ООО «МагистральПроект»

«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЮЖСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ»

Заказчик: Администрация Южского муниципального района Ивановской области

Муниципальный контракт № б/н от 27 ноября 2018 г.

Генеральный директор _____ Н.А. Лебедева

Главный инженер проекта _____ Н.А. Лебедева

г. Иваново

2018 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ **4**

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ **5**

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации **5**

1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД **5**

1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД **6**

1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом **6**

1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования **6**

1.6 Социально-экономическая характеристика поселения **7**

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий **7**

1.8 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса **7**

1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств **9**

1.10 Анализ пассажиро - и грузопотоков **10**

1.11 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием **10**

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД **10**

1.13 Анализ эффективности используемых методов ОДД **10**

1.14 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий **10**

2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ **17**

2.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД **17**

2.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов **19**

2.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий **20**

2.4 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству **20**

2.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог **23**

2.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения **24**

2.7 Организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации **25**

2.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения **26**

2.9 Применение реверсивного движения **28**

2.10 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 28

2.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков 28

2.12 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 29

2.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории 29

2.14 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 30

2.15 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) 31

2.16 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 31

2.17 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 32

2.18 Режимы работы светофорного регулирования 33

2.19 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 34

2.20 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 34

2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 36

2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 36

2.23 Организация велосипедного движения 38

2.24 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локальнореконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 39

2.25 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 39

2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 40

2.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения 40

2.28 Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий) 43

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 46

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 47

ПРИЛОЖЕНИЯ 48

ВВЕДЕНИЕ

Объект выполнения работ - Комплексная схема организации дорожного движения (далее – КСОДД) на территории Южского муниципального района Ивановской области.

Цель - разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (далее – ОДД) на территории муниципального образования.

Задачи:

- обеспечение безопасности дорожного движения;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Южского муниципального района Ивановской области получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД

В рамках оказания услуг по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) применены следующие методы получения исходной информации:

- Аналитический метод. Анализ полученной исходной информации от администрации Южского муниципального района Ивановской области:

1. Документы территориального планирования (Стратегия социально-экономического развития муниципального образования, Генеральный план муниципального образования, Правила землепользования и застройки муниципального образования, муниципальные и региональные программы по развитию дорожно-транспортного комплекса и повышению безопасности дорожного движения);
2. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
3. Характеристика транспортной инфраструктуры;
4. Организация дорожного движения: размещение и наименование технических средств организации дорожного движения;
5. Данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

- Натуральное обследование включало в себя:

1. Замер геометрических параметров элементов основных автомобильных дорог;
2. Замер скорости движения, плотности и интенсивности движения транспортных потоков;
3. Обследование территории Южского муниципального района Ивановской области на предмет наличия объектов дорожного сервиса, парковок;
4. Обследование существующей организации дорожного движения.

1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

Анализ деятельности органов местного самоуправления по ОДД показало, что администрацией Южского муниципального района Ивановской области проводится большая работа в области организации дорожного движения.

Действующей муниципальной программой «Развитие транспортной системы Южского муниципального района» на 2016 – 2021 предусмотрено:

- развитие и поддержание состояния автомобильных дорог общего пользования в нормативном состоянии;
- сохранение объема пассажирских перевозок на субсидируемых видах транспорта (маршрутах)
- обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;

В настоящее время продолжается разработка проектов организации дорожного движения на муниципальное образование.

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

В Южском муниципальном районе Ивановской области утверждена муниципальная программа от 16.11.2016 № 748-П «Развитие инфраструктуры и улучшение жилищных условий граждан Южского муниципального района», основными задачами которой являются:

– совершенствование сети автомобильных дорог.

– повышение комфорта и удобства поездок граждан за счет улучшения качественных показателей сети автомобильных дорог.

– расширение производственных возможностей экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры Южского муниципального района Ивановской области включены:

- улучшение технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения Южского муниципального района;
- обеспечение нормативного состояния дорожного покрытия автомобильных дорог общего пользования местного значения Южского муниципального района;
- снижение уровня аварийности, в том числе с участием детей;
- формирование у населения знаний по безопасности дорожного движения;
- создание условий, обеспечивающих комфортные условия для работы и отдыха населения на территории Южского муниципального района;

- повышение уровня благоустройства и улучшение эстетического состояния территорий сельских поселений;

- сохранение числа действующих направлений и объема пассажирских регулярных перевозок по маршрутам между населенными пунктами поселений Южского муниципального района;

Для развития транспортной инфраструктуры и улучшения условий проживания населения на территории Южского муниципального района Ивановской области планируется выполнение работ по ремонту автомобильных дорог.

