлах с. Зеленец*

Состав транспортного потока представляет собой совокупность легковых, грузовых автомобилей, и маршрутных транспортных средств (автобусы, микроавтобусы и пр.). Основной составляющей при этом является легковой транспорт.

#### **4.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных ТС (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков**

Транспортное обслуживание населённых пунктов на территории МР «Сыктывдинский» ориентировано на маршрутную сеть из межмуниципальных и пригородных автобусных маршрутов.

На 1 ноября 2018 года по территории муниципального района проходят 15 межмуниципальных автобусных маршрута, 5 из которых дачные.

Полномочиями по организации пассажирских перевозок на межмуниципальный и пригородный перевоз наделено Министерство инвестиций, промышленности и транспорта Республики Коми, собственных автобусных маршрутов муниципальный район не имеет.

Протяженность автобусных маршрутов составляет 680,35 км., из них 112,9 км – дачные маршруты.

Транспортное развитие на территории МР «Сыктывдинский» оценивается на высоком уровне. В МР «Сыктывдинский» 49 населенных пункта, количество проживающих составляет 24262 человека. По состоянию на 01.01.2018 год список населенных пунктов, имеющих транспортную доступность (автомобильные дороги), составляет 100% от общего числа проживающих граждан на территории МР «Сыктывдинский».

Автобусным сообщением не обеспечены 8 населенных пунктов, в которых зарегистрировано 741 чел. или 3,05% от общего числа населения, 2 из которых признаны закрывающимися (п. Новоипатово, п. Поинга), в одном населенном пункте (д. Мет-Устье) никто не проживает.

По дорогам, принадлежащим муниципальному образованию, проходят следующие маршруты:

№101 Плавательный бассейн – Выльгорт, птицефабрика

№108 Плавательный бассейн – Райбольница – Парчег

№112 Сыктывкар – Гарья

№174 Выльгорт – Железнодорожный вокзал – Аэровокзал

#### №514 Сыктывкар – Волокул (с заездом в Этнопарк)

Указанные маршруты обеспечивают прежде всего связь сельских поселений с республиканским центром – г. Сыктывкар. Местное сообщение внутри населенных пунктов сельских поселений, а также между ними осуществляется в основном пешком и на личном автотранспорте.

Обслуживание маршрутов небольшой протяженности (№101, №174) обеспечивается автобусами малого класса в количестве 16 шт. каждый. Интервал движения составляет 6-8 минут в утренние и вечерние часы, и 12-16 минут в дневные часы.

Обслуживание маршрута №108 осуществляется автобусами большого класса в количестве 15 шт. Интервал в движении – 10-12 минут. Наибольшая загрузка автобусов составляет 20-30 %.

Обслуживание маршрута №112 осуществляется автобусами большого и среднего класса по 2 шт. Интервал движения 1,5 – 2 часа. Наибольшая загрузка автобусов составляет 30-40 %.

Обслуживание маршрута №514 осуществляется автобусами среднего и малого класса в количестве по 2 шт. Количество рейсов 2 (утро – вечер) с понедельника по четверг и 3 (утро – день – вечер) в пятницу – воскресенье. Наибольшая загрузка автобусов составляет 20-30 %.

Состояние автобусных остановок в сельских поселениях в большей части удовлетворительное – большинство имеет автобусные павильоны, при этом на ряде остановок павильоны отсутствуют, на некоторых отсутствуют посадочные площадки, заездные карманы.

#### Анализ пассажиропотока:

- 2016 год- 126,5 тыс. чел.;
- 2017 год- 139,7 тыс. чел.;
- 2018 год – 1222,3 тыс. чел.

Вывод: система пассажирского транспорта в муниципальном районе «Сыктывдинский» в целом обеспечивает потребности населения в транспорте общего пользования. К основным недостаткам можно отнести неудовлетворительное состояние остановочных пунктов.

#### **4.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения ДТП**

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития МО МР «Сыктывдинский».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

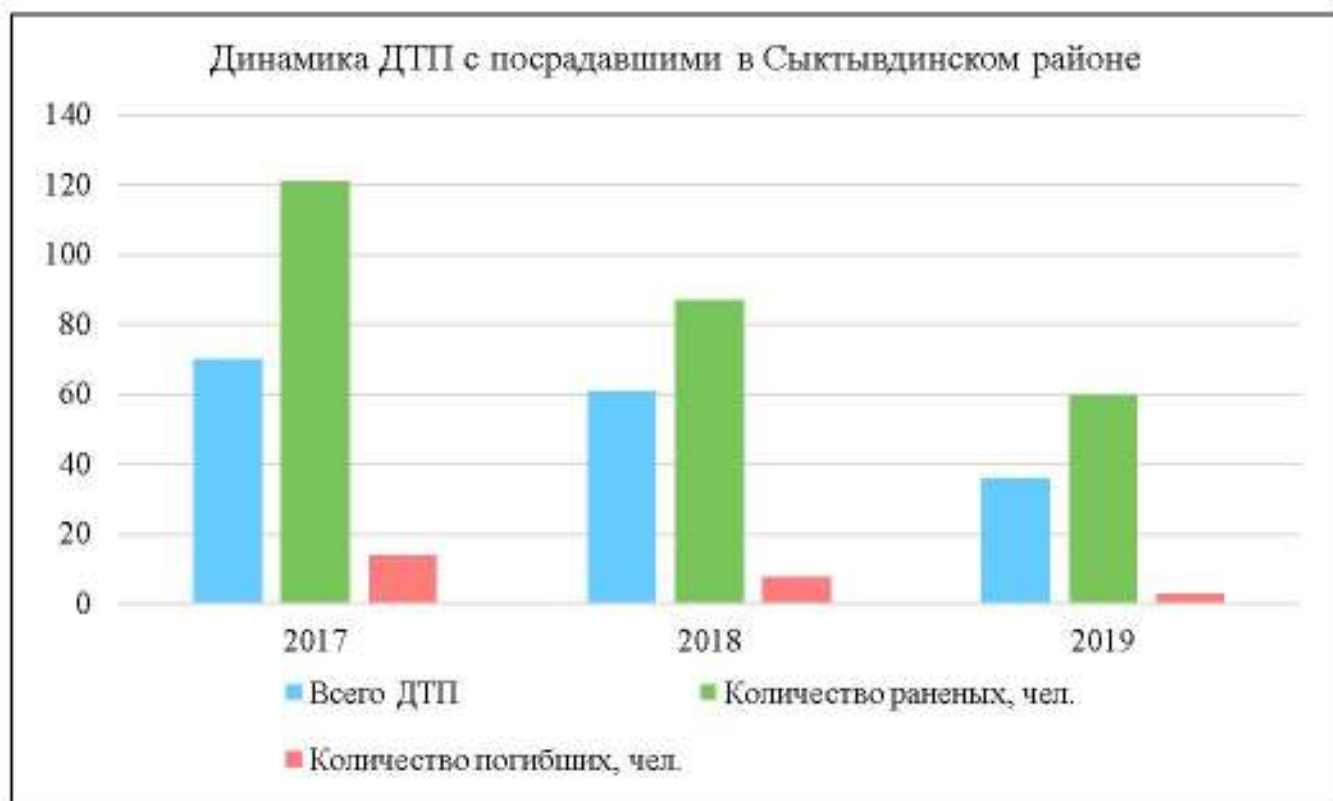
Основными факторами, определяющими причины аварийности и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации, являются:

- увеличение количества личного транспорта;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения, отсутствие должной моральной ответственности за последствия невыполнения требований ПДД;
- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в управлении транспортными средствами и оценке дорожной обстановки;
- низкая личная дисциплинированность, невнимательность и небрежность;
- вождение транспортом в нетрезвом состоянии.

Количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в МР «Сыктывдинский» представлено в таблице 4.11.1.

*Таблица 4.11.1 - Количество дорожно-транспортных происшествий в МР «Сыктывдинский».*

<b>Показатели</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
ДТП всего	70	61	36
Погибло	14	8	3
Ранено	121	87	60



*Рисунок 4.11.1 Динамика ДТП с пострадавшими в МР «Сыктывдинский»*

Для анализа и выявления мест концентрации аварийно- опасных участков дороги в Сыктывдинском районе необходимо сопоставить данные по распределению ДТП в городе.

Распределение ДТП в МР «Сыктывдинский» с 1 января по 31 декабря 2017, 2018, с 1 января по 30 сентября 2019 гг по видам ДТП представлено в таблицах 4.11.2, 4.11.3, 4.11.4:

*Таблица 4.11.2 Виды ДТП за 2017 год.*

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло	Ранено	Адрес
Столкновение	32	12	77	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 766+650; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 764+940; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 757+108; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 26+750; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 764+659; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 773+960; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар -

			<p>Нарьян-Мар) 43+682;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 735+622;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 780+982;</p> <p>По с. Палевицы 13+400;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 778+780;</p> <p>д. Савапийн - с. Пажга - д. Жуэд;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 780+992;</p> <p>Краснозатонский - Нювчим – Яснэг 13+200;</p> <p>с Зеленец, кв-л 2-й, 16;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 753+842;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+936;</p> <p>с Шошка, м Шурганово, 3;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 775+306;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 25+563;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 28+466;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+932;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 781+200;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 45+425;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 743+368;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 751+705;</p> <p>Краснозатонский - Нювчим – Яснэг 13+920;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола -</p>
--	--	--	---



				<p>Киров – Сыктывкар 758+15;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 735+450;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 748+462;</p> <p>Подъезд к с. Ыб от а/д Вятка 3+140;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 759+998.</p>
Опрокидывание	18	1	25	<p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 35+361;</p> <p>Подъезд к д. Красная 6+144;</p> <p>Краснозатонский - Нювчим – Яснэг 13+975;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 758+964;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 741+550;</p> <p>Ж/д ст. Язель – Позятэм 15+833;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 729+390;</p> <p>с Зеленец, кв-л 2-й, 16;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+450;</p> <p>Подъезд к д. Парчег 2+104;</p> <p>д Жуэд, 37;</p> <p>Ж/д ст. Язель – Позятэм 8+999;</p> <p>Подъезд к с. Палевицы от а/д Сыктывкар – Ухта 3+260;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 772+170;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 764+126;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 743+570;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 754+630;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола -</p>

				Киров – Сыктывкар 766+740.
Наезд на стоящее ТС	1	0	1	Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар 36+150
Наезд на пешехода	11	1	10	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 748+397; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 43+981; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 43+746; Подъезд к с. Палевицы от а/д Сыктывкар – Ухта 1+54; Подъезд к с. Палевицы от а/д Сыктывкар – Ухта 0+500; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 23+435; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 784+633; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 26+500; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 26+236; Подъезд к д. Красная 3+ 56; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар)
Съезд с дороги	2	0	2	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 779+150; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 46+700.
Наезд на препятствие	3	0	3	Ж/д ст. Язель – Позятэм 17+670; Краснозатонский - Нювчим – Ясенг 15+335; МО МР «Сыктывдинский».
Наезд на велосипедиста	1	0	1	По с. Палевицы 1+10
Падение пассажира	2	0	2	с Выльгорт, ул Домны Каликовой, 72; Подъезд к д. Парчег

<b>Всего</b>	<b>70</b>	<b>14</b>	<b>121</b>	
--------------	-----------	-----------	------------	--

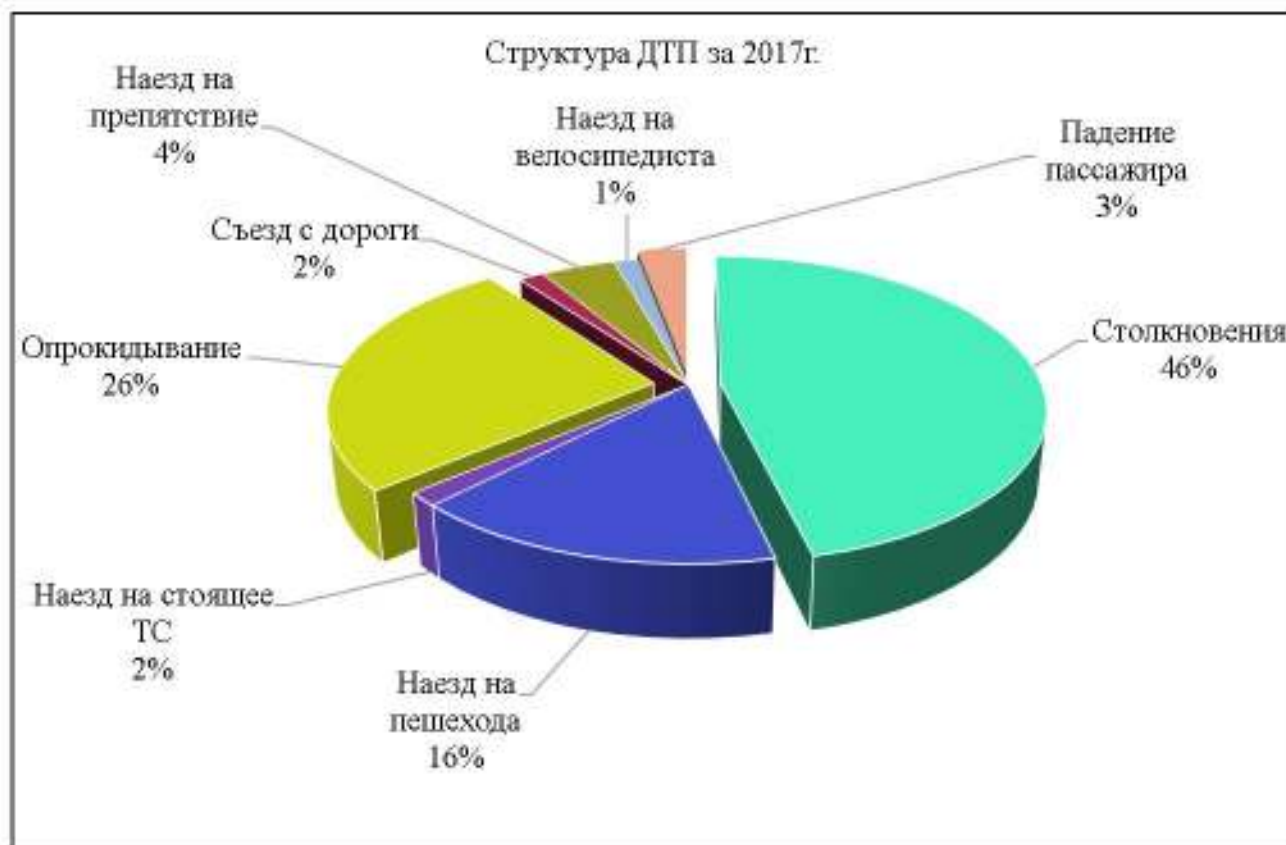


Рисунок 4.11.2 Структура ДТП в МР «Сыктывдинский» за 2017г

Таблица 4.11.3 – Виды ДТП за 2018 год.

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло	Ранено	Адрес
Наезд на стоящее ТС	3	0	4	с Зеленец, кв-л 1-й, 3; с Ыб, м Ель, 25; с Ыб, м Ель, 26.
Столкновение	26	6	50	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 770+295; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 732+558; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 768+640; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+937; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 744+320; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар -

Нарьян-Мар) 37+979;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 748+95;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 31+204;

с Выльгорт, ул Домны Каликовой, 1;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 31+281;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 24+577;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 39+743;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 29+513;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 28+670;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 777+664;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 39+766;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 779+629;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+934;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 763+940;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 789+934;

Ж/д ст. Язель – Позятэм 0+556;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 732+340;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 743+720;

Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 774+27;

Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 23+885

Опрокидывание	14	1	16	<p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 33+346;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 745+490;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 25+363;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 35+303;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 24+700;</p> <p>д. Савапийан - с. Паяга - д. Жуэд 8+200;</p> <p>МР «Сыктывдинский», ул Кольцевая, 99;</p> <p>МР «Сыктывдинский», д Жуэд;</p> <p>Подъезд к м. Соколовка 0+980;</p> <p>Ж/д ст. Язель – Позятэм 31+97;</p> <p>Ж/д ст. Язель – Позятэм 15+975;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 783+85;</p> <p>Краснозатонский - Нювчим – Яснэг 54+23;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 26+920.</p>
Наезд на пешехода	10	1	9	<p>с Зеленец;</p> <p>с Зеленец, ш Ухтинское, 30;</p> <p>д. Савапийан - с. Паяга - д. Жуэд 3+960;</p> <p>д Захарово, м Гыбад, 13;</p> <p>с Вильгорт, ул Домны Каликовой, 182;</p> <p>п Яснэг, ул Кирова, 19а;</p> <p>д Морово;</p> <p>тер сдг Лесное-2, 409 3;</p> <p>тер сдг Лесное-2, 409 3.</p>
Съезд с дороги	3	0	3	<p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 31+875;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 784+150;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола -</p>

				Киров – Сыктывкар 736+310.
Наезд на препятствие	2	0	2	д Гавриловка, п/ст Экспериментальный, 10; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 736+255.
Наезд на велосипедиста	2	0	2	с Вьюльгорт, ул Вавилина, 18 тер сдт Находка, 483
Падение пассажира	1	0	1	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 780+200
<b>Всего</b>	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>87</b>	

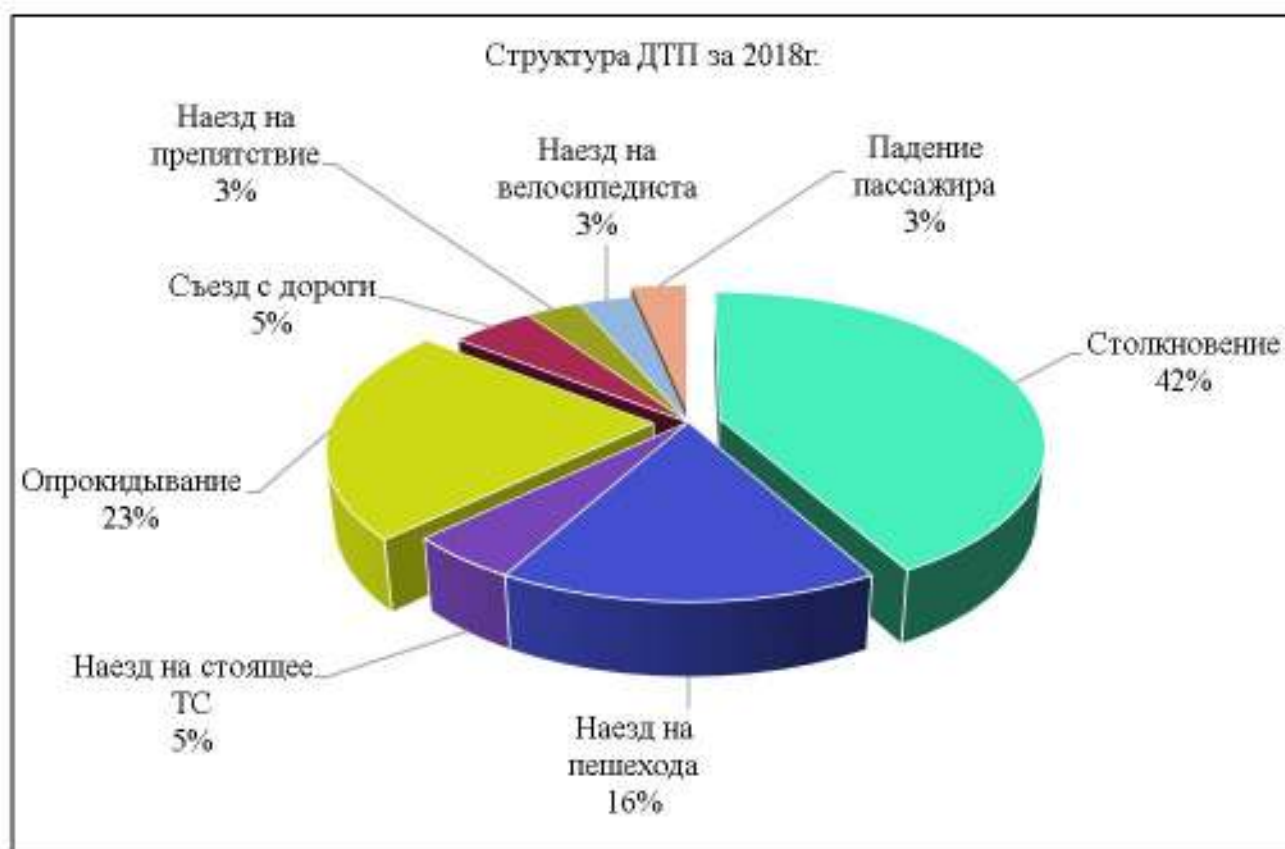


Рисунок 4.11.3 Структура ДТП в МР «Сыктывдинский» за 2018г

Таблица 4.11.4 Виды ДТП за 2019 год.

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло	Ранено	Адрес
Падение пассажира	1	0	1	с Шошка
Столкновение	18	3	29	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 766+325;

				<p>с Шошка, м Педегрезд, 19;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 776+921;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 36+650;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 784+360;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 781+670;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 779+642;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 30+210;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 774+352;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 732+894;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 784+312;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 775+350;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 729+199;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 780+352;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 778+310;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 775+328;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 784+343;</p> <p>Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 782+857.</p>
Опрокидывание	9	0	19	<p>Ж/д ст. Язель – Позятэм 20+909;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 30+817;</p> <p>Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар -</p>

				Нарьян-Мар) 30+926; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 31+180; с Ыб, м Погост, 54; Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 27+755; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 757+520; Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 778+340.
Наезд на пешехода	4	0	4	с Выльгорт, ул Домны Каликовой, 115; с Выльгорт, ул Домны Каликовой, 90; с Зеленец, кв-л 2-й, 20; с Выльгорт, ул Домны Каликовой, 35.
Наезд на велосипедиста	1	0	1	Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар) 25+780
Съезд с дороги	1	0	3	МР «Сыктывдинский»
Наезд на животное	1	0	1	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 746+338
Наезд на препятствие	1	0	2	Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар 766+242
<b>Всего</b>	<b>36</b>	<b>3</b>	<b>60</b>	





*Рисунок 4.11.4 Структура ДТП в МР «Сыктывдинский» за 9 месяцев 2019г.*

Перечень участков концентрации ДТП по данным:

- А/д «Р-176 Вятка Чебоксары - Йошкар-Ола - Киров – Сыктывкар»
- А/д «Сыктывкар - Ухта (участок а/д Сыктывкар - Нарьян-Мар)»
- с Вильгорт, ул Домны Каликовой
- А/д «Ж/д ст. Язель – Позятэм»

Основной причиной аварийности на территории МР «Сыктывдинский» являются ДТП по вине водителей, связанных с неправильным выбором ими скорости, т.е. несоответствие скорости конкретным дорожным условиям, в результате чего водители не справляются с управлением ТС и выезжают на полосу встречного движения или съезжают в кювет.

Кроме того, причиной ДТП также становится несоответствие нормативам состояния, оборудования и эксплуатации дорог и улиц района.

Показатели ДТП объясняются, прежде всего, тем, что МР «Сыктывдинский» непосредственно граничит с г.Сыктывкар и принимает на себя значительную долю транспортной нагрузки от автомобильного транспорта города. Также большая часть ДТП происходит на дорогах федерального и республиканского подчинения и относится к транзитному транспорту.

За период с янв. 2017 по сент. 2019 годы на территории МР «Сыктывдинский» наблюдается снижение общего числа ДТП и пострадавших в них людей. За этот период общее количество пострадавших (включая погибших) составило 135 в 2017 г., 95 в 2018 г., 63 – в 2019 г за 9 месяцев. Сохранение количества ДТП и тяжести их последствий связано с увеличением

численности автопарка и ростом средней скорости движения при реализации мероприятий по повышению безопасности движения и регулирования скоростного режима.

#### **4.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия ТС на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80%. Более 80% всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твёрдых веществ. Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются окислы углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива. В больших количествах в атмосферу выбрасываются и оксиды серы: сернистый газ, сернистый ангидрид, сероуглерод, сероводород и другие. Самый многочисленным классом веществ, загрязняющих воздух, являются углеводороды.

Интенсивное загрязнение гидросферы автотранспортом происходит вследствие следующих факторов. Одним из них является отсутствие гаражей для тысяч индивидуальных автомобилей, хранящихся на открытых площадках, во дворах жилых застроек. Владельцы производят ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Примером могут служить частные мойки или несанкционированные площадки для мойки автомобилей: эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов. Ещё одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO<sub>2</sub>) транспортными средствами и представлен в Таблице 4.12.1

Таблица 4.12.1 Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

Наименование участка	Показатель			
	СО		NO <sub>2</sub>	
	Факт, мг/м <sup>3</sup>	ПДК, мг/м <sup>3</sup>	Факт, мг/м <sup>3</sup>	ПДК, мг/м <sup>3</sup>
В среднем по улично - дорожной сети	1,32	3	0,03	0,04

Основные характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье:

- Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.
- Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.
- Снижение двигательной активности. Наблюдается тенденция к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечно-сосудистые заболевания, инсульт, диабет, ожирение, остеопороз и вызывают депрессию.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру МО МР «Сыктывдинский» и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие (наличие) дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Для эффективного решения проблем загрязнения воздуха, шумового загрязнения, снижения двигательной активности, связанных с использованием транспортных средств, необходимы следующие мероприятия:

1. Обеспечить движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по объездным дорогам, не заезжая в населенные пункты;
2. Запретить эксплуатацию транспортных средств старше 10-12 лет;
3. Ввести дополнительный контроль за выбросами CO<sub>2</sub> на стационарных постах весового контроля, с последующим вручением предписания для устранения замечаний в течение 1 месяца, в противном случае эвакуировать на штрафную стоянку.

#### 4.13 Оценка финансирования деятельности по ОДД

Расходование средств в бюджеты бюджетной системы и иных средств, учитываемых при формировании Федерального дорожного фонда, дорожных фондов субъектов Российской Федерации, муниципальных дорожных фондов по направлениям за январь - декабрь 2018 года (нарастающим итогом, ежеквартально). Наименование отчитывающейся организации: Администрация муниципального образования МР «Сыктывдинский».

Наименование показателей	№ строки	Федеральный дорожный фонд	Дорожный фонд субъекта Российской Федерации	Муниципальный дорожный фонд
1	2	3	4	5
<b>Республика Коми</b>				
Израсходовано средств за отчетный период - всего (сумма строк 02, 07, 27 - 28, 32, 36 - 41), в том числе на:	01			12 712,5
капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования - всего (сумма строк 03 - 06), из них на:	02			12 712,5
капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них	03			0,00000
ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них	04			4 665,9
содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них	05			8 046,6
иные дорожно-эксплуатационные работы, финансируемые за счет средств дорожного фонда	06			0,0
строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них - всего (сумма строк 08, 09, 26), из них на:	07			0,0
разработку документации по планировке территории, проектной документации, инженерные изыскания, проведение государственной экспертизы инженерных изысканий и проектной документации,	08			0,0
проведение работ по подготовке территории строительства - всего (сумма строк 10, 13, 19 - 25), из них на:	09			0,0
затраты, связанные с компенсационными выплатами собственникам имущества, попадающего в зону дорожных работ, всего (сумма строк 11, 12), из них:	10			0,0
выплата компенсаций за ущерб собственникам сносимого жилья,	11			0,0

недвижимости, насаждений				
возмещение собственникам земельных участков, землепользователям, землевладельцам и арендаторам земельных участков убытков, причиненных изъятием или временным занятием земельных участков, ограничением прав собственников земельных участков, землепользователей	12			0,0
затраты, связанные с компенсационными выплатами правообладателям имущества, попадающего в зону дорожных работ, всего (сумма строк 14 - 18), из них:	13			0,0
выплаты компенсационного характера за предоставление «окон» в графике движения поездов при строительстве пересечений с железными дорогами	14			0,0
выплаты компенсационного характера за убытки и упущенную выгоду владельцам переустраиваемых инженерных коммуникаций	15			0,0
выплаты компенсационного характера за ущерб рыбному хозяйству при строительстве мостов	16			0,0
выплаты компенсационного характера за ущерб лесному хозяйству при прохождении дороги через лесные угодья	17			0,0
затраты, связанные с оплатой работ (услуг), выполняемых коммунальными и эксплуатационными организациями, по выдаче исходных данных на проектирование, технических условий и требований на присоединение проектируемых объектов к инженерным сетям и коммуникациям	18			0,0
затраты, связанные с выполнением по требованию органов местного самоуправления исполнительной контрольной съемки построенных инженерных сетей	19			0,0
затраты, связанные с выполнением археологических раскопок в пределах строительной площадки	20			0,0
строительство жилья для жителей домов, попадающих в зону строительных работ или санитарную защитную зону и сносимых при строительстве автомобильной дороги	21			0,0
выплата земельного налога и арендной платы за земли в период строительства	22			0,0
плата за аренду земельного участка, предоставляемого на период проектирования и строительства объекта	23			0,0
работы по переустройству инженерных коммуникаций	24			0,0
иные затраты, связанные с подготовкой территории строительства	25			0,0
непосредственно строительство, реконструкция автомобильных дорог общего пользования	26			0,0

предоставление субсидий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в виде имущественных взносов Российской Федерации	27		x	x
предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или местного значения и искусственных сооружений на них - всего (сумма строк 29 - 31), в том числе:	28		x	x
имеющих общегосударственное или межрегиональное значение	29			0,0
направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	30			0,0
на строительство (реконструкцию) других автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	31			0,0
предоставление субсидий из дорожного фонда субъекта Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование строительства и реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов всего (сумма строк 33 - 35), из них:	32	x		x
на проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	33	x		x
на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов	34	x		x
на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов	35	x		x
выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области дорожного хозяйства	36			0,0
обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства	37			0,0
содержание подведомственных государственных (муниципальных)	38			0,0

учреждений, осуществляющих управление дорожным хозяйством				
осуществление иных мероприятий в отношении автомобильных дорог общего пользования, финансируемых за счет средств дорожного фонда	39			0,0
предоставление бюджетного кредита на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования	40			0,0
погашение задолженности по бюджетным кредитам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения), и на осуществление расходов на обслуживание долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов	41			0,0

Сводные сведения о доходах и расходах Федерального дорожного фонда, дорожных фондов субъектов Российской Федерации, муниципальных дорожных фондов за январь - декабрь 2018 года (нарастающим итогом, ежеквартально). Наименование отчитывающейся организации: Администрация муниципального образования МР «Сыктывдинский».

Наименование показателей	№ строк	На начало отчетного периода			На конец отчетного периода		
		Федеральный бюджет	Бюджет субъекта Российской Федерации	Местный бюджет	Федеральный бюджет	Бюджет субъекта Российской Федерации	Местный бюджет
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Республика Коми</b>							
Остатки бюджетных ассигнований дорожных фондов, не использованные в отчетном финансовом году на 1 января текущего финансового года	01			2 810,013	x	x	x
Объемы поступлений в бюджеты бюджетной системы и иных средств, учитываемых при формировании дорожных фондов	02			28277,83			38 658,459
Объем ассигнований дорожных фондов в соответствии с законами о бюджете	03			37 190,076			37 190,076
Израсходовано средств - всего (сумма строк 05, 06, 10 - 16), в том числе:	04			10 870,5			12 712,468
капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования	05			10 870,5			12 712,468
строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, из них:	06			0,0			0,0
разработка проектной документации, инженерные изыскания, проведение государственной экспертизы инженерных изысканий и	07			0,0			0,0

проектной документации							
проведение работ по подготовке территории строительства	08			0,0			0,0
непосредственно строительство, реконструкция автомобильных дорог общего пользования	09			0,0			0,0
предоставление субсидий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в виде имущественных взносов Российской Федерации	10			x		x	x
предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или местного значения и искусственных сооружений на них	11			x		x	x
предоставление субсидий местным бюджетам на финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	12	x		x	x		x
выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области дорожного хозяйства	13			0,0			0,0
обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства	14			0,0			0,0
содержание подведомственных государственных (муниципальных) учреждений, осуществляющих управление дорожным хозяйством	15			0,0			0,0
осуществление иных мероприятий в отношении автомобильных дорог общего пользования, финансируемых за счет средств дорожного фонда	16			0,0			0,0
Изменение остатка средств за отчетный период - всего (разница по строке 03 между величинами показателя на начало отчетного периода и на конец отчетного периода)	17	x		0,0			0,000

#### 4.14 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для оценки транспортного спроса муниципального района «Сыктывдинский» необходимо использовать метод массового социологического опроса населения.

Для решения поставленных задач в ходе опроса должна быть получена следующая информация:

- демографические характеристики респондентов (для подтверждения репрезентативности выборки);
- характеристика корреспонденции пользователей УДС;
- характеристика основных проблем транспортной инфраструктуры.



Инструментом опроса является анкета, размещенная в сети Интернет. Ссылка на данную анкету: <https://forms.gle/EzNDmOjL74pKJFoC7>

В данном исследовании участвовали жители муниципального района «Сыктывдинский».

Согласно результатам исследования, 71% респондентов составили мужчины, 29% – женщины. Респонденты относят себя к следующим возрастным группам 19-25 лет (6,5%) и 31-35 лет (29%), 36-45 лет (32,3%), 46-65 лет (32,3%), (см. рисунок 4.14.1).

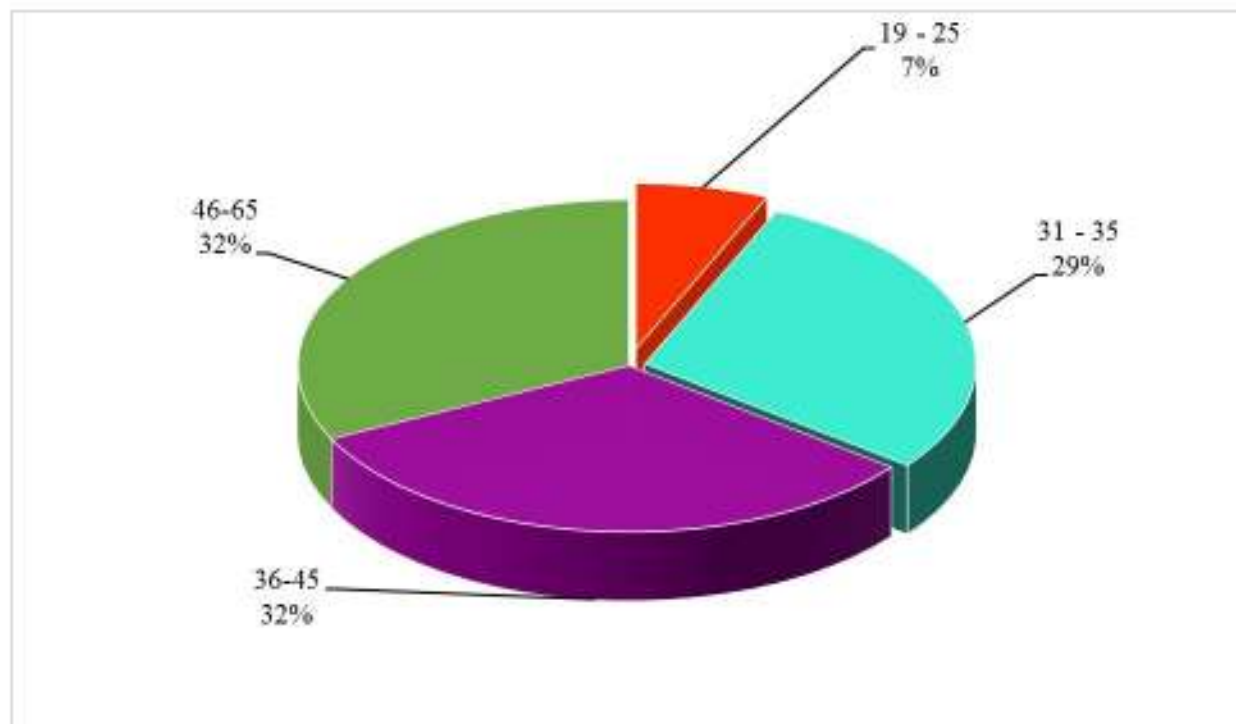
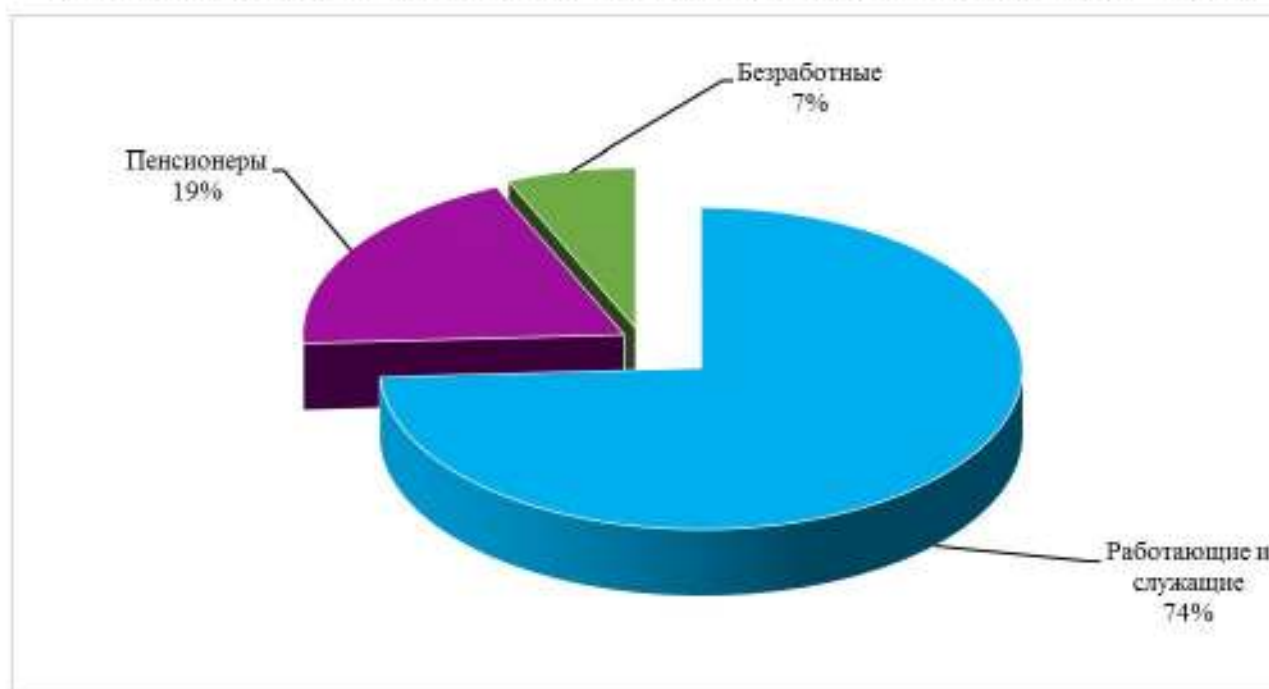


Рис. 4.14.1 – Структура выборочной совокупности по возрастным группам

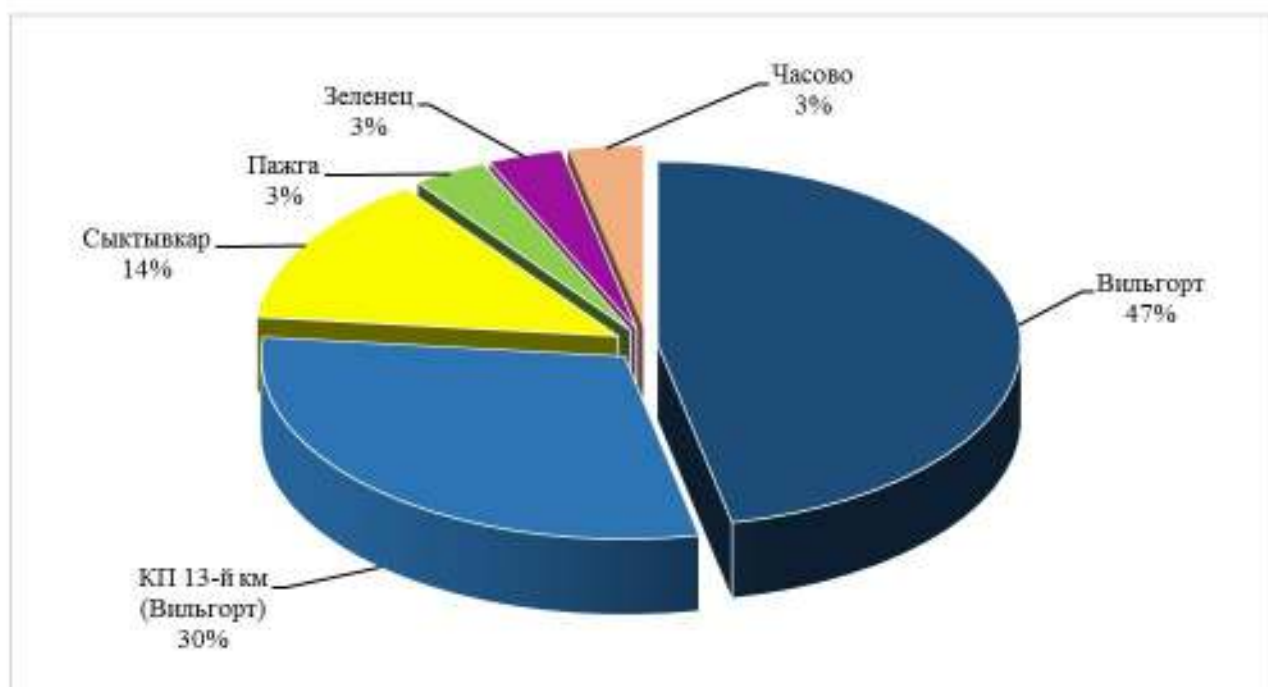
Распределение жителей по социальным группам представлено на рисунке 4.14.2

Основную часть опрошенных респондентов составляют работающие граждане – 74,2%.



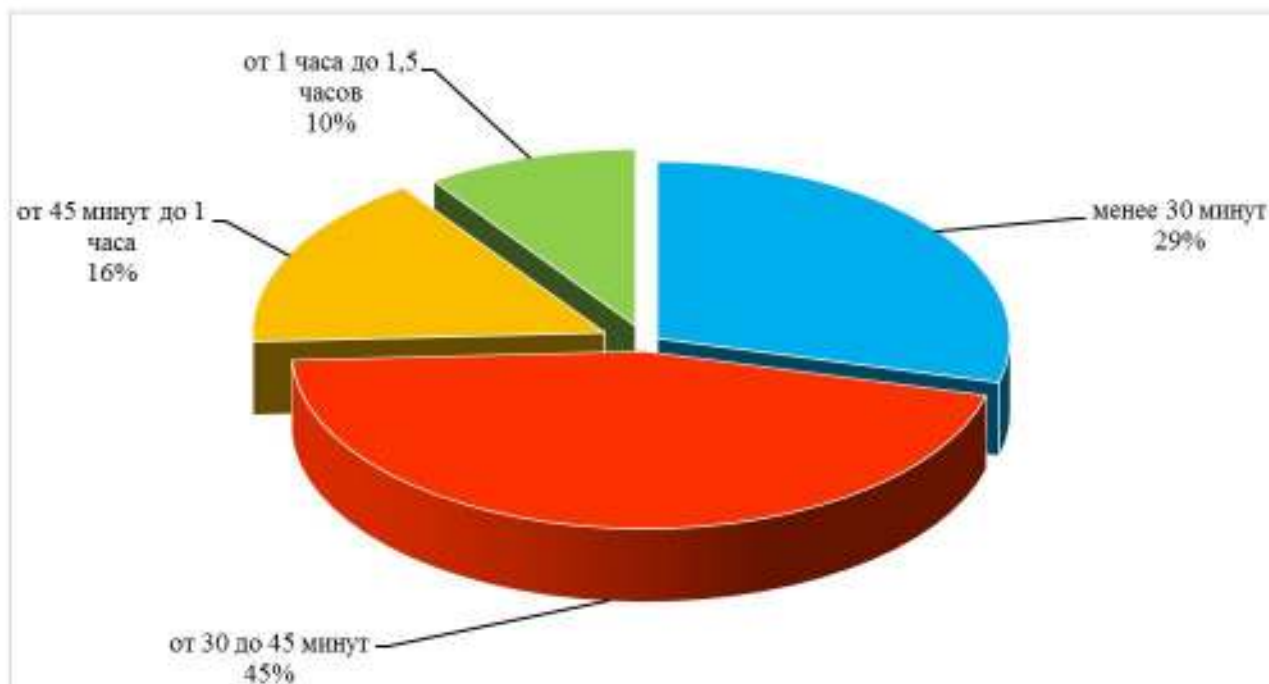
*Рис. 4.14.2 – Структура совокупности по социальным группам.*

Наибольшее количество опрошенных проживает в сельском поселении «Вильгорт» (46,56%) и КП 13-й км (Вильгорт) (29,87%), 13,31% опрошенных проживает в городе Сыктывкаре, 3,31% - живут в СП «Пажга», 3,31% - в СП «Зеленец», 3,31% - с. Часово. На рисунке 4.14.3 представлена структура распределения по месту жительства.



*Рис. 4.14.3 – распределение респондентов по месту жительства.*

Большинство респондентов тратит на трудовые и/или учебные передвижения менее от 30 до 45 минут (45,2%) и менее 30 минут (29%). Структура времени по трудовым и/или учебным перемещениям представлена на рисунке 4.14.4



*Рис. 4.14.4 - структура времени по трудовым и/или учебным перемещениям*

Основное место приложения труда в городе Сыктывкаре, здесь работает 46,55% опрошенных, а 36,63% опрошенных работают в СП «Вильгорт».

Большинство опрошенных жителей района выезжают из дома на работу или учебу в промежутке с 7:00 до 7:30, таких респондентов 33,3%, еще 30% опрошенных – выезжают на работу в промежутке с 8:00 до 8:30, и 23,3% - выезжают из дома в 7:30-8:00, остальные выезжают в разный период времени. Таким образом утренний пик выпадает на период 7:15-8:45.

С работы 45,2% опрошенных выезжают в 17:00-17:30, 16,1% выезжают в 18:00-18:30, а также 9,7% ответили, что они выезжают с работы в промежутке 17:30-18:00, остальные выезжают в разный период времени. Соответственно, вечерний пиковый период приходится с 17:15 до 18:45.

В ходе социального опроса населения были затронуты вопросы связанные с качеством работы общественного транспорта, качеством дорог и проблемы транспортной инфраструктуры.

Большинство жителей муниципального района «Сыктывдинский» используют общественный транспорт как средство передвижения до работы/учебы – 64,5%, 29% добираются до работы на личном транспорте, 6,5% опрошенных добираются до места приложения труда пешком.

Основная цель передвижений жителей – трудовая (87,1%), на втором месте цели перемещения – бытовые и медицинское обслуживание, на третьем месте учебные и культурные.