1.6 Социально-экономическая характеристика поселения

Численность населения Южского муниципального района по состоянию на 2017 г. составляет 23 347 человек.

Таблица 1 – Оценка численности населения

Наименование показателей	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Численность населения на конец года, чел.	25 728	25 624	25 113	24 695	24 404	24 088	23 713	23 347

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

Транспортная система района представлена одним видом - автодорожной транспортной системой.

Дорожное хозяйство является одной из отраслей экономики страны, развитие которого очень сильно зависит от общего ее состояния, вместе с тем дорожное хозяйство, как один из элементов инфраструктуры экономики, оказывает такое же влияние на ее развитие.

Протяженность автомобильных дорог Южского муниципального района составляет 156,764 км.

Автомобильные дороги и дороги внутри населенных пунктов являются одним из важнейших элементов транспортной системы Южского муниципального района, оказывающей огромное влияние на её социальное и экономическое развитие. Ежегодный годовой прирост автомобильного парка составляет не менее 10%, в связи с этим растет объём производимых им как грузовых, так и пассажирских перевозок, соответственно растёт и интенсивность автомобильного движения.

Единственным видом транспорта на территории Южского муниципального района, обеспечивающего передвижение населения и перевозок грузов, является автомобильный транспорт.

1.8 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

По территории Южского муниципального района организованы пассажирские перевозки по межрегиональным и межмуниципальным маршрутам:

- г. Пучеж- г. Москва;
- г. Иваново- г. Н.Новгород;

- г. Иваново- г. Пучеж;
- г. Иваново – п. Верхний Ландех;
- г. Иваново – с. Мугреевский.

Место посадки и высадки пассажиров: п. Верхний Ландех, ул. Пионерская, д.6.

Таблица 2 - Перечень мест нахождения остановочных пунктов общественного транспорта

Наименование	**Координаты, адреса**
Городское поселение	
Сельхозтехника, Магазин Новый, Школа №3, Почта, Фабрика, Юбилейный, Молокозавод, Крестьянка, Жасмин, Клуб, Автовокзал, Прогонная	Маршрут № 1-г «Сельхозтехника-Молокозавод»
1-я Нижегородская, Баня №1, Магазин ИП Балябина, Почта, Фабрика, Торговый центр,	Маршрут № 2-г «1-я «Нижегородская - Нефёдово»
Между населенными пунктами	
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Клестово, д.Черемисино, с.Мугреево-Никольское, д.Китайново, д.Кочергино, д.Лукино, д.Шеверниха, с.Талицы, с.Мугреевский	Южа - Мугреевский
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), м.Серзух, с.Моста	Южа - Моста
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Нагорное, с.Преображенское, Спортивно-реабилитационный центр, д.Колягино, д.Домнино, д.Травино, с.Хотимль, д.Волокобино	Южа –Волокобино
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Тарантаево, д.Реброво, д.Костяево, д.Соино, д.Русино, с.Холуй, д.Селищи	Южа-Селищи
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Глушицы, д.Пустынь, с.Новоклязьминское	Южа-Новоклязьминское
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Быково, д.Легково, д.Тарасиха, д.Горки, д.Груздево	Южа-Груздево
г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Тарантаево, д.Реброво, д.Костяево, д.Соино, д.Русино, с.Холуй, д.Гавришево, д.Мордовское, д.Снегирево, д.Косовка, д.Михеево, д.Изотино, д.Маньшино, д.Лучкино	Южа-Лучкино

Таблица 3 – мостовые сооружения

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Паспортное наименование дороги	Экспл км	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование ближайшего населенного пункта	Показатели искусственного сооружения			
						Материал пролетного строения	Проектная нагрузка	Год ввода	Состояние
	24235820 ОП МП		0,2 км	Ручей Черный	В черте с. Талицы	металл	15 т.		удв.
	24235822 ОП МП	ул.Московская	0,1 км	р. Теза	В черте с. Холуй	дерево			удв.
	24 235 ОП МР 011	Новоклязьминское - Косиково - Павлицы	4 км	Оз. Середник	д. Косиково	дерево	Н-30, НГ-		хор
	24 235 ОП МР 031	Хотимль - Емельяново	1 км	р. Теза	д. Емельяново	Понтонный металлический			удв.

	24 235 ОП МР 011	Новклязьминское - Косиково - Павлицы	км	Оз. Середник	д. Павлицы	железо-бетон	НК-30, НГ-60		удв.

1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

Передвижение по территории населенных пунктов муниципального района осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием. В результате анализа пассажиропотока наблюдается снижение годового объема пассажирооборота в связи с естественной убылью населения, а также ростом уровня автомобилизации населения.

На территории Южского муниципального района автостанции отсутствуют. Ближайшая автостанция располагается по адресу: г. Южа, ул. Фрунзе, 1а.

Таблица 4 - Характеристика автобусного сообщения

№ маршрута	Наименование маршрута	Через какие населенные пункты по территории района проходит	Тип сообщения (пригородный, междугородний)	Сезонность (круглогодичное, летнее, иное сообщение)	Кол-во рейсов		пассажирооборот	
					В день	В неделю	В среднем чел. За рейс	В среднем чел. За 1 неделю
1	Южа - Мугреевский	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Клестово, д.Черемисино, с.Мугреево-Никольское, д.Китайново, д.Кочергино, д.Лукино, д.Шеверниха, с.Талицы, с.Мугреевский	пригородный	круглогодичное	0,57	4	9-10	37-38
2	Южа - Моста	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), м.Серзух, с.Моста	пригородный	круглогодичное	0,57	4	9-10	35-36
4а	Южа – Волокобино	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Нагорное, с.Преображенское, Спортивно-реабилитационный центр, д.Колягино, д.Домнино, д.Травино, с.Хотимль, д.Волокобино	пригородный	круглогодичное	0,14	1	4-5	4-5
6	Южа-Селищи	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Тарантаево, д.Реброво, д.Костяево, д.Соино, д.Русино, с.Холуй, д.Селищи	пригородный	круглогодичное	0,57	4	2-3	11-12
7	Южа-Новоклязьминское	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Глушицы, д.Пустынь, с.Новоклязьминское	пригородный	круглогодичное	0,57	4	7-8	29-30
8	Южа-Груздево	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Быково, д.Легково, д.Тарасиха, д.Горки, д.Груздево	пригородный	круглогодичное	0,57	4	6-9	27-28
9	Южа-Лучкино	г.Южа (пункт продажи билетов Южа), д.Тарантаево, д.Реброво, д.Костяево, д.Соино, д.Русино, с.Холуй, д.Гавришево, д.Мордовское, д.Снегирево, д.Косовка, д.Михеево, д.Изотино, д.Маньшино, д.Лучкино	пригородный	круглогодичное	0,57	4	5-6	22-24

1.10 Анализ пассажиро - и грузопотоков

Годовой пассажирооборот составляет в среднем составляет 8 333 тыс. чел.

Данные о среднем годовом грузообороте в Южском муниципальном районе отсутствуют.

1.11 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Светофорное регулирование в Южском муниципальном районе Ивановской области отсутствует.

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

Технические средства организации дорожного движения в Южском муниципальном районе Ивановской области находятся в удовлетворительном состоянии.

1.13 Анализ эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Южском муниципальном районе Ивановской области показал, что основными направлениями является:

- обеспечение работоспособности дорожной сети;
- развитие сети автомобильных дорог общего пользования;
- сохранение существующей сети автомобильных дорог
- снижение количества дорожно-транспортных происшествий и мест концентрации ДТП.

1.14 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основные показатели аварийности в Южском муниципальном районе Ивановской области представлены в таблицах 5-10.

Таблица 5 - Сводка ДТП (Общее количество ДТП, погибшие, раненые) с 01.01.2016 по 31.12.2016

№	Наименование	Количество
1.	Количество ДТП	85
2.	Погибло	2
3.	Ранено	19
4.	Погибло детей	0
5.	Ранено детей	1
6.	Повреждено ТС	134

Таблица 6 - Сводка ДТП (Общее количество ДТП, погибшие, раненые) с 01.01.2017 по 31.12.2017

№	Наименование	Количество
1.	Количество ДТП	107
2.	Погибло	1
3.	Ранено	24
4.	Погибло детей	0

5.	Ранено детей	0
6.	Повреждено ТС	177

Таблица 7 - Сводка ДТП (Общее количество ДТП, погибшие, раненые) с 01.01.2018 по 25.11.2018