Согласно результатам исследования, 29% респондентов ответили, что качество работы общественного транспорта плохое. Результаты опроса представлены на рисунке 4.14.5

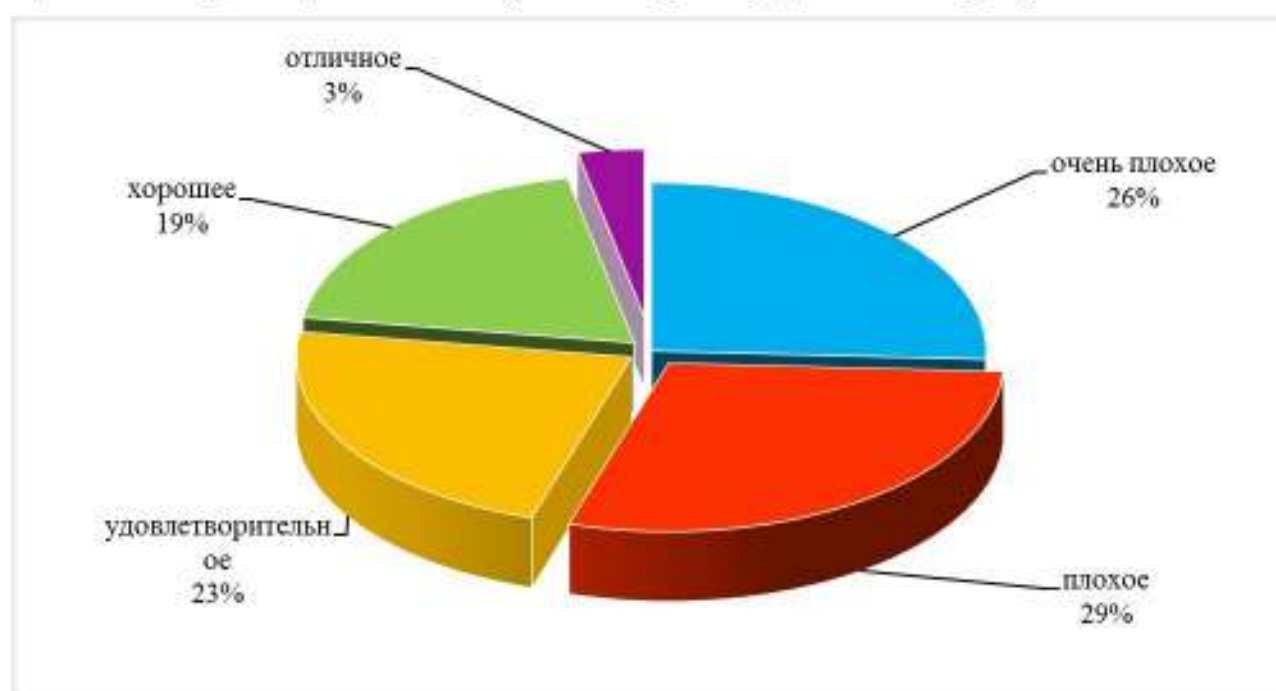
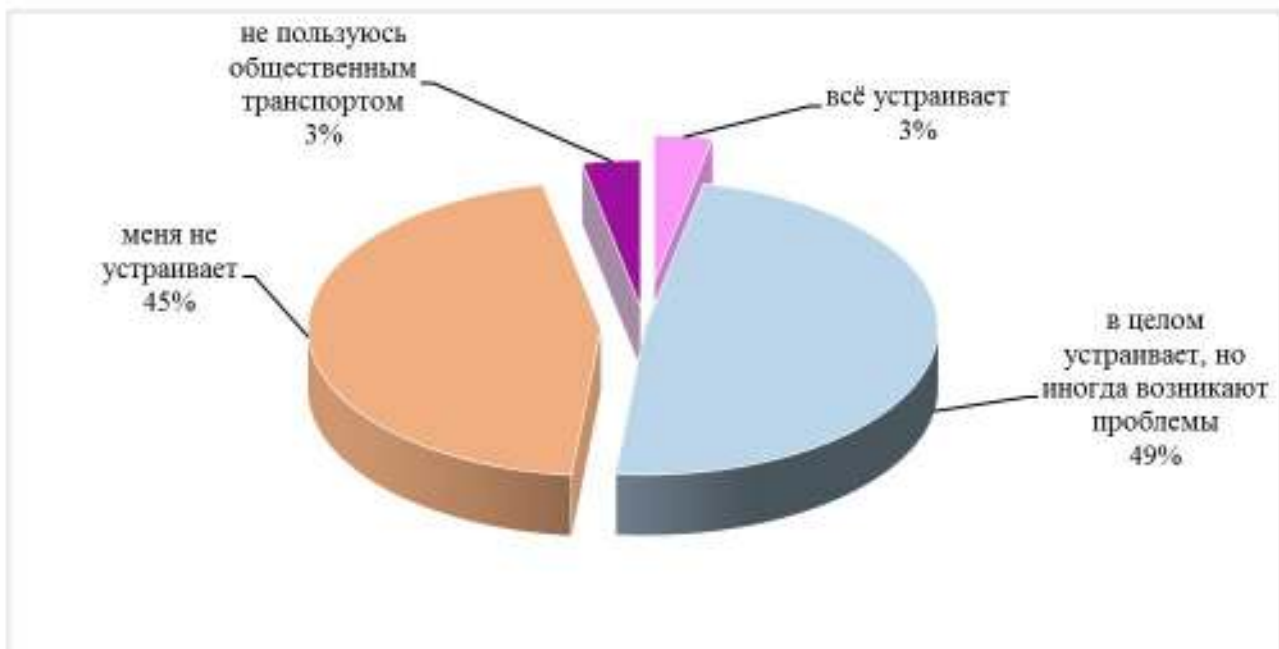


Рис. 4.14.5 - Оценка качества работы общественного транспорта.

Большую часть населения в целом устраивает время работы общественного транспорта, но иногда возникают проблемы у 48,4% респондентов. Результаты опроса представлены на рисунке 4.14.6.



*Рис. 4.14.6 – Оценка времени работы общественного транспорта.*

Опрошенные жители муниципального района «Сыктывдинский» указали следующие основные причины, по которым их не устраивает работа общественного транспорта:

- Отсутствует маршрут до КП 13-й км;
- Большие интервалы между движением;
- Расписание общественного транспорта;
- Нет автобусного сообщения с городским транспортом (пригородный маршрут, в зимнее время-только один)

На рисунке 4.16.7 представлены некоторые ответы жителей муниципального района «Сыктывдинский».

Если Вас не устраивает время работы общественного транспорта, напишите, пожалуйста, что именно не удовлетворяет.

иногда большой интервал между рейсами и в этом случае автобус "полный"
Предоставляется микроавтобус "Соболь", в котором люди едут как "себедей в бочке".
движения автобуса маршрут #101
нет общественного транспорта
Цена!
Частота рейсов.
Нет автобусного сообщения
Нет транспорта общественного
Там где живу я и моя семья , автобус не ходит !
Рано заканчивает ездить 174
Нет автобусов по 18-ому километру
Расписание
В зимний период труднодоступно
Автобус проходящий, очень редко ходит. До трассы далеко авто, и небезопасно.
101 маршрут ездит очень редко, большие интервалы. Вечером автобус вообще приходится ждать по 30-40мин. На выходных тоже большие интервалы между рейсами.
Нет автобусного сообщения с городским транспортом (пригородный маршрут, в зимнее время-только один)
Частота движения автобуса маршрута 101
Отсутствие автобусного сообщения от 18 км до Выльгорта, а проходящие мимо автобусы утром и вечером. В середине дня автобусов нет. А с завершением дачного сезона и этих автобусов ещё меньше.
Дело в том что выехать можно только рейсовый автобусом 112 ,рейс Сыктывкар - Пажга. Правда есть еще школьный автобус , но он едет только 2 раза в день. А каким образом детям потом добираться домой после кружков и секций. 112 приезжает только по трассе, к нам в поселок он не заезжает. В итоге детей приходится встречать вечером , так как трасса оживленная, особенно страшно за ребенка зимой, так как темнеет раньше.
Нет маршрута до 18 км

*Рис. 4.16.7 – Причины неудовлетворенности жителей муниципального района «Сыктывдинский» работой общественного транспорта.*

При оценки транспортной инфраструктуры основной проблемой в районе (по мнению жителей муниципального района «Сыктывдинский») является «неудовлетворительное качество услуг общественного транспорта», эта проблема на первом месте, её выделил 71,4% опрошенных, на втором месте «отсутствие комфортных условий для движения пешеходов» - эту

проблему указали 67,9% опрошенных, на третьем месте «низкое качество автомобильных дорог» - 39,9% опрошенных так же указали эту проблему.

При оценке качества дорог 48,4% респондентов считают, что дороги находятся в плохом состоянии, 20% считают, что дороги в удовлетворительном состоянии, 12,9% ответили, что дороги в очень плохом состоянии. Результаты опроса представлены на рисунке 4.14.8.

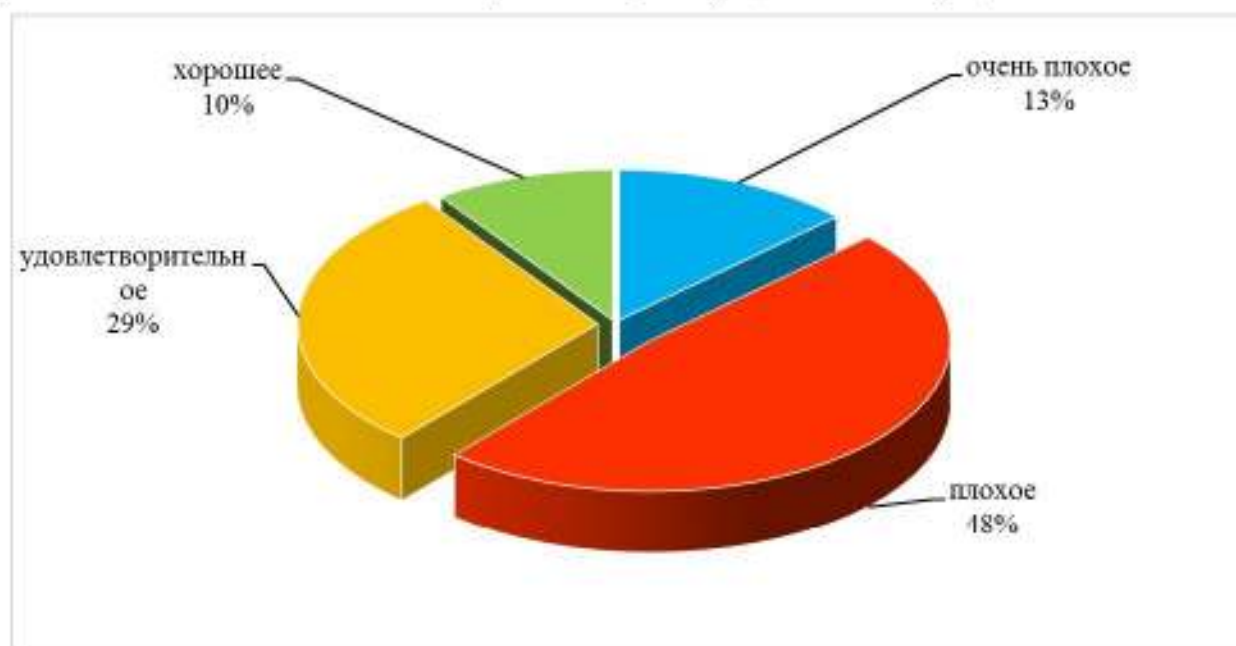


Рис. 4.14.7 – Оценка качества дорог

Таким образом, благодаря изучению общественного мнения были выявлены утренние и вечерние часовые пиковые периоды подвижности населения, их основные цели передвижений. Выявлены основные проблемы для населения в работе общественного транспорта. Изучено мнение жителей о проблемах в транспортной и пешеходной инфраструктурах района. В дальнейшем при разработке КСОДД данные об изучении мнения жителей муниципального района «Сыктывдинский» будут учитываться.

## **5. Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта**

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

Транспортная связанность территории муниципального района «Сыктывдинский» является удовлетворительной. Муниципальное образование УДС представляет собой сложную, связанную сеть улиц, дорог и подъездов, а основная транспортная нагрузка приходится на каркасообразующие направления.

Исходя из вышесказанного, одним из основных направлений развития УДС муниципального района «Сыктывдинский» является повышение связанности территории и повышение надежности транспортной системы в целом.

В рамках разработки КСОДД разработаны мероприятия по строительству элементов УДС в новых районах муниципального образования, направленных на повышение транспортной обеспеченности внутримunicipальное образование связей на период 2023, 2028 и 2035 гг.

Проект КСОДД предусматривает реализацию следующих мероприятий:

- мероприятия по новому строительству УДС в новых районах муниципального района «Сыктывдинский»;
- реконструкция и обустройство существующих пересечений УДС муниципального района «Сыктывдинский»;
- строительство и обустройство тротуаров.

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

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах муниципального образования, находящиеся в муниципальной собственности муниципального образования.

Главным классификационным признаком является функциональное назначение улицы или дороги, в зависимости от которого определяется ее категория или класс и требуемые проектные характеристики, организация движения и условия доступа, что позволяет определить необходимость реконструкции улицы или дороги с повышением ее класса или определение класса проектируемой магистрали.

Согласно нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования муниципального образования на текущий период соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, показывает не высокий

рост интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категоричности дорог не требуется.

Остальные магистрали предлагается отнести к улицам местного значения.

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

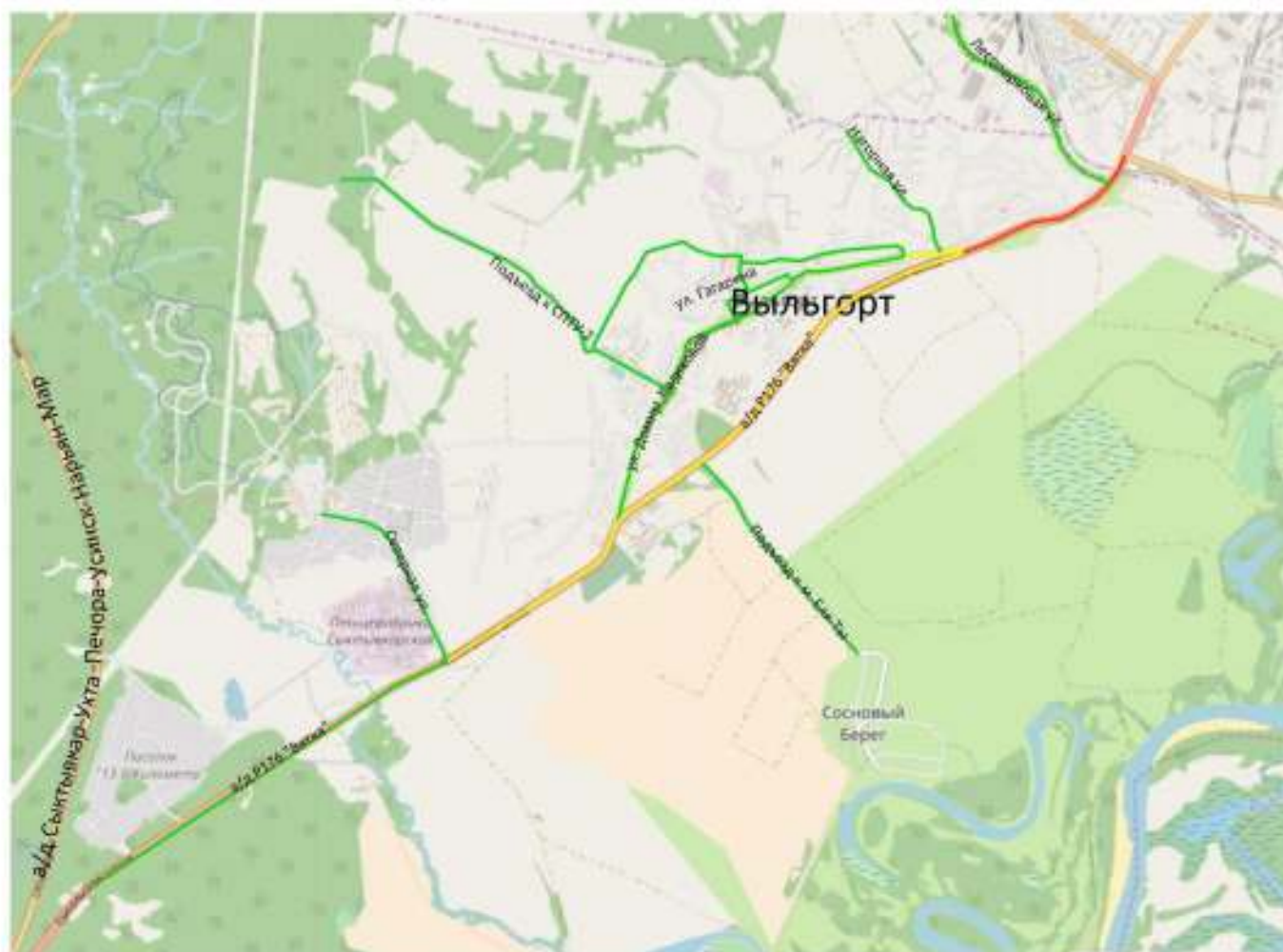
К мероприятиям по перераспределению транспортных потоков, в первую очередь относятся мероприятия по развитию УДС.

На распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

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

В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. На рисунке 5.3 представлена усредненная основная схема интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в час пик.





Условные обозначения



Рис. 5.3 – усредненная основная схема интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в час пик.

#### 5.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внедрения данной системы

##### Обоснование внедрения АСУ ДД

Целью внедрения АСУ ДД является увеличение пропускной способности магистральной УДС, повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работы светофорной сигнализации. Ввиду наблюдаемой неравномерности транспортных потоков по направлениям движения в суточном цикле и динамики интенсивности движения, важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается

постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоках, корректировкой базовых установок и настроек системы. Для успешного осуществления этого процесса необходимо наличие сопутствующей периферии, подсистем.

#### **Определение объектов АСУ ДД**

Анализ пространственных характеристик УДС, существующей схемы организации движения и результатов транспортных обследований, позволяет определить устойчивые маршруты движения транспортных потоков.

Основным критерием введение координированного управления светофорной сигнализацией является наличие светофорных объектов и расстояние между соседними стоп-линиями не более 800 м. Кроме того, для реализации координированного управление необходимо выполнение следующих условий:

- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координированного управления;
- преобладание транзитного характера движения по магистрали.

В МР «Сыктывдинский» улицы, удовлетворяющие условия возможности внедрения координированного управления светофорной сигнализацией отсутствуют.

### **5.5 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения**

В соответствии с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» и Приказа Минтранса России от 18.04.2019 № 114 "Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения", мониторинг дорожного движения – это сбор, обработка и накопление данных о параметрах дорожного движения. Тот же закон к основным параметрам движения относит среднюю скорость передвижений транспортных средств, потерю времени в передвижении транспортных средств и пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении. Фактически мониторинг дорожного движения – это процесс проведения транспортных обследований.

Основной целью транспортных обследований является получение объективной, полной и достоверной информации для анализа современного состояния и выявления тенденций и закономерностей, необходимых при разработке проектных решений. Различие в расчетных сроках проектной документации предопределяет специфику требований к составу и уровню точности информации для каждой из стадий градостроительного проектирования.

Результаты обследований необходимы для

- оценке состояния дорожного движения и эффективности его организации;
- выявлению и прогнозированию развития процессов, влияющих на состояние дорожного движения;
- разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и проектов организации дорожного движения;
- определению мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения;
- оценке качества реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения;
- контролю в сфере организации дорожного движения;
- обеспечению потребностей государства, юридических лиц и граждан в достоверной информации о состоянии дорожного движения.

Мониторинг дорожного движения – обязательная основа для управления дорожным движением в населенном пункте, а также обязательные исходные данные, необходимые для разработки проектной документации и обоснования выбранных проектных решений.

Данным проектом предлагается организовать систему мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский» (таблица 7.5.1).

*Таблица 7.5.1 - Система мониторинга дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский»*

Виды мониторинга	Периодичность мониторинга	Примечание
Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах муниципального образованияа	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года

Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование пассажиропотоков на сети массового транспорта	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки. Мониторинг может проводиться в рамках разработки новой схемы маршрутной сети муниципального образования	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года
Обследование транзитного движения транспорта через муниципальное образование	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.	Выполняется проектной организацией. Срок актуальности обследований 2–3 года

Подобная система позволит своевременно выявлять проблемы на улично-дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский», а также качественно и эффективно разрабатывать проектную документацию в отношении проблемных объектов. Сбор исходных данных может производиться как в ручном виде, так и в автоматическом режиме. Ручной режим требует участия учетчика в процессе мониторинга. Автоматический режим обследований требует установки датчиков, учитывающих интенсивность движения транспорта и пешеходов, а также

пассажиропотоков. Подобные датчики требуют установки на основные перекрестки в муниципальном образовании, а также на все двери автобусов работающих в режиме маршрутных транспортных средств.

### 5.5.1 Детекторы транспортного потока

Главная цель детекторов автотранспорта - определение МАКРОСКОПИЧЕСКИХ параметров (МП) транспортного потока и фиксации событий, связанных с безопасностью дорожного движения, кроме фиксации индивидуальных нарушений ПДД., а также определение параметров ТП в реальном времени (фиксация интенсивности движения) для задачи МГР (местное гибкое управление светофорными объектами). Наличие необходимости этого вида данных зависит от алгоритмов МГР, заложенных в конкретный дорожный контроллер.

Задачи, решаемые детекторами автотранспорта:

- Сбор данных о текущем трафике для центра управления дорожным движением (ЦУДД). Данные снимаются не только вблизи перекрестков, но и на перегонах между перекрестками, на муниципальных образовательных магистралях, на замунципальных образовательных магистралях, на критических объектах (туннели, эстакады, переезды).
- Временное обследование перекрестков или магистралей. Для получения типовых профилей трафика на исследуемых участках дорожно-транспортной сети. Полученные данные используются для программирования оффлайн-дорожных контроллеров и для планирования.
- Обнаружение событий. Определение критичных событий, таких как «проезд по встречной», «затор», «внезапная остановка ТС», «ДТП». Для туннелей - «задымление», «пожар», «выпавший груз», «пешеход в туннеле» и некоторые другие.

Для сбора статистической информации об объемах внешних корреспонденций, а также составе транспортных потоков, в том числе для контроля движения большегрузного автотранспорта, целесообразно установить детекторы учета интенсивности.

Места размещения и их количество, тип, точное размещение детекторов транспорта должно быть определено в рамках проектных работ.

### 5.5.2 Документация по ОДД

В целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД разрабатываются проекты организации дорожного движения (далее - ПОДД).

ПОДД разрабатывается для решения следующих задач:

- целостное отображение всех проектных решений в части установки ТСОДД;
- уточнение местоположений ТСОДД и геометрических параметров дороги, а также искусственных сооружений;
- проектирование ТСОДД в соответствии с требованиями нормативной базы, действующей в РФ;
- введения необходимых режимов дорожного движения в соответствии с категорией дороги, ее конструктивными элементами, искусственными сооружениями и другими факторами;
- своевременного информирования участников дорожного движения о дорожных условиях, расположении населенных пунктов, маршрутах проезда транзитных автомобилей через крупные населенные пункты;
- предотвращения дорожно-транспортных происшествий, связанных с изменением условий движения транспорта и пешеходов в местах производства работ;
- обеспечения пропускной способности участков дорог, на которых проводятся строительные работы, достаточной для пропуска движущихся по ним транспортных и пешеходных потоков;
- для обеспечения правильного использования водителями транспортных средств ширины проезжей части дороги.

ПОДД содержат информацию в текстовом и графическом формате, включающую:

- 1) анализ существующей дорожно-транспортной ситуации;
- 2) варианты проектирования;
- 3) проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования;
- 4) расчет объемов строительно-монтажных работ;
- 5) технико-экономические показатели проекта.

В состав ПОДД допускается включать иную информацию в зависимости от специфики разрабатываемого ПОДД, информацию, имеющуюся в составе документации по планировке территории или ранее разработанной документации по ОДД, а также результаты анализа существующей дорожно-транспортной ситуации.

В рамках реализации КСОДД на территории муниципального района «Сыктывдинский» предлагается разработка ПОДД (актуализация).

### 5.5.3 Принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации

Современные методики разработки ПОДД позволяют хранить информацию в виде базы данных или геоинформационной системе (ГИС).