№	Наименование	Количество
1.	Количество ДТП	78
2.	Погибло	4
3.	Ранено	20
4.	Погибло детей	0
5.	Ранено детей	3
6.	Повреждено ТС	113

Таблица 8 - Сводка ДТП по дням недели 01.01.2016 по 31.12.2016

	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Всего
Всего								
ДТП	15	9	9	9	12	16	15	85
Погибло всего	1	0	0	1	0	0	0	2
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	6	1	2	3	1	2	4	19
в т.ч.детей	0	1	0	0	0	0	0	1
Груздевский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	1	1
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	1	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Изотинский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мостовский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреево-Никольский								
ДТП	1	0	0	0	0	0	0	1
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреневский святоозерский								

ДТП	1	0	0	0	0	0	1	2
Погибло всего	1	0	0	0	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	1	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Нефедовский								
ДТП	1	0	1	1	0	0	0	3
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Новоклязьминский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Преображенский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Талицкий								
ДТП	1	0	0	0	0	1	0	2
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	1	0	0	0	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Холуйский								
ДТП	0	0	0	0	1	3	1	5
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	1	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Хотимльский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
г. Южа								
ДТП	7	7	3	6	9	8	8	48
Погибло всего	0	0	0	1	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	2	1	2	1	0	1	1	8
в т.ч.детей	0	1	0	0	0	0	0	1

Таблица 9 - Сводка ДТП по дням недели 01.01.2017 по 31.12.2017

	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Всего
Всего								
ДТП	18	9	13	12	17	13	25	107
Погибло всего	1	0	0	0	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	2	3	4	0	2	7	6	24
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Груздевский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Изотинский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мостовский								
ДТП	0	0	0	1	0	0	0	1
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреево-Никольский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреневский святоозерский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	1	1
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Нефедовский								
ДТП	1	0	0	0	0	0	0	1
Погибло всего	1	0	0	0	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	1	0	0	0	0	0	0	1
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Новоклязьминский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0

Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Преображенский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Талицкий								
ДТП	1	0	1	1	0	2	0	5
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Холуйский								
ДТП	2	0	0	0	0	0	1	3
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Хотимльский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
г. Южа								
ДТП	13	8	10	9	13	6	16	75
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	1	3	2	0	2	4	3	15
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0

Таблица 10 - Сводка ДТП по дням недели 01.01.2018 по 25.11.2018

	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Всего
Всего								
ДТП	7	7	10	11	10	19	14	78
Погибло всего	0	0	0	2	1	1	0	4
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	1	1	0	6	2	7	3	20
в т.ч.детей	0	0	0	2	0	0	1	3
Груздевский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0

в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Изотинский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мостовский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреево-Никольский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Мугреневский святоозерский								
ДТП	0	0	0	1	1	0	0	2
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Нефедовский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Новоклязьминский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Преображенский								
ДТП	0	0	0	0	0	1	0	1
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Талицкий								
ДТП	1	0	0	0	0	0	1	2
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0

Холуйский								
ДТП	1	1	0	0	0	0	0	2
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Хотимльский								
ДТП	0	0	0	0	0	0	0	0
Погибло всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	0	0	0	0	0	0	0	0
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
г. Южа								
ДТП	4	4	7	6	7	13	8	49
Погибло всего	0	0	0	2	0	0	0	2
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0	0	0
Ранено всего	1	1	0	3	1	3	1	10
в т.ч.детей	0	0	0	1	0	0	0	1

2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

2.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Южского муниципального района Ивановской области принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально - экономического и градостроительного развития, а также деловую активность на территории района.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, разработаны три сценария на вариантной основе: вариант 1 (базовый), вариант 2 (умеренно-оптимистический) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

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

Вариант 1 (базовый)

Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора при стагнации государственного спроса.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический)

На территории района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций, муниципально-частного партнерства.

Вариант 3 (Экономически обоснованный)

На территории района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог в районе, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной

инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленных в таблице 11.

Таблица 11 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование целевого индикатора (показателя)	Ед. изм.	Значение целевых индикаторов (показателей)		
	Уровень содержания сети автомобильных дорог Южского муниципального района		100		100
	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			253,4
	Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			43,618
	Прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			41,417
	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			2,201
	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			65
	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года (с учетом автомобильных дорог поселений)	км			167,618

	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года (с учетом автомобильных дорог поселений)				66,15

2.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов

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

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

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

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

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

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

Анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД показывает, что социально- экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации

не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, базовый (реалистичный) вариант развития Южского муниципального района Ивановской области является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2033 года.

2.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между населенными пунктами и улицами в населенных пунктах. Для повышения транспортной связности нет необходимости в строительстве новых дорог.

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

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

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги сельского поселения;
- дороги муниципального района;

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления муниципального района.

На территории Южского муниципального района Ивановской области основные дороги вне населенных пунктов относятся к IV, V техническим категориям, в населенных пунктах – к улицам в жилой застройке.

Таблица 12 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Южского муниципального района

№ п/п	Сведения о собственнике, владельце автомобильной дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Протяженность автомобильной дороги	Сведения о соответствии автомобильной дороги и ее участков техн. характер. класса и категория автодороги		Вид разрешенного использования
				В границах зоны содержания	Класс дороги	Категория дороги	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Южский муниципальный район	Груздево - Кашино	24 235 ОП МР 001	0,14	3	V	ОП
2	Южский муниципальный район	Домнино - Травино	24 235 ОП МР 002	2,19	3	V	ОП
3	Южский муниципальный район	Емельяново - Суземье	24 235 ОП МР 003	2,201	3	V	ОП
4	Южский муниципальный район	Емельяново - Круглово	24 235 ОП МР 004	1,524	3	V	ОП
5	Южский муниципальный район	Истоки - Легково	24 235 ОП МР 005	0,638	3	V	ОП
6	Южский муниципальный район	Ирыхово - Михали	24 235 ОП МР 006	1,965	3	V	ОП
7	Южский муниципальный район	Кашино - Б. Ламна	24 235 ОП МР 007	4,297	3	V	ОП
8	Южский муниципальный район	Мордовское - Сергеево	24 235 ОП МР 008	0,603	3	V	ОП
9	Южский муниципальный район	Мугреевский - 56 Пикет	24 235 ОП МР 009	4,24	3	V	ОП
10	Южский муниципальный район	Мугреево-Никольское - Мугреево-Дмитревское	24 235 ОП МР 010	1,586	3	IV	ОП
11	Южский муниципальный район	Новоклязьминское - Косиково - Павлицы	24 235 ОП МР 011	4,725	3	IV	ОП
12	Южский муниципальный район	Петушки - Пашки	24 235 ОП МР 012	2,182	3	V	ОП
13	Южский муниципальный район	Подъезд к Гавришово	24 235 ОП МР 013	0,193	3	V	ОП

14	Южский муниципальный район	Подъезд к Снегирево	24 235 ОП МР 014	0,459	3	V	ОП
15	Южский муниципальный район	Подъезд к Косовка	24 235 ОП МР 015	0,107	3	V	ОП
16	Южский муниципальный район	Подъезд к Маньшино	24 235 ОП МР 016	0,835	3	V	ОП
17	Южский муниципальный район	Подъезд к Глушицы	24 235 ОП МР 017	0,512	3	IV	ОП
18	Южский муниципальный район	Подъезд к Мальцево	24 235 ОП МР 018	0,661	3	V	ОП
19	Южский муниципальный район	Подъезд к Подъелово	24 235 ОП МР 019	0,749	3	V	ОП
20	Южский муниципальный район	Подъезд к Горки	24 235 ОП МР 020	0,38	3	V	ОП
21	Южский муниципальный район	Подъезд к Взвоз	24 235 ОП МР 021	0,507	3	V	ОП
22	Южский муниципальный район	Подъезд к Китайново	24 235 ОП МР 022	0,124	3	V	ОП
23	Южский муниципальный район	Подъезд к Кочергино	24 235 ОП МР 023	0,238	3	V	ОП
24	Южский муниципальный район	Подъезд к Лукино	24 235 ОП МР 024	0,254	3	V	ОП
25	Южский муниципальный район	Подъезд к Погорелка	24 235 ОП МР 025	0,784	3	V	ОП
26	Южский муниципальный район	Подъезд к Сойно	24 235 ОП МР 027	0,106	3	V	ОП
27	Южский муниципальный район	Подъезд к Русино	24 235 ОП МР 028	0,208	3	V	ОП
28	Южский муниципальный район	Селищи - Ирыхово	24 235 ОП МР 029	2,26	3	IV	ОП
29	Южский муниципальный район	Селищи - Спасское	24 235 ОП МР 030	1,46	3	IV	ОП
30	Южский муниципальный район	Хотимль - Емельяново	24 235 ОП МР 031	1,233	3	IV	ОП
31	Южский муниципальный район	Хотимль - Кишариха	24 235 ОП МР 032	0,712	3	V	ОП
32	Южский муниципальный район	Подъезд к	24 235 ОП МР 033	0,556	3	IV	ОП