Программные комплексы баз данных представляют собой набор программ для решения инженерно-технических и управленческих задач:

- Диагностика автомобильных дорог и мостовых сооружений – включает возможность формирования отчетных документов, построение линейных графиков ТЭС АД, автоматизированную оценку транспортно-эксплуатационного состояния, планирование ремонтных работ и др.
- Паспортизация и инвентаризация автомобильных дорог и мостов – автоматизированное формирование документов в соответствии с действующими нормативами и регламентами.
- Видеопаспортизация автомобильных дорог – сбор и хранение достоверной и оперативной видеoinформации о состоянии сети дорог, с возможностью дальнейшего определения по кадру геометрических параметров автодорог, визуальной оценки состояния проезжей части и обочины, определения наличия и видов дефектов, контроля качества выполненных работ по содержанию, строительству и ремонту, оценки дорожных условий при ДТП, согласования мест размещения объектов дорожного сервиса и многое другое.
- Разработка проектов организации дорожного движения.
- Учет дорожно-транспортных происшествий. С помощью специализированных программ прежде всего ведется архив ДТП, данные могут храниться в течении любого временного промежутка (1 год, 3-и года, 5-ть лет, 10-ть лет и т.п.).
- Управление состоянием сети подведомственных автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Геоинформационные системы автомобильных дорог предназначены для учёта и паспортизации, управления эксплуатацией и сопровождения всего жизненного цикла автомобильных дорог. Системы применяются в органах управления дорожным хозяйством всех уровней (федеральном, территориальном, муниципальном), а также в подрядных организациях. Систему можно использовать как для управления автомобильными дорогами вне населённых пунктов, так и муниципальное образование улично-дорожной сети.

Главный принцип, лежащий в основе геоинформационной системы — представление точной, измеряемой модели автомобильных дорог и искусственных сооружений в глобальной системе координат и привязка всей остальной дорожной информации (данных диагностики, видеорядов,

карточек и т.п.) к этой модели. ГИС решает важную задачу по точной адресации объектов на дороге: в глобальных координатах, точном проектном и эксплуатационном (относительно километровых столбов) километраже.

Модель дороги обновляется в оперативном режиме (диспетчер, осмотры кураторов, данные съёмки, диагностики и т.п.). Участки после капитального ремонта, реконструкции и нового строительства добавляются в систему по материалам исполнительной съёмки. Таким образом, ГИС предоставляет актуальную информацию о дорогах на любой момент времени.

Единая геоинформационная система разрабатывается для аккумуляции, обновления и хранения больших объемов географической и тематической информации, их обработки и регламентированного предоставления пользователям для многоцелевого использования.

Разработка системы позволит:

- Привести пространственные данные к единой координатной основе, т.е. использовать единые системы координат, а также единые требования и классификаторы;
- Автоматизировать процессы, связанные с использованием пространственных данных органами государственной власти при осуществлении своих полномочий в целях обеспечения экономического и социального развития региона;
- Повысить инвестиционный характер и привлекательность региона, путем информационной поддержки перспективных проектов развития региона;
- Сократить расходования бюджетных средств за счёт многократного использования пространственных данных, увеличение оперативности и достоверности получения сведений;
- Структурирование информации по пространственному признаку позволяет оптимизировать и лучше контролировать логистику, снизить непроизводительные издержки использования транспорта.

Сравнение систем хранения информации об объектах УДС представлено в таблице 7.5.3.1

*Таблица 7.5.3.1 – Преимущества и недостатки*

База данных	ГИС
<i>Принцип работы</i>	
Представление в объективной форме совокупность самостоятельных материалов (статей, расчётов, нормативных актов, систематизированных таким образом, чтобы эти материалы могли быть найдены и обработаны с помощью электронной вычислительной машины (ЭВМ).	Сбор, хранение, анализ и графическая визуализация пространственных (географических) данных и связанная с ними информация о необходимых объектах.



База данных	ГИС
<i>Преимущества</i>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Непротиворечивость данных;</li> <li>2. Совместное использование данных;</li> <li>3. Поддержка целостности данных;</li> <li>4. Повышенная безопасность;</li> <li>5. Возможность пакетного редактирования объектов</li> <li>6. Изменяемый способ отображения объектов (цвета, типы линий, символы).</li> <li>7. Условное обозначение объектов на чертежах.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Возможность варьирования объектным составом карты (то, что выводится на экран);</li> <li>2. Возможность получить БД в режиме реального времени через карту;</li> <li>3. Изменяемый способ отображения объектов (цвета, типы линий, символы);</li> <li>4. Возможность внесения любого количества информации на карту;</li> <li>5. Визуализация данных;</li> <li>6. Присвоение сверточных геоданных к каждому объекту сети;</li> <li>7. Возможность конвертации данных между любыми ГИС-системами;</li> <li>8. Возможность соединения данных с различных подложек, выполненных в различных системах координат (топосъемка, исполнительная документация);</li> <li>9. Работа над объектами на любом устройстве при наличии сети Интернет.</li> </ol>
<b>База данных</b>	<b>ГИС</b>
<i>Недостатки</i>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Необходимость установки специализированного ПО на компьютеры организации;</li> <li>2. Низкая визуализация объектов.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Большая зависимость работы ГИС от исходных географических данных;</li> <li>2. Зависимость конечного результата от точности и четкости данных</li> </ol>

В рамках краткосрочного периода реализации КСОДД предлагается первоначально осуществить разработку ПОДД на основе базы данных или на основе ГИС на всей территории муниципального района «Сыктывдинский».

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

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

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

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

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

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

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

1) Источник информации 4-го уровня (адресный – наименование улиц или информационных объектов) следует размещать непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута, - предварительная информация. Если при движении к информационному объекту маршрут не меняется или меняется на значительном расстоянии от объекта (в муниципальных образовательных условиях - более 5 кварталов), то предварительной информацией обеспечиваются только объекты общемуниципального образовательного (если зоной проектирования СИО является муниципальное образование) или районного (если зона - район) значения. И в этом случае предварительную информацию необходимо размещать на перекрестке, где происходит изменение маршрута. Для объектов с очень мощной притягательной способностью (например, центр, центральный рынок, центральный стадион) возможно применение и повторной предварительной информации. Ее можно размещать по маршруту движения к объекту с интервалом в 3-5 кварталов. Пример ЗМО 4-го уровня представлен на рисунке 7.6.1



*Рисунок 7.6.1 - Пример ЗМО 4-го уровня.*

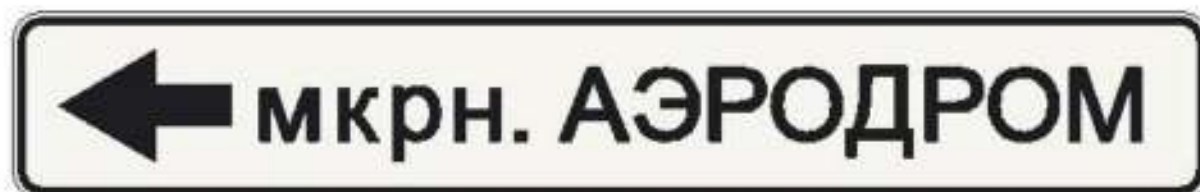
2) Источники информации 3-го уровня (магистральные) – предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС – следует размещать на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице общемуниципального образования или районного значения. Источники информации

целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общемуниципальное образование маршрутов движения.



*Рисунок 7.6.2 - Пример ЗМО 3-го уровня*

3) Источник информации 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общемуниципальное образование маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.



*Рисунок 7.6.3 - Пример ЗМО 2-го уровня.*

4) Источники информации 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внемуниципальное образование объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам. Источники информации устанавливают на тех магистральных улицах районного значения, которые либо пересекают (примыкают), либо проходят параллельно (в непосредственном соседстве) магистральной улице общемуниципальное образование значения, представляющей собой прямой выход из муниципальное образование в направлении к информационному объекту. Общее правило установки источников информации перед перекрестками, где происходит изменение маршрута движения, и здесь остается в силе. Возможно применение повторной информации 1-го уровня для подтверждения нахождения на нужном маршруте. Повторную информацию следует размещать на крупных транспортных узлах-развязках в разных уровнях, площадях. Пример ЗМО 1-го уровня представлен на рисунке 7.6.4.



*Рисунок 7.6.4 - Пример ЗМО 1-го уровня.*

В период до 2035 г. предусмотрена дислокация дополнительных ЗМО 4-го и 3-го уровней, на УДС перспективного микрорайона. Данная дислокация должна быть разработана в рамках ПОДД, при проектировании перспективной УДС.

### **5.7 Применение реверсивного движения**

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

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

***Условиями (признаками) необходимости применения реверсивного движения являются:***

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

***Согласно ПДД реверсивное движение реализуется с помощью:***

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

2. Горизонтальной дорожной разметкой (1.9).

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

*Недостатки системы состоят в следующем:*

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

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

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

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

В муниципальном районе «Сыктывдинский» организация реверсивного движения нецелесообразна.

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

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

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

Перечень мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории муниципального района «Сыктывдинский» в рамках КСОДД представлен в таблице 5.8.

Таблица 15.8 – Перечень мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории муниципального района «Сыктывдинский» в рамках КСОДЦ.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1.	Обустройство и реконструкция остановок общественного транспорта в соответствие со стандартами РФ	2020-2021
2.	Разработка Проекта оптимизации общественного транспорта МР «Сыктывдинский».	2020-2021
3.	Реализация мероприятий по созданию без барьерной среды для лиц с ограниченными физическими возможностями на существующих остановочных пунктах	2020-2021

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

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

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство, а/б покрытия  $42 \text{ м}^2$  (д=13, ш=3,  $4 \text{ м}^2$ -под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

- устройство, а/б покрытия  $13 \text{ м}^2$ ;

3. Заездной «карман»:

- устройство, а/б покрытия -  $165 \text{ м}^2 * 2 \text{ стороны} = 330 \text{ м}^2$ ,

- установка бордюрного камня  $90 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

4. Боковая разделительная полоса шириной ширина  $0,75 \text{ м}$  (для дорог I - III категорий);

5. Тротуары и пешеходные дорожки:

- устройство, а/б покрытия  $\sim 75 \text{ м}^2$  (Ш-1.5 м, д-50м);

- установка бордюрного камня  $\sim 103 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$ ;

6. Пешеходный переход:

- нанесение разметки  $24 \text{ м}^2$ ;

- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт.;

7. Автопавильон (1 шт.);

8. Скамьи (2 шт.);

9. Урны для мусора (2 шт.);

10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40 м, 1.11-140 м), ограждения);

11. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 5.8.1

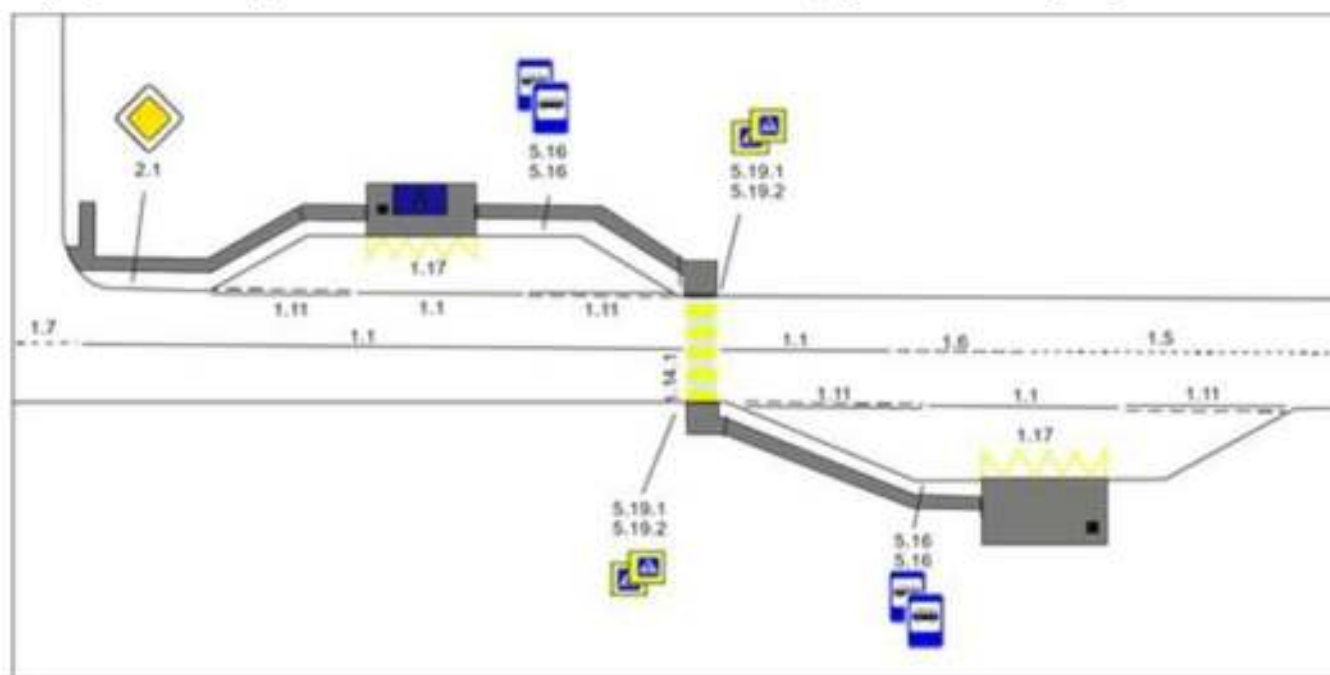


Рис. 5.8.1 – Размещение остановочного объекта - вариант №1

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

Проектом КСОДД предусмотрено обустройство 7 остановочных пунктов в муниципальном районе «Сыктывдинский» автобусными павильонами, заездными карманами, посадочными и остановочными площадками, занижением бортового камня, устройством знаков и обустройство освещения на ОП.

Основные остановочные пункты, требующие приведения в нормативное состояние на расчетный период представлены в таблице 5.8.2

Таблица 5.8.2 – Остановочные пункты, требующие приведения в нормативное состояние.

№ п/п	Название ООТ (Расположение)	Наличие разметки	Посадочная площадка	Наличие знака 5.16	Автобусный павильон	Наличие заездного кармана	Освещение
<b>Муниципальное образование сельское поселение «Вильгорт»</b>							
1.	ОП «Конно-спортивная школа»(слева)	-	-	+	-	+	+
2.	ОП «Конно-спортивная школа»(справа)	-	-	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+
3.	ОП «Сельхозтехникум» (справа)	-	+	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+
4.	ОП «Лесхоз» (справа)	-	+	+	+	-	+

5.	ОП «Лесхоз» (слева)	-	+	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+
<b>Муниципальное образование сельское поселение «Зеленец»</b>							
6.	ОП «2-й квартал» (слева)	-	+	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+
7.	ОП «Любимгрезд» (справа)	-	-	+	-	-	-
8.	ОП «Любимгрезд» (слева)	-	+	+	+	+	-
9.	ОП «Ванегрезд»	-	-	+	-	+	-
10.	ОП «Нижний Чукачой» (справа)	-	+	+	-	+	-
11.	ОП «Верхний Чукачой» (справа)	-	-	+	-	-	+
12.	ОП «Катыдпом» (справа)	-	+	+	-	-	-
13.	ОП «Вилядь» (справа)	-	-	+	-	-	+
14.	ОП «Поворот на Гренаду» (справа)	-	-	+	-	+	-
<b>Муниципальное образование сельское поселение «Пажга»</b>							
15.	ОП «Слудка» (справа)	-	+	+	+	-	+
16.	ОП «Слудка» (слева)	-	+	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+
17.	ОП «Левония» (справа)	-	+	+	-	+	-
18.	ОП «Интернат» (справа)	-	+	+	+	+	-
19.	ОП «Интернат» (слева)	-	+	+	+	+	-
20.	ОП «ПМК» (справа)	-	-	+	-	-	-
<b>Муниципальное образование сельское поселение «Слудка»</b>							
21.	ОП «Слудка» (справа)	-	-	установка 1 знака 5.19.1	+	+	-
22.	ОП «Слудка» (справа)	-	-	+	-	+	-
<b>Муниципальное образование сельское поселение «Часово»</b>							
23.	ОП «Часово» (справа)	-	-	установка 1 знака 5.19.1	+	+	-
24.	ОП «Часово» (слева)	-	+	установка 1 знака 5.19.1	+	+	+

\* «-» - необходимо установить

«+» - на остановочном пункте имеется



## **5.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

При разработке маршрутов движения транзитного автотранспорта учитывались следующие принципы:

- Топология и геометрические параметры УДС;
- Максимально-удаленное прохождение трассы транзитного движения от ядра застройки и спальных кварталов;
- Сложившиеся существующие маршруты движения автотранспорта;
- Наличие обхода населенных пунктов;
- Схема движения грузового автотранспорта.

Проектом КСОДД мероприятия по организации движения транзитного транспорта не предусмотрены, так как существующая организация оптимальна.

## **5.10 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**

Определяющее значение при формировании маршрутов движения грузового автотранспорта в муниципальном районе «Сыктывдинский» черте имеет расположение крупных объектов генерации и потребления грузов, к которым можно отнести:

- объекты внешнего транспорта;
- производственные предприятия;
- крупные объекты оптовой розничной торговли;
- объекты строительства;
- складские и терминальные объекты.

Движение грузового транспорта в муниципальном районе «Сыктывдинский» организовано оптимально, дополнительных мероприятий не требуется.

## **5.11 Введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети.

Рассмотрим вопрос организации пешеходного движения. В целом архитектурно-ландшафтная среда пешеходной улицы резко отличается от обычной. Возможность спокойно

пройтись, осмотреть витрины магазинов, отдохнуть придает улице определенный колорит и предъявляет особые требования к ее благоустройству и оборудованию. «Неспешное» восприятие предусматривает последовательность зрительных впечатлений, чему способствуют элементы, как бы соразмерные человеку, – своего рода переходные звенья к «большой» архитектуре.

Особенность пешеходных улиц и площадей — использование специального декоративного покрытия. Материал таких покрытий весьма разнообразен: кирпич, цветной и фактурный бетон, природный камень, брусчатка, плитки. То же можно сказать и о рисунке мощения: прямоугольные решетки, круги, полосы, волны, «пчелиные соты» и т.д. Между элементами покрытия, как правило, остаются зазоры-швы для того, чтобы обеспечить нормальную фильтрацию влаги и увлажнение почвы, необходимые насаждениям.

В связи с тем, что в генеральном плане муниципального района «Сыктывдинский» не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящей Схеме не предусмотрены.

Движение грузового транспорта по территории населенного пункта необходимо регулировать по определенным улицам, обеспечивающих требования по продольным и поперечным параметрам, прочности конструкции дорожной одежды и безопасности для пешеходов.

Движение грузовых транспортных средств по территории муниципального района «Сыктывдинский» организовано оптимально.

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

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

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

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

Для обеспечения спокойного движения применяется целый ряд мер, включающий:

- запрещение движения транспорта и создание пешеходных зон,

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

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

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

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

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

Дополнительные мероприятия по организации ограничения скоростного режима муниципального района «Сыктывдинский» не требуются.

### **5.13 Развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)**

Анализ парковочных мест на территории муниципального района «Сыктывдинский» показывает, что улично-дорожная сеть для нужд постоянного хранения автомобилей в устройстве дополнительных автостоянок практически не нуждается, так как на территории муниципального района «Сыктывдинский» преобладает частная застройка, и хранение автомобилей осуществляется на приусадебных участках.

В настоящее время в центральных частях населенных пунктов муниципального района «Сыктывдинский» количество парковочных мест у социально значимых объектов (административные здания, магазины, больницы и т.п.) соответствует существующему количеству автотранспортных средств, что не вызывает необходимости жителей оставлять автомобили на обочинах вдоль проезжей части.

Однако, в перспективный период в центральных частях муниципального района «Сыктывдинский» с увеличением уровня автомобилизации и количества автотранспортных средств возникнет ситуация нехватки парковочных мест в районе тяготения социально значимых объектов. В этой ситуации личный автомобильный транспорт автовладельцы будут оставлять на обочинах вдоль проезжей части, тем самым сужая проезжую часть и уменьшая пропускную способность улично-дорожной сети.

Проектом предлагаются устройство парковочного пространства при строительстве новых объектов притяжения жителей муниципального района «Сыктывдинский».

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

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

Организация одностороннего движения является одним из способов повышения безопасности дорожного движения и повышения эффективности функционирования сети. Учитывая то, что данное организационно-техническое мероприятие показало себя с положительной стороны, его все в большей степени используют в нашей стране и за рубежом.

К основным преимуществам организации одностороннего движения необходимо отнести:

- увеличение пропускной способности улицы и перекрестков;
- увеличение скорости сообщения по улице;
- уменьшение количества конфликтных точек на перекрестках;
- исключение конфликта встречных потоков транспорта, тяжесть столкновения от которых наиболее серьезная;
- исключение ослепления водителей фарами встречных потоков;
- менее опасное маневрирование транспорта на стоянке вдоль улицы с односторонним движением;
- улучшение условий для координированного управления дорожным движением;
- снижение уровня аварийности.

Таким образом, преимущества одностороннего движения очевидны, однако имеются и недостатки. К ним необходимо отнести следующее:

- увеличение перепробега транспорта, особенно обслуживающего данный район;
- ухудшение пешеходной доступности остановок общественного транспорта.

Учитывая существующую низкую загруженность автомобильным транспортом улично-дорожной сети и перспективную нагрузку, не превышающую нормативные значения, введение режимов одностороннего движения не приведёт к существенным изменениям в транспортной нагрузке улично-дорожной сети. При этом возникнут дополнительные сложности транспортного движения, связанные с перепробегом транспортных средств.

Анализ результатов натурных обследований позволяет сделать вывод о том, что в муниципальном районе «Сыктывдинский» в целом, в связи со средней интенсивностью движения и не высокой степенью развитости транспортной системы, отсутствует проблема с образованием регулярных пульсирующих заторов транспортных потоков. На период разработки КСОДД для муниципального района «Сыктывдинский» нет необходимости ввода одностороннего движения.

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

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

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

В п.7.2 ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств прописаны условия применения светофоров, для устройства светофора на перекрестке необходимо выполнение хотя бы одного условия.

**Условие 1.** Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течении каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 7.15.1

*Таблица 7.15.1 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений*

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

**Условие 2.** Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч. В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 снижаются на 30% от указанных.

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

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

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

## **5.16 Режимы работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Для обеспечения качественного светофорного регулирования необходимо разработать схему движения на пересечении, а также режим работы светофорного объекта.

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

В муниципальном районе «Сыктывдинский» один светофорный объект находится в удовлетворительном состоянии.

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

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

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

7. Нарушения требований содержания дорог (особенно в зимний период).

### **5.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального района «Сыктывдинский»**

Отличительной особенностью УДС муниципального района «Сыктывдинский» является практически полное отсутствие пешеходных ограждений перильного типа, а также светофорных объектов типа Т.7.

В рамках этапа реализации мероприятий КСОДД, направленных на повышение комфортности и безопасности пешеходного движения предусмотрено:

- Обустройство перспективных пешеходных переходов светофорными объектами типа Т.7, либо динамическими дорожными знаками;
- Обустройство пешеходных ограждений перильного типа на подходах к транспортным узлам и на перегонах между пересечениями и примыканиями.

### **5.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

**Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН)** - это, прежде всего, сочетание требований и условий к муниципальному образованию к дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности.

К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены без-барьерным входом.

Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов - жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д. Без-барьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями.



Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент муниципальный район «Сыктывдинский» не приспособлен для комфортных условий передвижения МГН по УДС:

- все светофорные объекты оборудованы звуковым сопровождением разрешенного пешеходного направления, для слепых пешеходов;
- часть пешеходных переходов оборудованы табличкой 8.15 «Слепые пешеходы»;
- парковочные пространства оснащены специальными местами для инвалидов;

Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями.

К таким мерам относятся:

- строительство и реконструкция пешеходных переходов с возможностью беспрепятственного перехода улицы;
- тротуары должны быть на одном уровне с проезжей частью, либо иметь понижения при спуске с тротуара с проезжей частью;
- пешеходные переходы необходимо оборудовать тактильной плиткой для слепых людей;
- ввести в эксплуатацию низкопольный общественный транспорт, причем средняя дверь должна быть обязательно оборудована пандусом;
- остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта (в соответствии с ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства).
- все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или лифтами для беспрепятственного входа МГН;
- парковочные пространства должны оснащены специальными местами для инвалидов (в соответствии с СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»).
- реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН.