33	Южский муниципальный район	Подъезд к Мугреево-Никольское участок № 1 (б)	24 235 ОП МР 034	0,13	3	IV	ОП
34	Южский муниципальный район	Подъезд к Мугреево-Никольское участок № 2 (б)	24 235 ОП МР 035	0,291	3	IV	ОП
35	Южский муниципальный район	Подъезд к Мугреево-Никольское участок № 3 (м)	24 235 ОП МР 036	0,371	3	IV	ОП
36	Южский муниципальный район	Круглово - Максимово	24 235 ОП МР 037	0,702	3	V	ОП
37	Южский муниципальный район	Круглово - Тараканово	24 235 ОП МР 038	1,334	3	V	ОП
38	Южский муниципальный район	Подъезд к Илейкино	24 235 ОП МР 039	1,799	3	V	ОП
39	Южский муниципальный район	Подъезд к Михеево	24 235 ОП МР 040	0,127	3	V	ОП
40	Южский муниципальный район	Тараканово - Федьково	24 235 ОП МР 041	1,318	3	V	ОП

Таблица 13 – Перечень мостовых сооружений на автомобильных дорогах Южского муниципального района Ивановской области

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Паспортное наименование дороги	Эксп л км	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование ближайшего населенного пункта	Показатели искусственного сооружения			
						Материал пролетного строения	Проектная нагрузка	Год ввода	Состояние
	24235820 ОП МП		0,2 км	Ручей Черный	В черте с. Талицы	металл	15 т.		удв.
	24235822 ОП МП	ул.Московская	0,1 км	р. Теза	В черте с. Холуй	дерево			удв.
	24 235 ОП МР 011	Новоклязьминское - Косиково - Павлицы	4 км	Оз. Середник	д. Косиково	дерево	Н-30, НГ-		хор
	24 235 ОП МР 031	Хотимль - Емельяново	1 км	р. Теза	д. Емельяново	Понтонный металлический			удв.
	24 235 ОП МР 011	Новклязьминское - Косиково - Павлицы	5 км	Оз. Середник	д. Павлицы	железо-бетон	НК-30, НГ-60		удв.

2.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основной транспортный поток в Южском муниципальном районе Ивановской области проходит по автомобильной дороге межмуниципального значения Южа - Холуй - Дубакино.

Изменение распределения транспортных потоков в Южском муниципальном районе Ивановской области не предвидится.

2.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт (далее – ЦУП);
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- периферийное оборудование.

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

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

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

Подключаются контролеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной GPRS, 3G, 4G, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

Из вышесказанного следует, что безопасность на автомобильных дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

В рамках разработки КСОДД для Южского муниципального района Ивановской области внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого

количества ДТП и отсутствия образования заторовых ситуаций.

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

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

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

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

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт - «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002» (Утвержден распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002 № ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим

исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

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

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

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных сетей.

2.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью ТСОДД.

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных

владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

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

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

В рамках разработки КСОДД для Южского муниципального района Ивановской области внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

2.9 Применение реверсивного движения

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

Необходимость введение реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. В утренние часы «пик» автомобильные дороги перегружены потоками автотранспорта в сторону концентрации рабочих мест, в вечерние часы «пик» - в обратную сторону. Выделение полосы для направления с более интенсивным движением в данное время суток помогает избежать многочасовых пробок.

На территории Южского муниципального района Ивановской области нет необходимости в организации реверсивного движения в связи с малым транспортным парком и отсутствием заторовых ситуаций.

2.10 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Регулярное сообщение между населенными пунктами поселений Южского муниципального района осуществляется по 7 маршрутам протяженностью 361,8 км.

Все основные населенные пункты охвачены автобусным движением.

В рамках разработки КСОДД для Южского муниципального района Ивановской области ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду охвата всех основных населенных пунктов района.

2.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Южском муниципальном районе Ивановской области является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров. В связи с изложенным необходимость в ее изменении отсутствует.

2.12 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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Южском муниципальном районе Ивановской области является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров. В связи с изложенным необходимость в ее изменении отсутствует.

2.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

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

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

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

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

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

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

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