На основании результатов проведенного в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального района «Сыктывдинский».

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими

нормативами:

- ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».
- СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения».

Данным проектом предлагается в перспективе, по мере обновления подвижного состава, рекомендовать организациям, занимающимся пассажирскими перевозками, закупать низкопольный подвижной состав с автоматическими выдвижными пандусами. Существует два типа пандусов, выдвигаемые в автоматическом режиме и пандусы, для использования которых необходима посторонняя помощь. Обычно механические пандусы выдвигают водители автобусов. Данные пандусы более удобные для инвалидов, не требуют посторонней помощи для использования, а также в значительной мере снижают время посадки высадки инвалида. Подвижной состав общественного транспорта, должен также предусматривать площадку для инвалидных колясок в непосредственной близости к выходу из автобуса.

В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории муниципального района «Сыктывдинский», были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых сведены в таблицу 7.19.1.

*Таблица 7.19.1 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального района «Сыктывдинский».*

№ п/п	Наименование	Адрес	Мероприятия
1.	Почта России	с. Выльгорт, ул. Домны Каликовой, 56	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
2.	Администрация сельского поселения Выльгорт	с. Выльгорт, ул. Домны Каликовой, 72	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
3.	ГБУЗ РК «Сыктывдинская ЦРБ»	с. Выльгорт, ул. Домны Каликовой, 45А	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012

4.	Отделение Сбербанка России	с. Выльгорт, ул. Домны Каликовой, 72	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
5.	ГУ РК «ЦРН Сыктывдинского района»	С. Выльгорт, Домны Каликовой улица, 122	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
6.	Центр по Выплате Пенсий и Обработке Информации Пенсионного Фонда России в Республике Коми	с. Выльгорт, ул. Домны Каликовой, 72	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012

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

Выполнение предлагаемых мероприятий позволит на территории муниципального района «Сыктывдинский» создать условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

#### **5.20 Обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

В соответствии с ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования», нерегулируемые пешеходные переходы в непосредственной близости от образовательного учреждения при двухполосном движении транспортных средств необходимо оборудовать всеми недостающими ТСОДД.

Схема расположения ТСОДД в соответствии с письмом Министерства внутренних дел Российской Федерации представлена на рисунке 7.20.1.



Рис. 7.20.1 - Схема расположения ТСОДД в соответствии с письмом Министерства внутренних дел Российской Федерации

Необходимыми ТСОДД вблизи ДОУ являются:

- пешеходный переход, оборудованный: знаками 5.19.1(2), желто-белой разметкой 1.14.1, светофором Т7;
- ИДН, либо шумовыми полосами совместно с разметкой 1.25 и знаками 1.17 и дублирующей разметкой 1.24.1;
- знаки ограничения скорости 3.24, совместно в дублирующей разметкой 1.24.2;
- пешеходные ограждения;
- осевая разметка;
- линия освещения.

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

- Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад № 8 комбинированного вида» (с. Выльгорт, улица Д. Каликовой, д. 38) – пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальная бюджетная организация дополнительного образования «Детская музыкальная школа имени С.И. Налимова» (с. Выльгорт, улица Д. Каликовой, д. 60) – пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги

автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.

- Муниципальная Бюджетная организация Дополнительного Образования "Детская Школа Художественного Ремесла" (с. Выльгорт, улица Д. Каликовой, д. 67) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад №1 общеразвивающего вида" (с. Выльгорт, улица Д. Каликовой, д. 91) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное бюджетное образовательное учреждение "Выльгортская средняя образовательная школа №2" (с. Выльгорт, улица Северная, д. 15) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное бюджетное образовательное учреждение "Выльгортская средняя образовательная школа №2" (с. Выльгорт, улица Северная, д. 15) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное общеобразовательное учреждение "Шошкская основная общеобразовательная школа" (с. Шошка, ул. Вичдор, д. 54) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное общеобразовательное учреждение "Шошкская основная общеобразовательная школа" (с. Шошка, ул. Вичдор, д. 54) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное автономное дошкольное образовательное учреждение "Детский" (с. Лэзым, ул. Центральная, д. 68) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Государственное общеобразовательное учреждение Республики Коми «Специальная (коррекционная) школа-интернат № 15 для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей» (с. Пажга, 1-й микрорайон, д. 22) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.

- Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Ыбская средняя общеобразовательная школа» (д. Погост, д. 123) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования "Детско-юношеский центр" (с. Зеленец, ул. 2-й квартал, д. 11А) - пешеходный переход привести в соответствии с ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.

## **5.21 Организация велосипедного движения**

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

Веломаршруты рекомендуется прокладывать по кратчайшему пути и не вдоль основных магистралей. Не следует размещать велосипедные дорожки с проезжей частью при наличии длинных не регулируемых перегонов, позволяющих водителям нарушать правила дорожного движения и увеличивать скоростной режим.

При проектировании транспортной инфраструктуры в поперечном профиле не учитывалась необходимость размещения велосипедных полос или дорожек, в связи с этим, необходимо изыскивать дополнительные места их расположения. При этом следует учитывать, что ширина проезжей части и тротуара не может быть меньше нормативной.

На участках, где разместить двухсторонние велодорожки не представляется возможным, в зависимости от поперечного профиля, интенсивности движения автомобилей и прочих факторов, могут проектироваться обособленные односторонние велодорожки с каждой стороны улицы, велополосы по краям проезжей части и их сочетания. Если организация перечисленных вариантов в существующих условиях невозможна, то предполагается движение согласно Правилам дорожного движения

### Установка велопарковок

Предлагается установка велопарковок в местах массового отдыха и работы.

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

Средняя стоимость велопарковок по России 5-15 тысяч рублей в зависимости от конфигурации.



*Рисунок 14.19.1*



*Рисунок 15.19.2 Примеры установки велопарковок.*

Проектом КСОДД предусмотрено:

- строительство велосипедной дорожки в рекреационной зоне, в парке ботанического сада (с. Выльгорт).
- строительство велопарковок: ГБУ РК «Спортивная школа по конному спорту» (с. Выльгорт), МАУК «Сыктывдинский районный дом культуры» (с. Выльгорт), ГБУЗ РК «Сыктывдинская ЦРБ» (с. Выльгорт), Администрация сельского поселения Выльгорт (с. Выльгорт).

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

Разработка локальных мероприятий по ликвидации очагов ДТП.

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

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

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
- Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
- Установку пешеходных ограждений;
- Установку ограждений на разделительных элементах;
- Изменение схем организации движения автотранспорта и пешеходов;
- Оптимизацию режимов светофорного регулирования с учетом пешеходного движения;
- И структур промежуточных тактов с учетом требований безопасности движения;
- Установку искусственных неровностей («лежачих полицейских» и шумовых полос).

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

Разработка мероприятий по ОДД, направленных на увеличение пропускной способности локальных транспортных узлов.

Высокий уровень загрузки элементов УДС и заторовые ситуации, возникающие систематически на одних и тех же элементах УДС, являются в первую очередь результатом несоответствия пропускной способности улично-дорожной сети интенсивностям движения транспорта.

Таким образом, для решения проблемы необходимо увеличивать пропускную способность элементов улично-дорожной сети, повышать ее плотность, связность и ограничивать количество одновременно находящихся на ней автомобилей, а также применять методы ОДД, направленные на повышение однородности транспортного потока на магистральной УДС.

Повышение пропускной способности обеспечивается:

- Дорожным строительством, требующим значительных ресурсов, времени, решения имущественных вопросов, связанных с отчуждением территорий.



- Управление парковочным пространством, реализуемое путем упорядочивания, регулирования, ограничения и запрещения парковок на большей части опорной улично-дорожной сети.
- Мероприятия, направленные на перераспределение транспортных потоков в пространстве (запрет и разрешение отдельных маневров) и во времени (ограничение движения грузового транспорта в отдельные периоды);
- Реализация координированной работы светофорных объектов и разделение транспортных и пешеходных потоков.

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

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

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

В состав системы видеонаблюдения входят:

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

Видеоизображения от видеокамер передаются в центры управления производством, где отображаются на мониторах. При необходимости изображения записываются на видеомagneитофон или компьютер. Подсистема видеонаблюдения показана на рисунке 7.23.1



*Рис. 7.23.1 – Подсистема видеонаблюдения*

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

В соответствии ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения.

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств. Примечание: Протяженность зоны контроля не зависит от протяженности вышеуказанных участков;
- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Проведенный анализ данной работы выявил необходимость точного мониторинга средней скорости транспортного потока, а также анализ дорожно-транспортных происшествий показал необходимость установки подсистем видеонаблюдения с фото- и видео- фиксацией:

## **6.Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях**

Сводная программа мероприятий по совершенствованию организации движения на улично-дорожной сети учитывает:

- Сроки, необходимые для реализации каждого предлагаемого мероприятия;
- Пространственную (адресную) и временную взаимосвязку предлагаемых мероприятий;
  - Адресную и целевую взаимосвязку предлагаемых мероприятий с проектными решениями, предусмотренными Генеральным планом.

Реализация данных мероприятий предусматривает разработку для них проектной документации. В сводной программе указана ориентировочная стоимость мероприятий с учетом проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ.

Затраты на выполнение проектно-изыскательских работ (ПИР) определены в процентном соотношении от стоимости строительно-монтажных работ (СМР). Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ представлены в таблице 6.1.

*Таблица 6.1 - Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ, определенные в процентном соотношении от стоимости СМР*

<b>Вид работ</b>	<b>Стоимость проектно-изыскательских работ, % от СМР</b>
1. Организация парковок на улично-дорожной сети	10-12
2. Внесение изменений в схемы организации движения	25-30
3. Строительство и реконструкция светофорных постов	18-23
4. Оптимизация режимов светофорного регулирования	80-85
5. Строительство АСУДД на улично-дорожной сети	10-15

Сводная программа мероприятий по реализации предложений КСОДД представлена в Таблице 6.2

Таблица 6.2 – Перечень программы мероприятий по реализации предложений КСОДД

Мероприятия	Адрес	Кол-во	Срок реализации	Стоимость (тыс.руб.)
1. Организация движения маршрутных транспортных средств.				
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в с. Выльгорт по ул. Домны Каликовой	5 ост.	до 2023г.	в рамках реконструкции улицы
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в с.п. Выльгорт по ул. Северная	3 ост.	до 2023г.	5 400
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в с.п. Зеленец	11 ост.	до 2023г.	19 800
	ИТОГО:			25 200
2. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов				
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в с. Выльгорт по ул. Домны Каликовой	3	до 2023г.	в рамках реконструкции улицы
Реконструкция	Оборудование приподнятых пешеходных переходов в с. Выльгорт по ул. Домны Каликовой	2	до 2023г.	в рамках реконструкции улицы
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в с. Выльгорт по ул. Северная	4	до 2021г.	600
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в с. Зеленец	4	до 2021г.	600
Реконструкция	Оборудование приподнятого пешеходного перехода в с. Зеленец на ул. Центральной	1	до 2021г.	700
Строительство	Строительство тротуаров в с. Зеленец по ул. Центральной	1 300 м	до 2023г.	6 500
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в с. Пажга по а/д «Подъезд к с. Пажга»	3	до 2023г.	в рамках реконструкции дороги
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов в с.п. Пажга знаками и разметкой	9	до 2021г.	1 300
Строительство	Строительство тротуаров в д. Чукачой и д. Парчег на а/д «Подъезд к д. Парчег»	1 500 м	до 2028г.	7 500
Строительство	Строительство тротуаров на а/д «Саваниян-Пажга-Жуэд» в д.	2 200 м	до 2028г.	11 000

	Савашьян, д. Парчим, пос. Гарьинский			
	ИТОГО:			28 200

### 3. Организация светофорного регулирования

Строительство	Строительство светофорного объекта в с. Вильгорт на примыкании ул. Домны Каликовой к а/д Р-176 «Вятка» (дальнее от г. Сыктывкар)	1 объект	до 2023г.	2 500
Строительство	Строительство светофорного объекта в с. Вильгорт на примыкании ул. Домны Каликовой к а/д Р-176 «Вятка» (ближнее от г. Сыктывкар)	1 объект	до 2023г.	2 500
Строительство	Строительство светофорного объекта в с. Вильгорт на перекрестке а/д Р-176 «Вятка» и ул. Лесопарковой	1 объект	до 2028г.	2 500
Строительство	Оборудование пешеходных переходов светофорами типа Т7 в с.п. Вильгорт	4 объекта	до 2028г.	2 000
Строительство	Оборудование пешеходных переходов светофорами типа Т7 в с.п. Зеленец	3 объекта	до 2028г.	1 500
Строительство	Оборудование пешеходных переходов светофорами типа Т7 в с. Вильгорт	4 объекта	до 2028г.	2 000
	ИТОГО:			13 000

### 4. Реконструкция и строительство участков улиц, транспортных узлов

Реконструкция	Реконструкция ул. Домны Каликовой в с. Вильгорт с устройством тротуаров, автобусных остановок	3 200 м	до 2023г.	160 000
Реконструкция	Реконструкция Подъезда к с. Пажга	650 м	до 2023г.	26 000
Реконструкция	Реконструкция ул. Нагорной в с. Вильгорт с устройством тротуаров	1 100 м	до 2028г.	44 000
Реконструкция	Реконструкция ул. Северной в с.п. Вильгорт с устройством тротуаров	1 350 м	до 2028г.	54 000
Реконструкция	Реконструкция а/д «Подъезд к м. Еля-Ты»	2 450 м	до 2028г.	73 500

Реконструкция	Реконструкция а/д «Савалиян-Пажга-Жуэд»	7 700 м	до 2028г.	230 000
Реконструкция	Реконструкция ул. Советской в с. Вильгорт с устройством тротуаров	1 100 м	до 2033г.	44 000
Реконструкция	Реконструкция ул. Гагарина в с. Вильгорт с устройством тротуаров	600 м	до 2033г.	24 000
Реконструкция	Реконструкция Подъезда к д. Парчег в с.п. Зеленец	8 750 м	до 2033г.	300 000
	ИТОГО:			955 500
<b>5. Устройство наружного электроосвещения</b>				
Строительство	Устройство наружного освещения в с. Вильгорт по ул. Советская	1 320 м	до 2023г.	6 600
Строительство	Устройство наружного освещения в с. Вильгорт по ул. Нагорная	1 100 м	до 2023г.	5 500
Строительство	Устройство наружного освещения в с. Вильгорт по ул. Подъезд к СПТУ№2	550 м	до 2023г.	2 700
Строительство	Устройство наружного освещения в с. Вильгорт по ул. О. Мальцевой	1 350 м	до 2023г.	5 700
Строительство	Устройство наружного освещения в с. Пажга	2 350 м	до 2023г.	11 800
Строительство	Устройство наружного освещения в д. Савалиян	1 000 м	до 2028г.	5 000
Строительство	Устройство наружного освещения в д. Парчим и пос. Гарьинский	1 300 м	до 2028г.	6 500
	ИТОГО:			43 800
	<b>Итого на период 2019-2023г.г.</b>			<b>258 200</b>
	<b>Итого на период 2024-2028г.г.</b>			<b>439 500</b>
	<b>Итого на период 2029-2033г.г.</b>			<b>368 000</b>
	<b>ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ:</b>			<b>1 065 700</b>

**7. Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД включая определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях**

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

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

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

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

- Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- Совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- Улучшение экологической ситуации;
- Обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- Устройство пешеходных переходов;
- Строительство объездной дороги;
- Реконструкция существующей УДС муниципального образования.

Для реализации мероприятий программы необходимо финансирование в размере **1 065 700 тыс. руб.**

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

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



## 8. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

### 8.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определилось следующее последствие реализации мероприятий:

Значительное снижение общего числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе снижение дорожно-транспортных происшествий в результате которых погибли или были ранены люди.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно – транспортных происшествий. Средний возраст погибавших в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В связи с этим была утверждена федеральная целевая программа о «Повышение безопасности дорожного движения в 2016-2023 годах». В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Суммарный размер социально-экономического ущерба от дорожно – транспортных происшествий и их последствий за 2013 – 2018 годы 180 оценивается в 7326,3 млрд. рублей. Согласно российской методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь. К прямым потерям относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- потери грузоотправителей;
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;

- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;
- стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;
- потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

- гибели и ранения людей; – повреждения транспортных средств;
- порчи груза;
- повреждения дороги.

Оценки стоимости человеческой жизни имеют большое экономическое значение, не говоря о большом общественном интересе к этой теме. Центр стратегических исследований (ЦСИ) РОСГОССТРАХА проводит социологические исследования «стоимости» человеческой жизни начиная с 2007 года. Стоимость человеческой жизни в России в 2019 год составила 3,8 млн. рублей.

Данные расчеты основываются на методические рекомендации: Федеральное государственное унитарное предприятие государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00.

Ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);
- инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);

- тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);
- легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Таблица 8.1

	<b>Прямые потери</b>	<b>Упущенные выгоды</b>
Смертельный исход	(общее число погибших в результате ДТП) × (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе)	(число погибших м/ж в результате ДТП) × (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (средний душевой доход в регионе)
Инвалидизация	(общее число инвалидов в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности × количество человек лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе)	(число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (количество лиц, получивших инвалидность) × (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) × (средний душевой доход в регионе)
Травматизм	(общее число получивших травму в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм)	(средний период восстановления для травм разной степени тяжести) × (количество лиц, получивших травму данного вида) × (средний душевой доход в регионе)

В результате реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети МР «Сыктывдинский», перечисленных в таблице 6.2, произойдет снижение ДТП на 85% по сравнению с 2018 годом.

Методом интерполяции было установлено, что в 2025 году свершится 21 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых будет ранено 26 человек и погибнет 1 человек.

Реализация мероприятий, предложенных данным проектом, повысит безопасность дорожного движения Сыктывдинского района, тем самым снизит количество ДТП, в том числе ДТП со смертельным исходом, а также приведет к снижению социально-экономических потерь.

## 8.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Уровень автомобилизации населения городского округа легковым автотранспортом в настоящее время составляет 408 ед. на 1000 жителей. Уровень автомобилизации на конец расчетного срока принят 429 ед. на 1000 жителей. Прогнозные значения параметров дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального района «Сыктывдинский» представлены в таблице 8.2.1

Таблица 8.2.1 – Прогнозные значения параметров дорожного движения.

№ п/п	Прогнозируемый период	Наименование параметра дорожного движения				
		Скорость потока, км/ч	Интенсивность, ТС/час	Плотность потока, авт./км	Коэффициент загрузки	Экологическая нагрузка от АТ концентрация CO/NO <sub>2</sub>
1	2020 - 2025 гг.	44,6	558	12,5	0,38	1,32/0,03
2	2025 - 2035 гг.	42,8	580	13,5	0,4	1,32/0,03

## 8.3 Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

Прогнозируется увеличению интенсивности движения на дорогах. Поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров общественным транспортом, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов муниципального района «Сыктывдинский» представлен в таблице 8.3.1

Таблица 8.3.1 – Прогноз транспортного спроса объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов.

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2020 г.	2025 г.	2035 г.
Транспорт (автомобильный)					
1	Объем перевозок грузов	тыс. т	6925,03	7617,5	8379,3
2	Грузооборот	тыс. т.км	115,28	126,8	139,48
3	Перевезено пассажиров автомобильным транспортом	тыс. чел.	8391	9230	10153
4	Пассажиروоборот	пасс. км	30524,4	33228,0	37432,8
5	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта (автобуса)	км	32	40,8	49,1
6	Загрузка улично-дорожной сети	%	32	36	40

#### Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На расчетный срок внешние связи города будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.

Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.

Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

#### Прогноз развития дорожной сети.

На территории муниципального района «Сыктывдинский» (до 2035 г.) предлагается:

- строительство дорог с твердым покрытием 18,98 км;
- реконструкция дорог с твердым покрытием 9,184 км позволит улучшить качество жизни населения;
- Капитальный ремонт 0,745 км.

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

По-прежнему, одним из основных и устойчивых источников негативного воздействия на окружающую среду является автотранспорт, создающий высокую плотность и токсичность загрязнения. Объем выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников, приходящийся на каждого жителя муниципального образования, сопоставим с аналогичными показателями крупных муниципальных образований России.

Физические факторы воздействия на окружающую среду представляют собой в основном шумовые, вибрационные и электромагнитные поля. Уровни воздействия шума и вибрации на жилой территории не превышают нормативных значений.

Определяющими (основными) факторами, влияющими на общее состояние окружающей среды на территории муниципального района «Сыктывдинский», остаются:

- радиоактивное загрязнение территории радионуклидами с плотностью от 1 до 5 Кюри на
- загрязнение атмосферного воздуха твердыми взвешенными веществами, в том числе кремнесодержащей пылью;
- - относительно высокое техногенное загрязнение поверхностных водоемов и водотоков на территориях промплощадок;
- - проблема утилизации отходов производства и потребления, а также загрязнение отдельных участков муниципального образования территории различными видами отходов (несанкционированные свалки).

Прогноз негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду представлен в таблице 8.3.1.

Таблица 8.3.1 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.

№ п/п	Наименование этапа	Показатель			
		СО		N0 <sub>2</sub>	
		Расчётное, мг/м <sup>3</sup>	Норматив, мг/м <sup>3</sup>	Расчётное, мг/м <sup>3</sup>	Норматив, мг/м <sup>3</sup>
1	2019 - 2025 гг.	1,32	3	0,03	0,06
2	2025 - 2035 гг.	1,45	3	0,033	0,06

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится около 40%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90%. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 1,5 %.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 5% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукомплектованные автотранспортные средства). В условиях слабой организации сбора и утилизации таких автомобилей (в первую очередь личного транспорта) происходит их накопление, что представляет серьезную проблему.

### **8.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка эффективности и результативности КСОДД представляет собой совокупность показателей оценки фактической эффективности в процессе и по итогам реализации программы, характеризующих успешность ее выполнения в экономической, социальной и экологической сферах. Эффективность и результативность программы оцениваются с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию, и возможных рисков.

Оценка эффективности реализации КСОДД производится ежегодно и обеспечивается мониторингом результатов ее реализации в целях уточнения степени решения задач и выполнения мероприятий программы.

Для оценки эффективности реализации программы используются показатели (критерии) эффективности, которые отражают выполнение мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы производится путем сравнения фактически достигнутых показателей за соответствующий год с утвержденными значениями показателей (критериев).

Результативность оценивается как степень достижения запланированных нефинансовых (натуральных) и финансовых результатов реализации основных мероприятий и в целом программы.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации основных мероприятий и в целом программы.

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры являются время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду и доступность объектов транспортной инфраструктуры.

Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения в денежном эквиваленте представлено на рисунке 8.5.1.

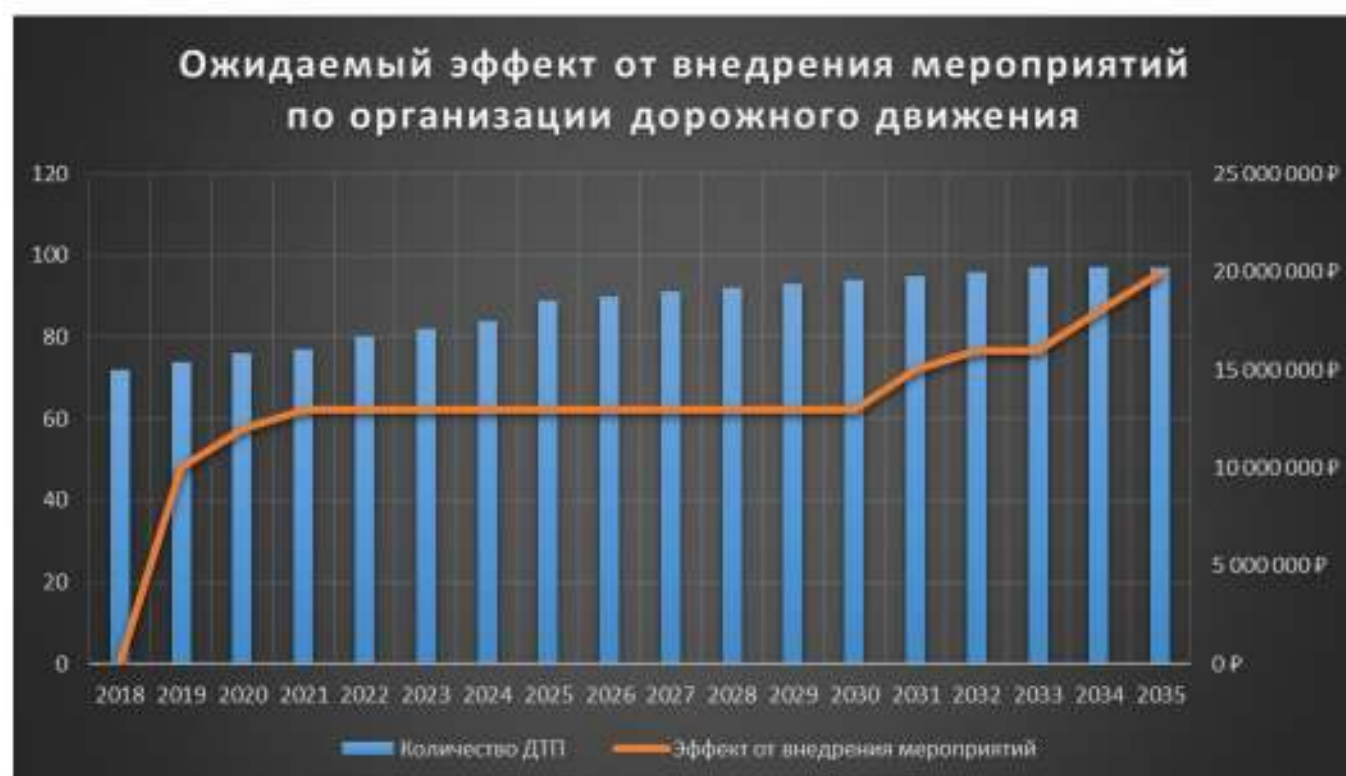


Рис. 8.5.1 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения

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



## Графические материалы

### Приложение 1

Данные обследования интенсивности движения транспортных средств на перекрестках:

с. Выльгорт:

1. а/дорога Р-176 «Вятка» (вблизи развилки с объездом г. Сыктывкар);
2. а/дорога Р-176 «Вятка» и ул. Северная;
3. а/дорога Р-176 «Вятка» и ул. Домны Каликовой;
4. дорога к СПТУ-2 и ул. Домны Каликовой;
5. а/дорога Р-176 «Вятка» и Подъезд к м. Еля-Ты;
6. а/дорога Р-176 «Вятка» и ул. Домны Каликовой (ближе к г. Сыктывкар);
7. а/дорога Р-176 «Вятка» и ул. Лесопарковая;
8. Ул. Домны Каликовой и ул. Гагарина (у д.74);
9. Ул. Домны Каликовой и ул. Гагарина (у д.46);
10. Ул. Домны Каликовой и съезд к ул. Советская (у д.32);
11. Ул. Домны Каликовой и ул. Нагорная.

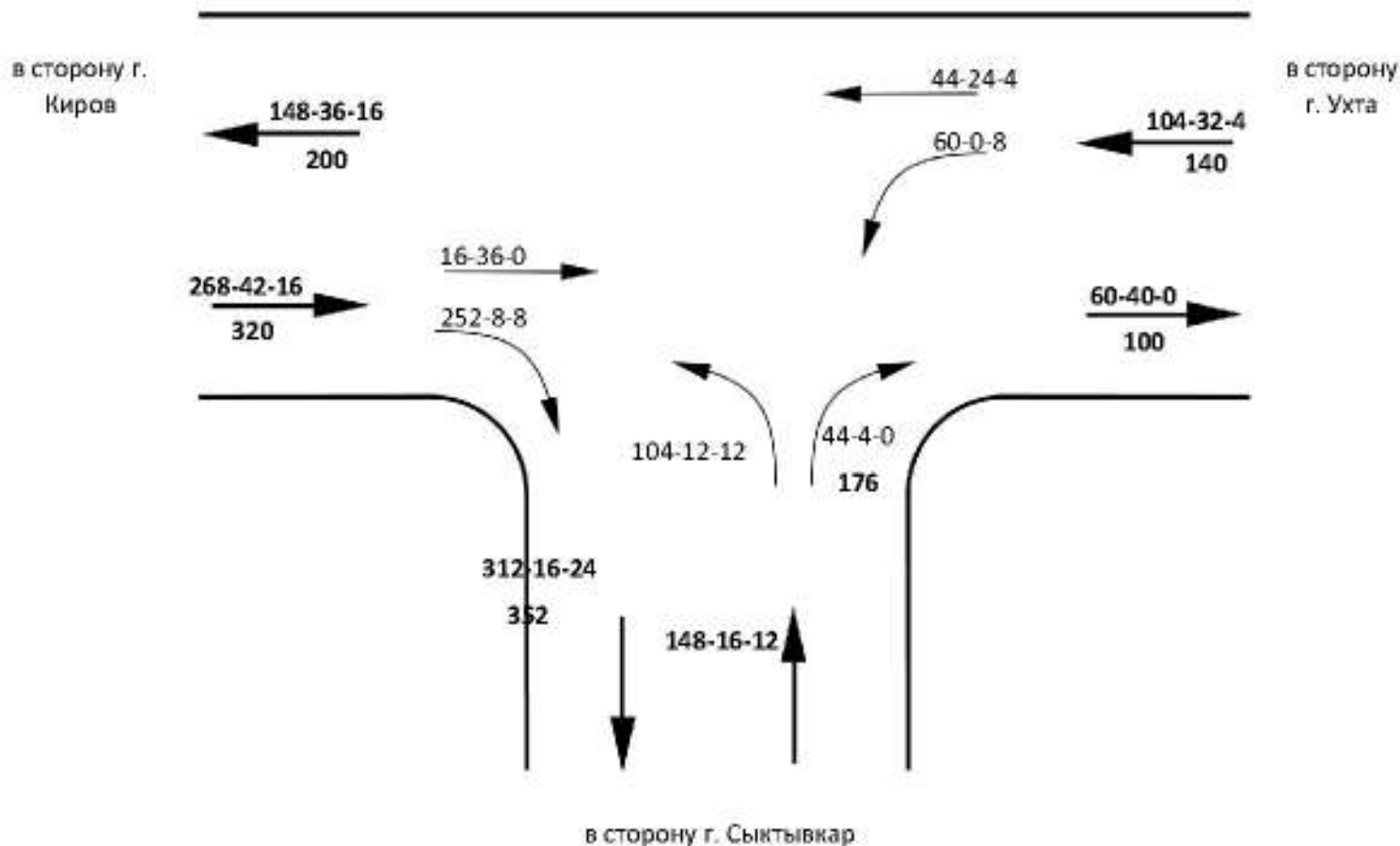
с. Зеленец:

1. Подъезд к д. Парчег, начало с. Зеленец (у д. 20 по ул. Центральной);
2. Подъезд к д. Парчег, выезд из с. Зеленец.

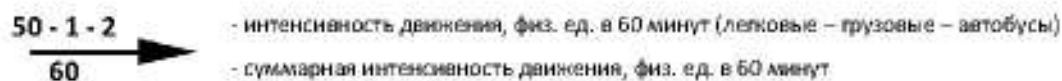
с. Пажга:

1. а/дорога Р-176 «Вятка» – Подъезд к с. Пажга;
2. Подъезд к с. Пажга – а/д «Саваниян-Пажга-Жуэд»;
3. а/д «1-й микрорайон – м. Чибин» – а/д «Саваниян-Пажга-Жуэд»;
4. а/д «Саваниян-Пажга-Жуэд» – Подъезд к кладбищу Саваниян;
5. а/д «Саваниян-Пажга-Жуэд» – Подъезд к м. ПМК.

## Перекресток автомобильных дорог Р-176 «Вятка» и «Сыктывкар – Ухта»

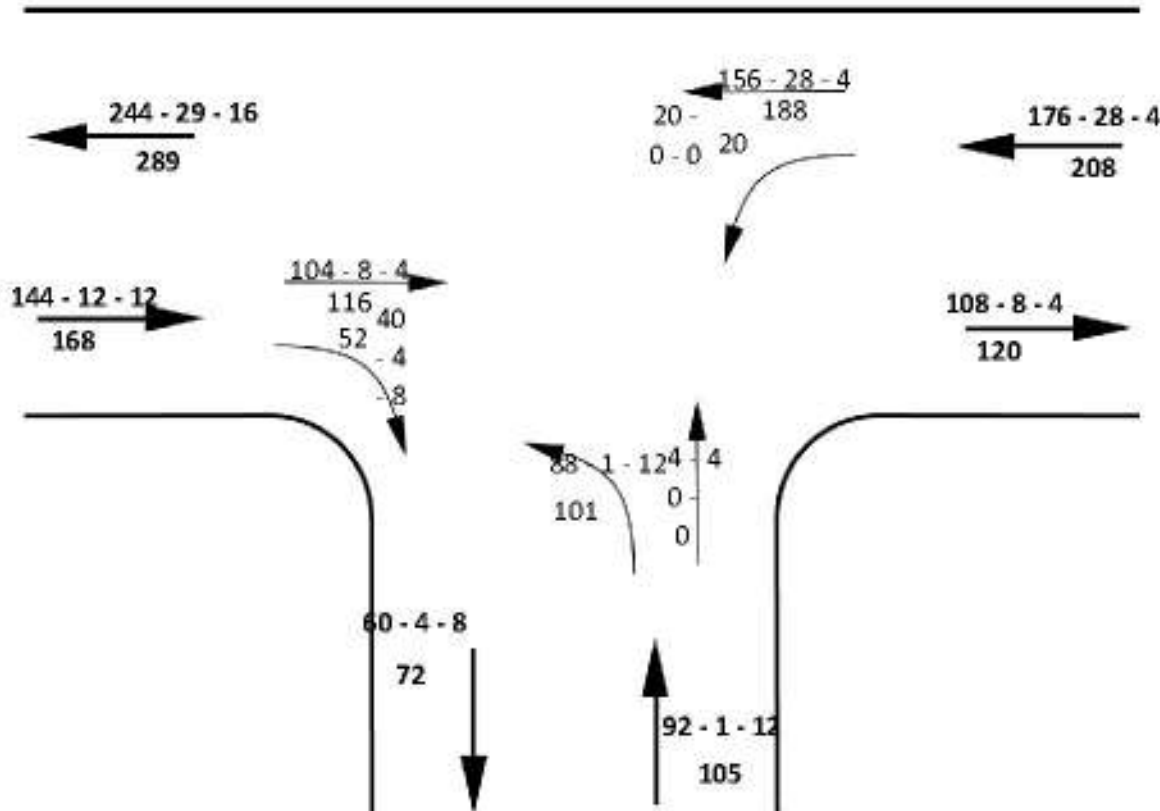


Условные обозначения:



## Перекресток автомобильной дороги Р-176 «Вятка» и ул. Северная

в сторону г.  
Сыктывкар



в сторону  
г. Киров

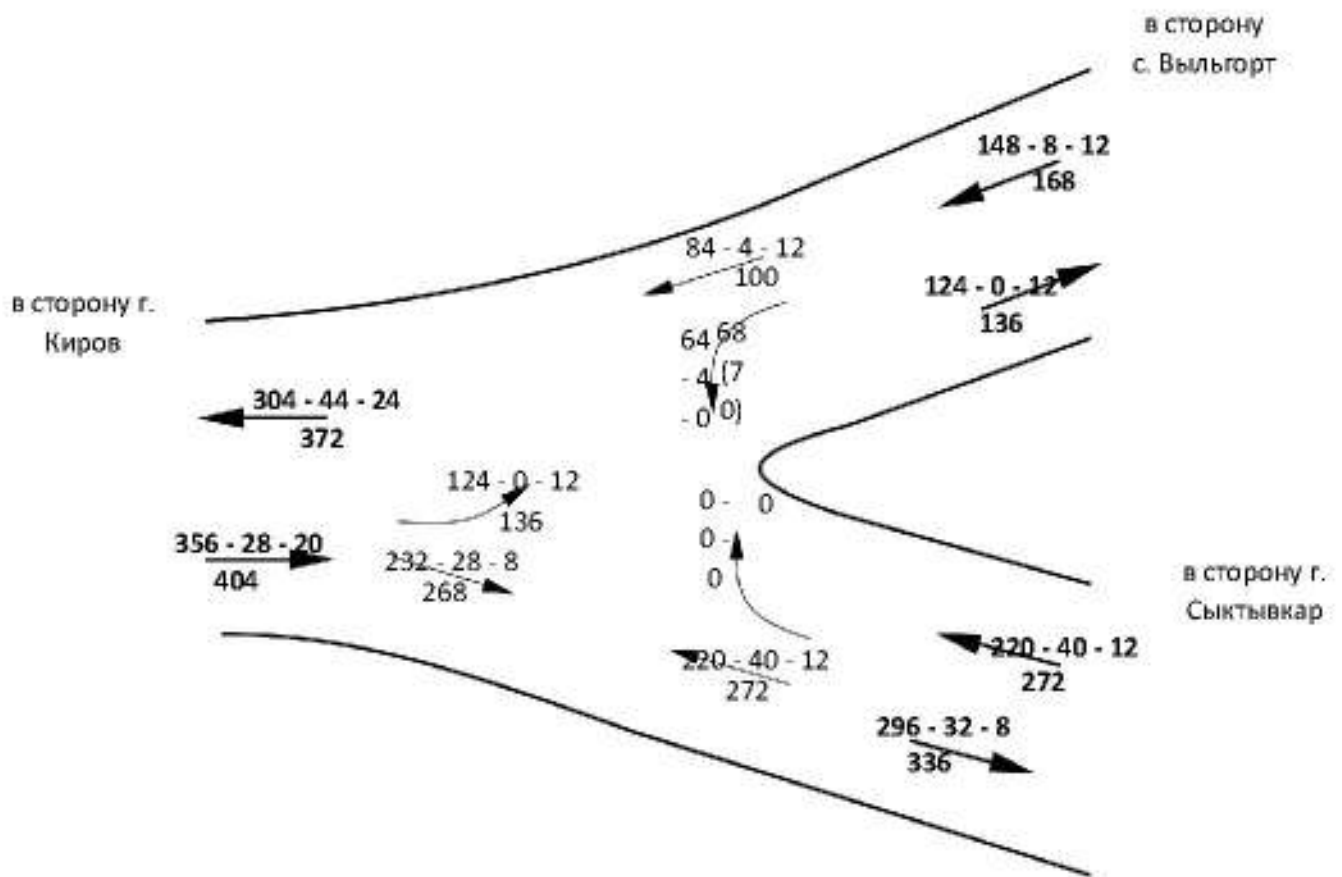
в сторону РЛК им. Раисы Сметаниной

Условные обозначения:

50 - 1 - 2  
60

- интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые - грузовые - автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут

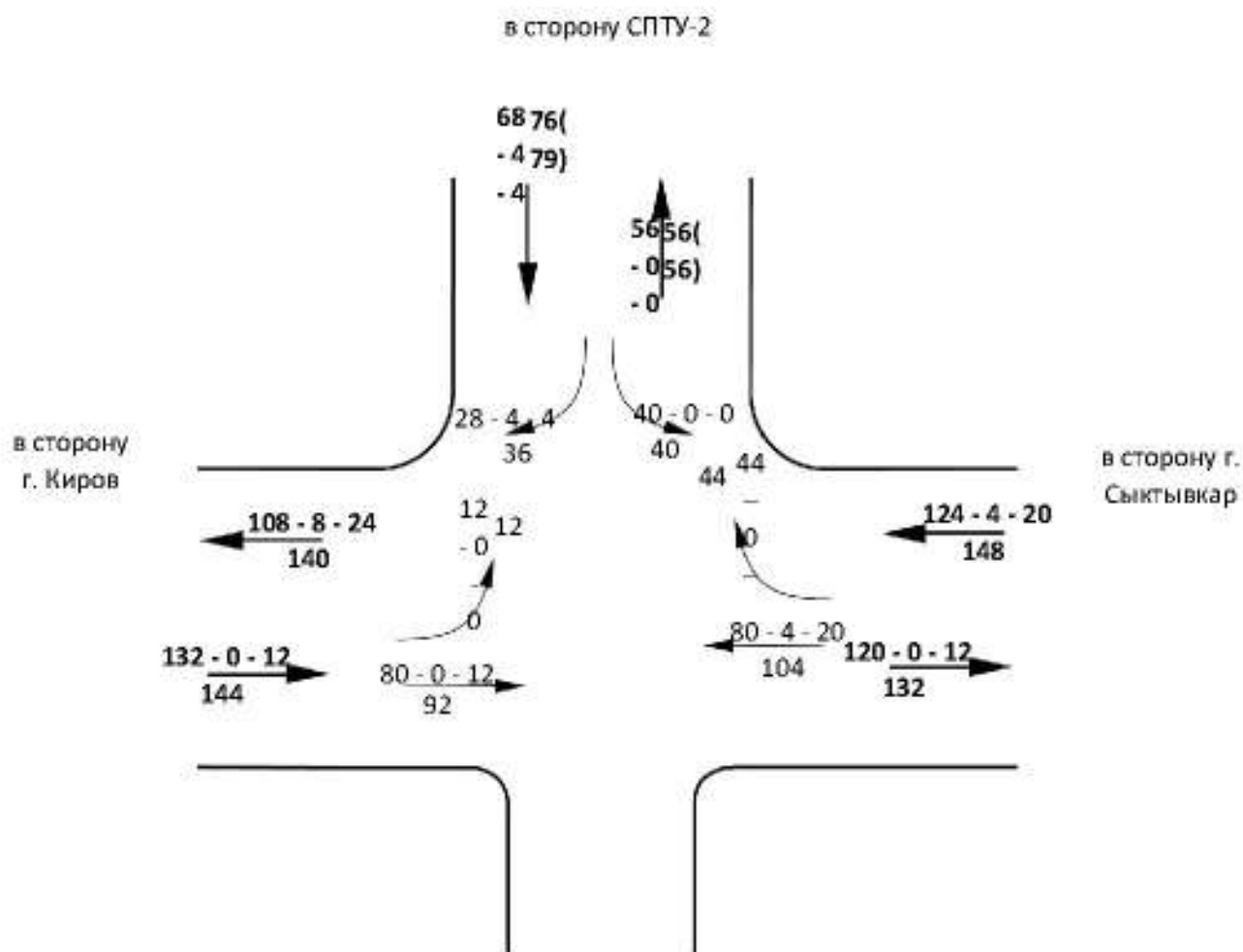
## Перекресток автомобильной дороги Р-176 «Вятка» и ул. Домны Каликовой



Условные обозначения:

- 50 - 1 - 2** → - интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые - грузовые - автобусы)  
**60** → - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут

## Перекресток автомобильной дороги дороги к СКТУ-2 и ул. Домны Каликовой

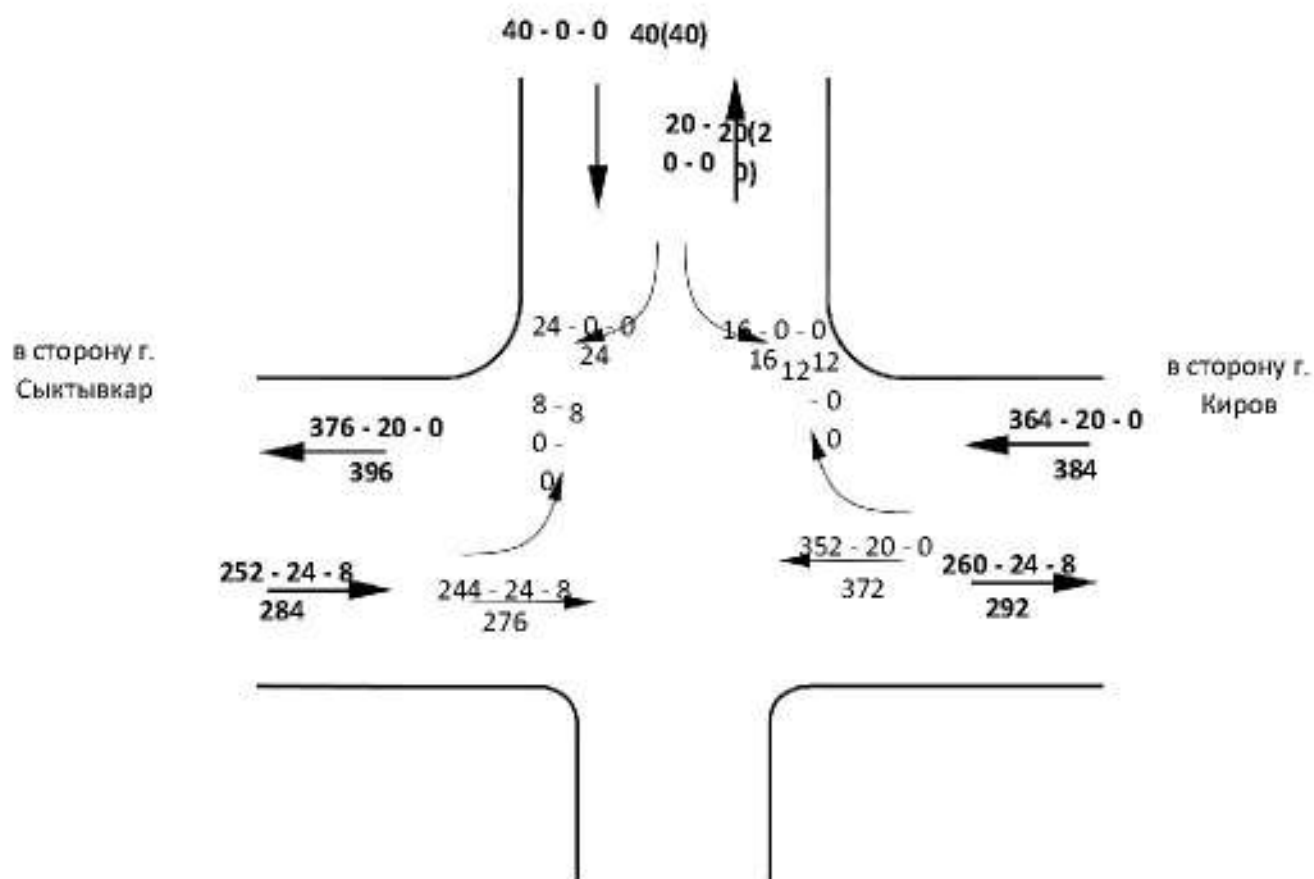


Условные обозначения:

- 50 - 1 - 2** - интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые - грузовые - автобусы)  
**60** - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут

## Перекресток автомобильных дорог Р-176 «Вятка» и «Подъезд к м. Еля-Ты»

в сторону Еля-Ты



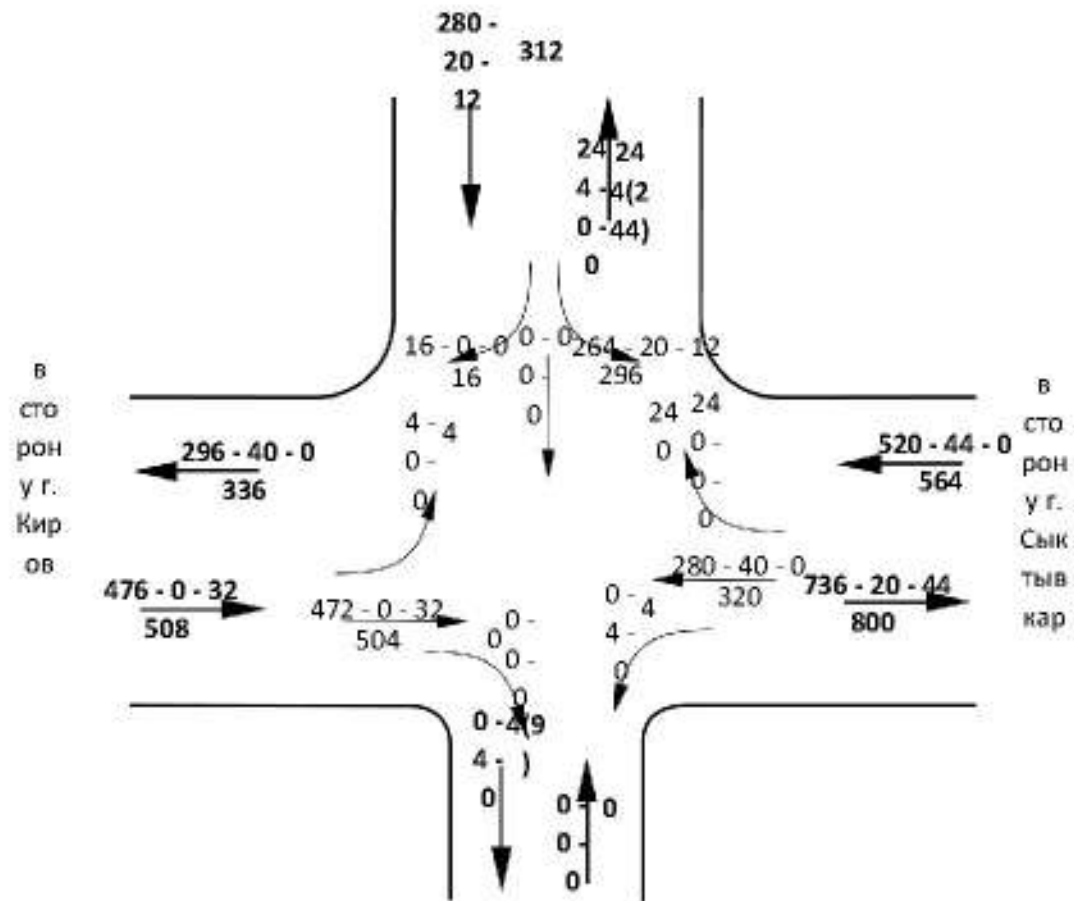
Условные обозначения:

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>50 - 1 - 2</b></p> <p>→</p> <p><b>60</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые – грузовые – автобусы)</li> <li>- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут</li> </ul> |
|--|---|

## Перекресток автомобильных дорог

Р-176 «Вятка» и ул. Домны Каликовой (ближе к г. Сыктывкар)

в сторону с. Вильгорт



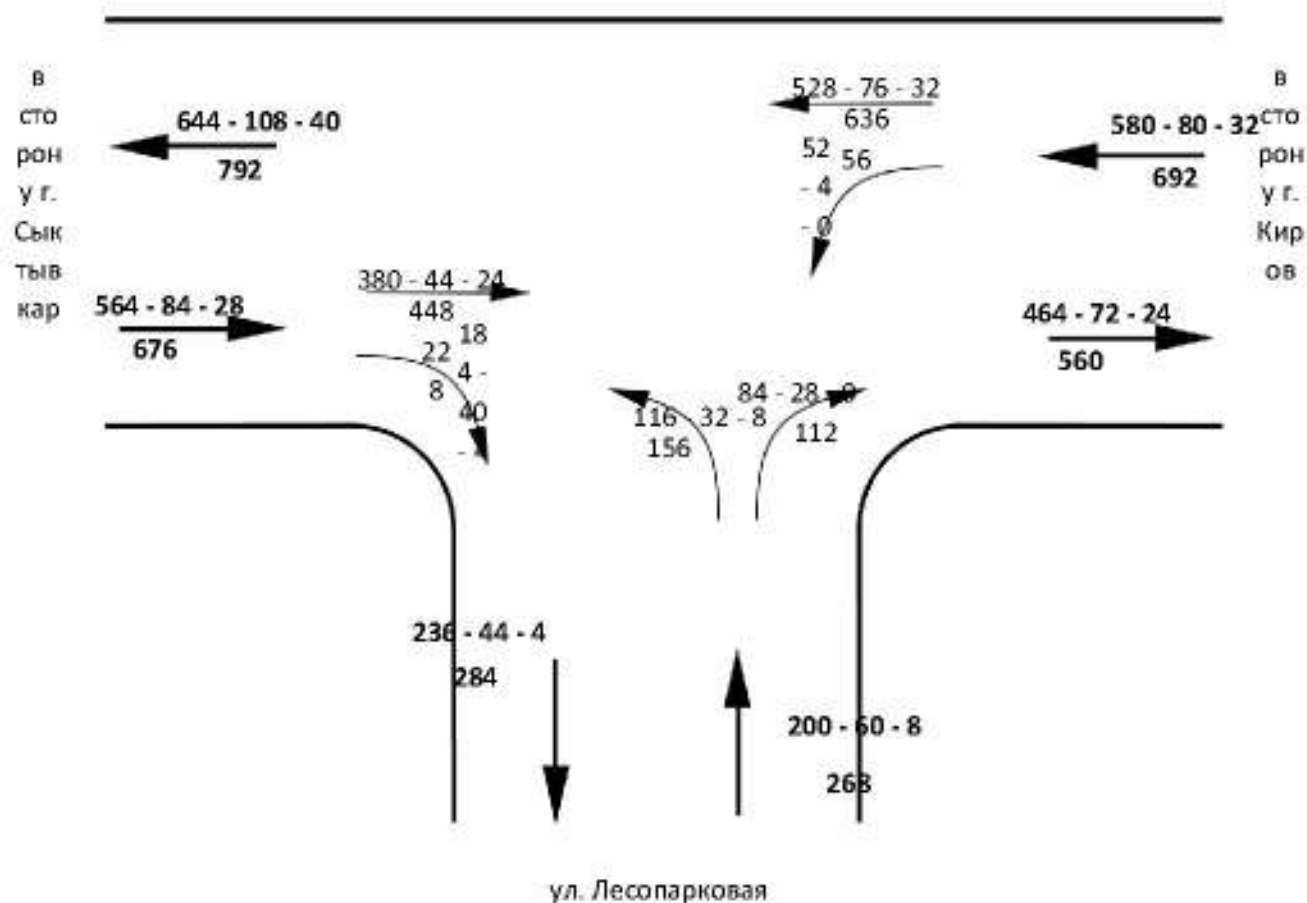
к АЗС

Условные обозначения:

50 - 1 - 2  
60 →

- интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (привед. ед. в 60 минут)

## Перекресток автомобильной дороги Р-176 «Вятка» и ул. Лесопарковая

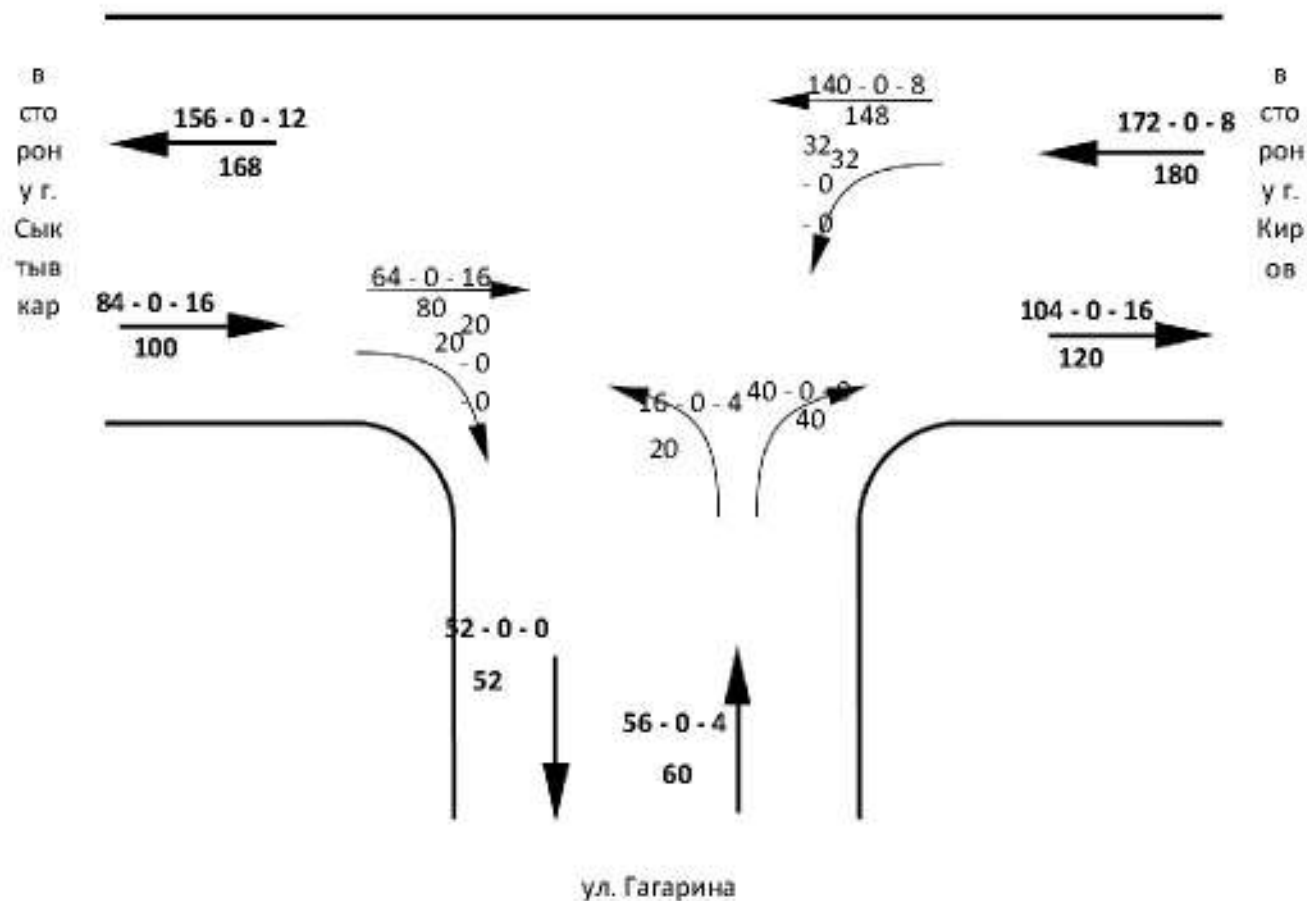


Условные обозначения:

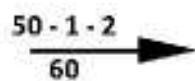
- |                  |   |
|------------------|---|
| $50 - 1 - 2$<br> | - интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы) |
| $60$<br>         | - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час (привед. ед. в час)    |



## Перекресток улиц Домны Каликовой и Гагарина (у дома 74)

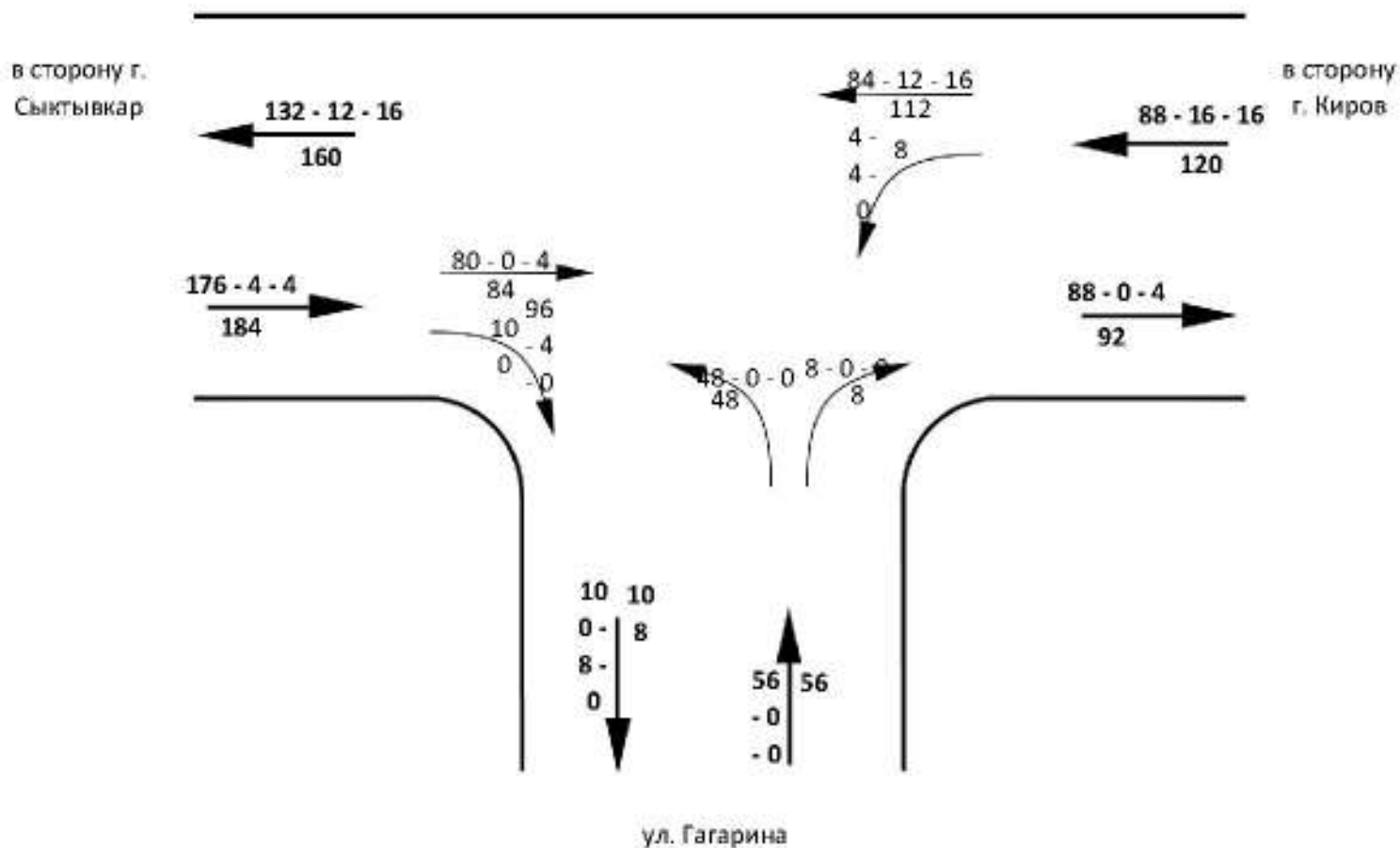


Условные обозначения:



- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час

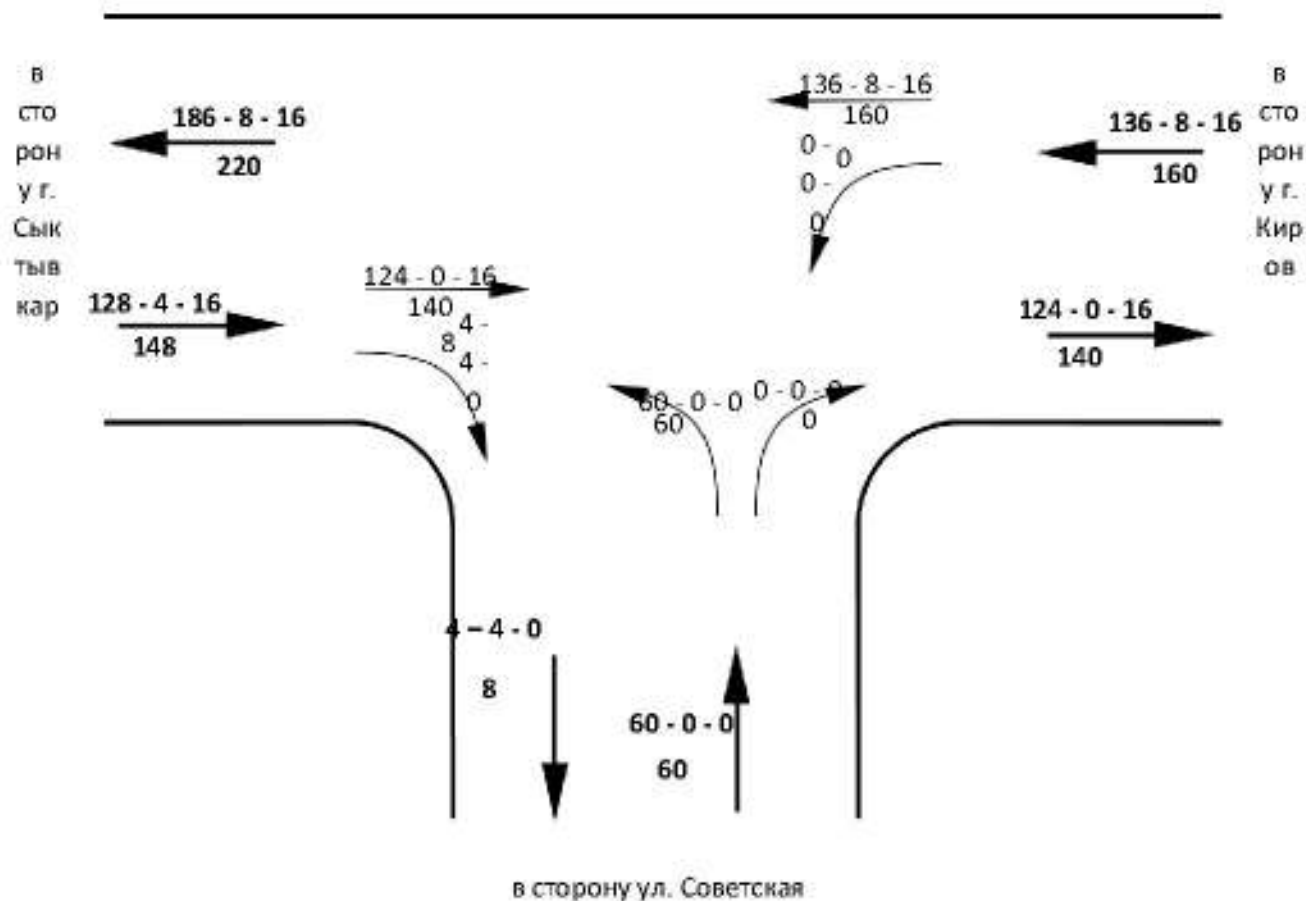
## Перекресток улиц Домны Каликовой и Гагарина (у дома 46)



Условные обозначения:

- $\frac{50 - 1 - 2}{60}$  →
 - интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час

## Перекресток улицы Домны Каликовой и проезда к улице Советская (у дома 32)

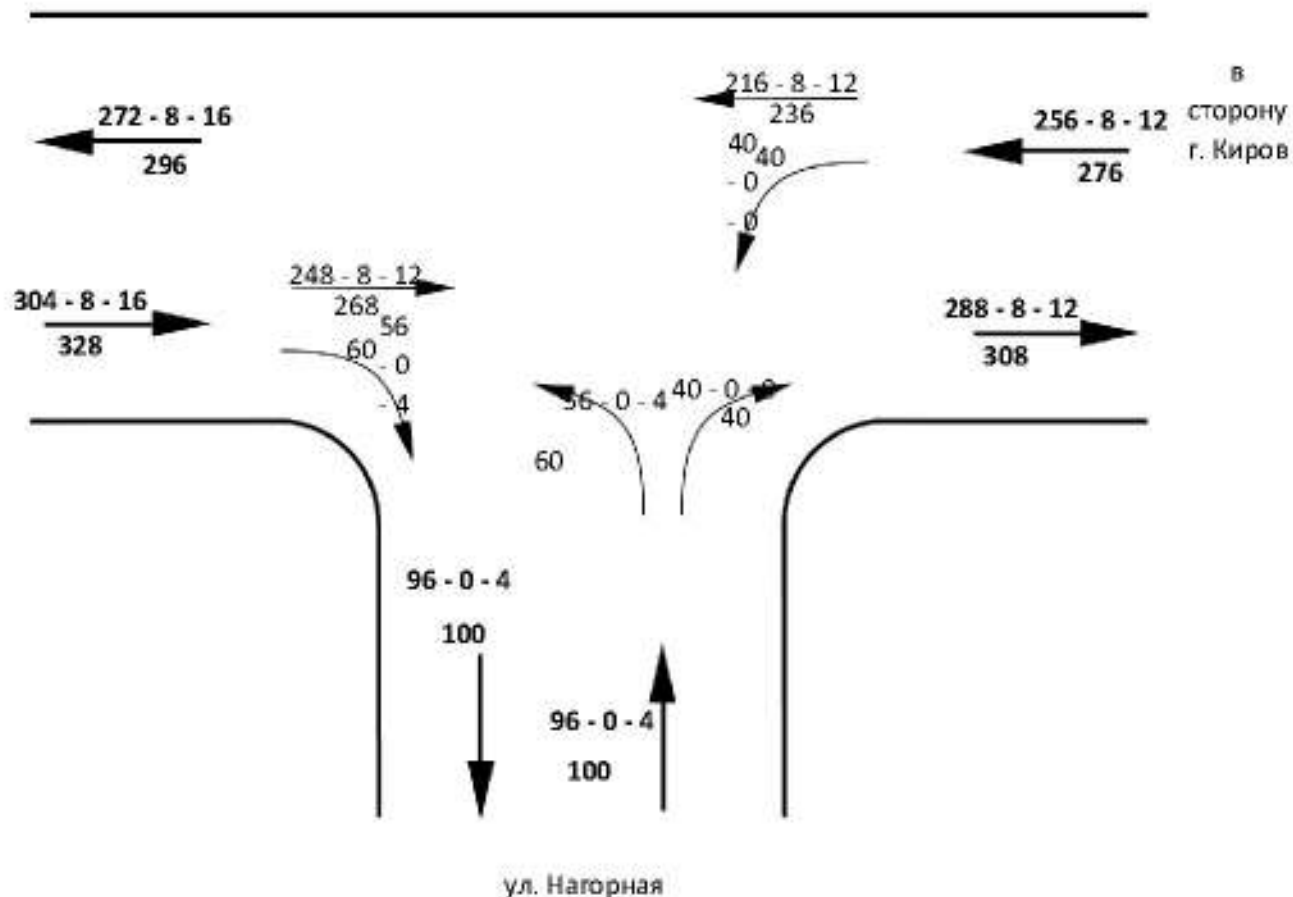


Условные обозначения:

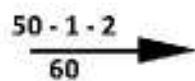
- $\frac{50 - 1 - 2}{60} \rightarrow$  - интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)  
 - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час

## Перекресток улиц Домны Каликовой и Нагорная

в сторону г.  
Сыктывкар

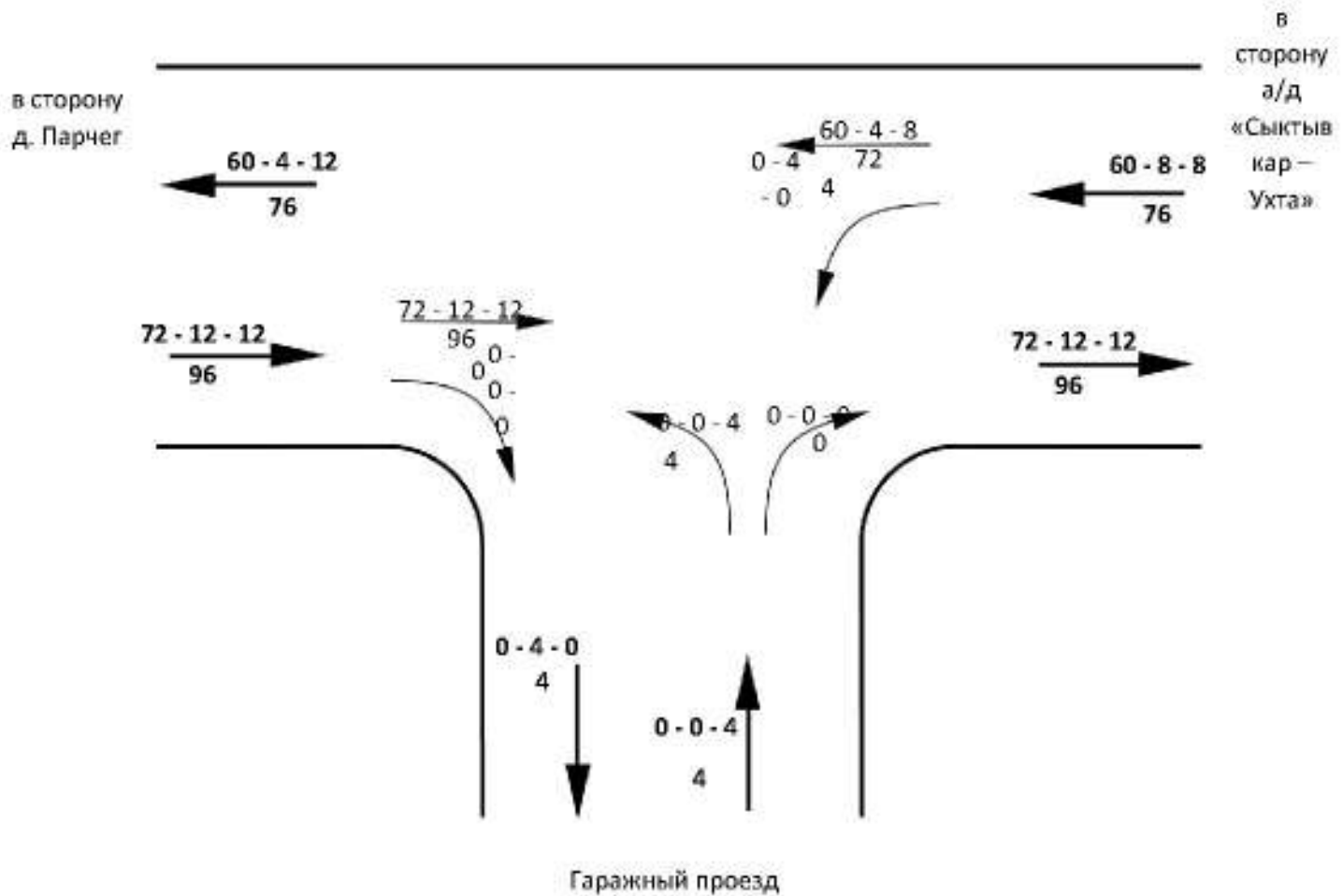


Условные обозначения:



- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час

Подъезд к д. Парчег, начало с. Зеленец (у д. 20 по ул. Центральной)

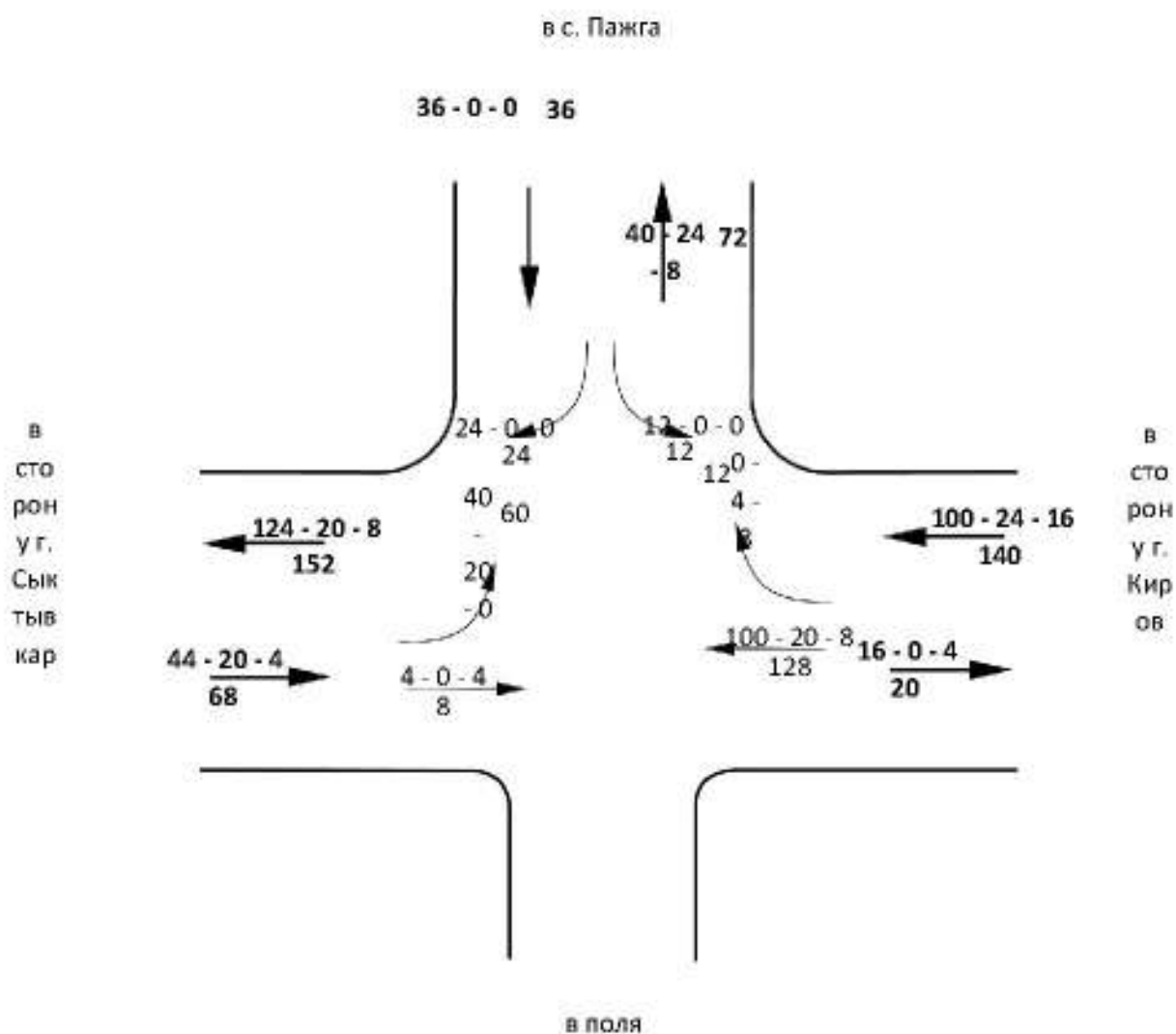


Условные обозначения:

- $50 - 1 - 2$   
 $60$
- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)
  - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час



# Перекресток автомобильных дорог Р-176 «Вятка» и «Подъезд к с. Пажга»

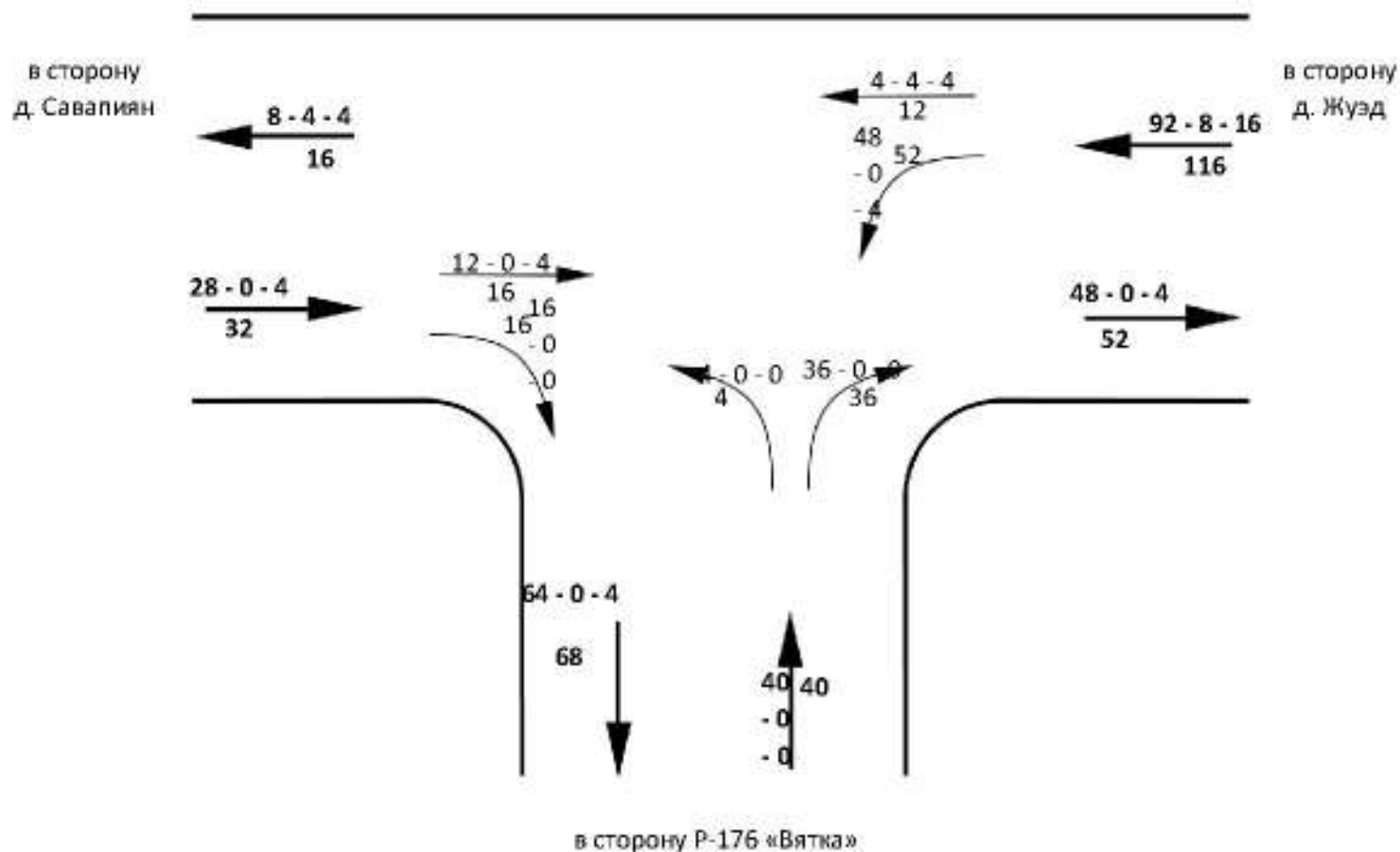


Условные обозначения:

50 - 1 - 2  
60 →

- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час

## Перекресток автомобильных дорог «Подъезд к с. Пажга» и «Савапийн-Пажга-Жуэд»

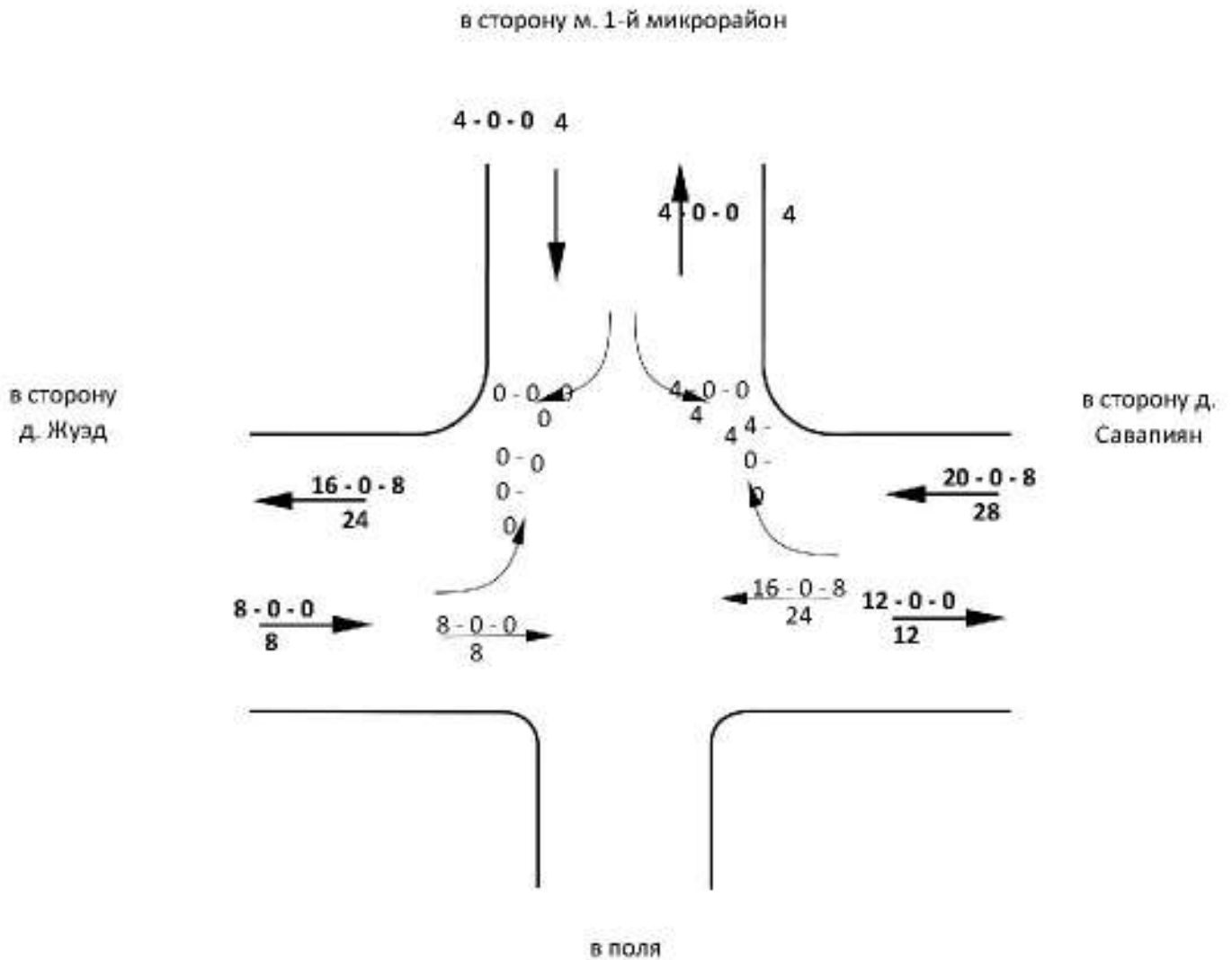


Условные обозначения:

- 50 - 1 - 2 - интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)  
 60 - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час



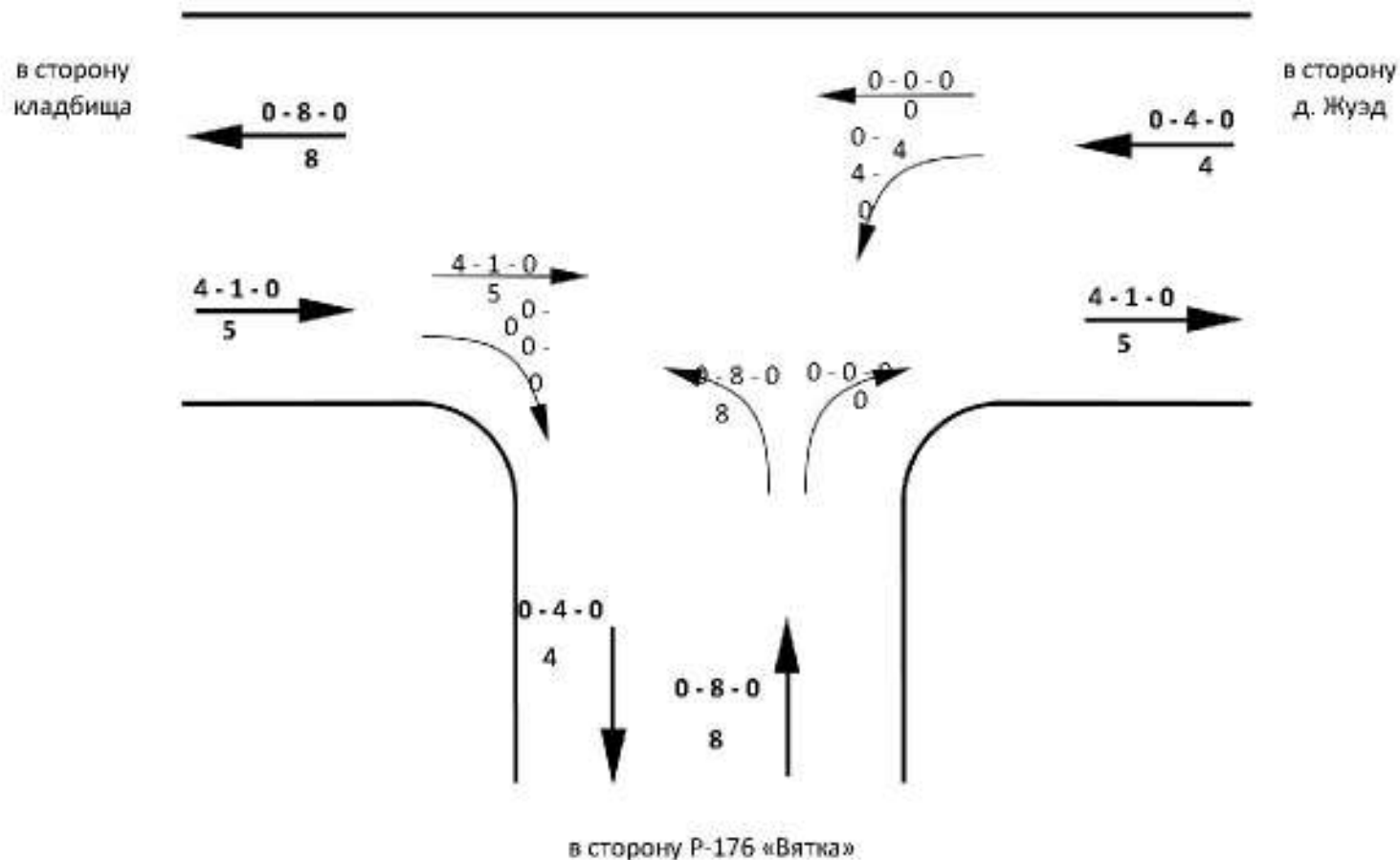
**Перекресток автомобильных дорог  
«1-й микрорайон – м. Чибин» и «Савапьян-Пажга-Жуэд»**



Условные обозначения:

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>50 - 1 - 2</b></p> <p><b>60</b> →</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)</li> <li>- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час</li> </ul> |
|---|---|

## Перекресток автомобильных дорог «Савапнян-Пажга-Жуэд» и «подъезд к кладб. Савапнян»

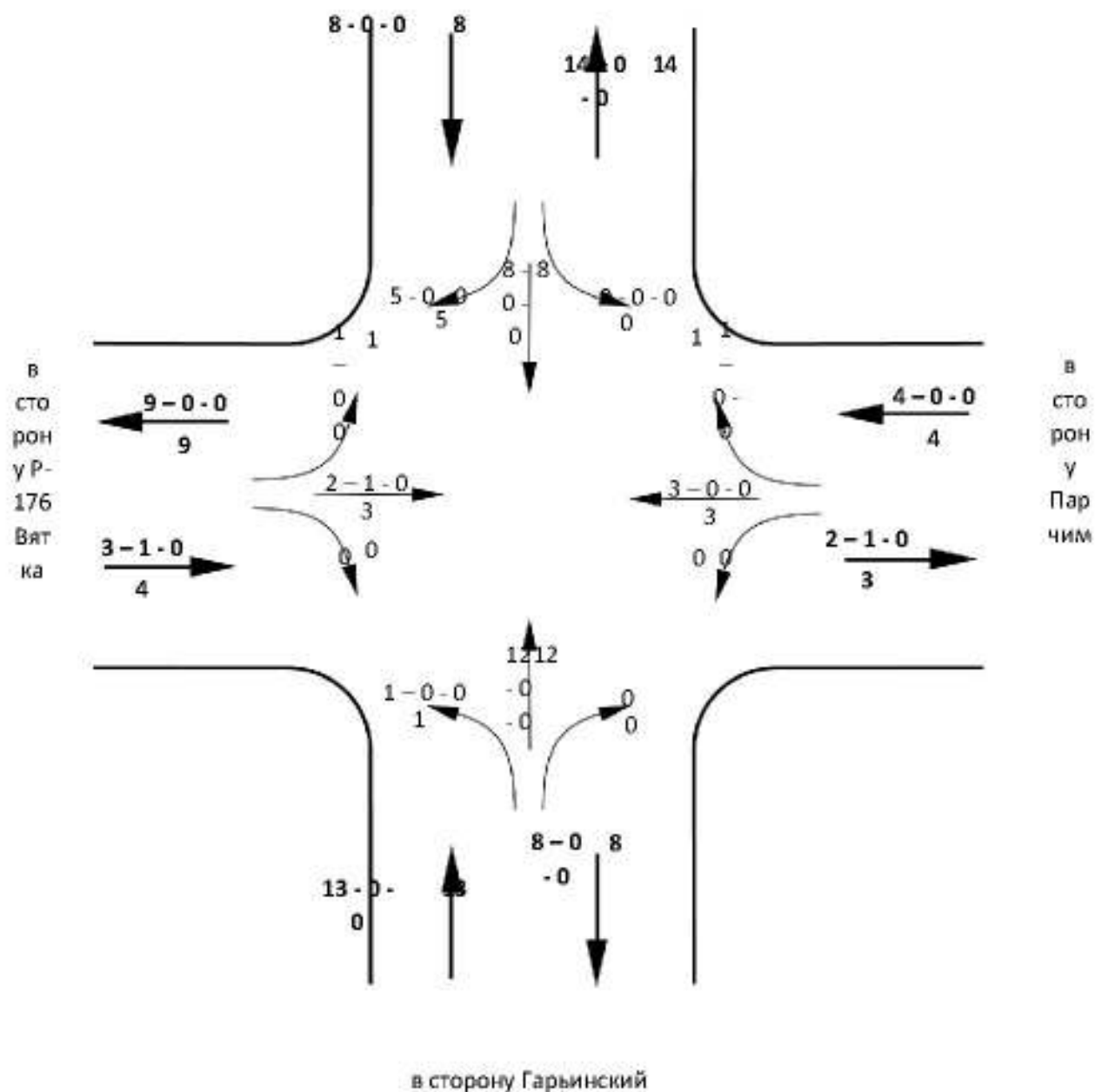


Условные обозначения:

- |   |  |   |
|---|--|---|
| $50 - 1 - 2$<br><hr style="width: 100px; margin: 0;"/> $60$ |  | - интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)<br>- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час |
|---|--|---|

# Перекресток автомобильных дорог «Саваниян-Пажга-Жузэд» и «Подъезд к м. ПМК»

в д. Пажга



Условные обозначения:

- |                      |   |
|----------------------|---|
| $50 - 1 - 2$<br>$60$ | <ul style="list-style-type: none"> <li>- интенсивность движения, физ. ед. в час (легковые – грузовые – автобусы)</li> <li>- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в час</li> </ul> |
|----------------------|---|

## Список используемой литературы

1. Генеральный план сельского поселения «Озёл» муниципального района «Сыктывдинский» Республики Коми.
2. Генеральный план МОСП «Мандач» МОМР «Сыктывдинский».
3. Внесение изменений в генеральный план сельского поселения «Зеленец» муниципального района «Сыктывдинский» Республики Коми.
4. Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения «Лэзым» муниципального образования муниципального района "Сыктывдинский" Республики Коми.
5. Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения «Ясенэг» муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский» Республики Коми.
6. Генеральный план сельского поселения «Зеленец» муниципального района муниципального образования «Сыктывдинский».
7. Генеральный план сельского поселения «Шошка» муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский».
8. Об утверждении Генерального плана муниципального образования сельского поселения «Слудка» муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский», Республики Коми.
9. Схема территориального планирования муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский».
10. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования муниципального района «Сыктывдинский» на период до 2020 года».
11. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2018 года. Таблица «21. Численность населения городов и пгт по федеральным округам и субъектам Российской Федерации на 1 января 2018 года». Федеральная служба государственной статистики.
12. Приказ Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

13. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 № 443-ФЗ.
14. Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003 г.
15. Приказ Минтранса России от 18.04.2019 № 114 «Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения».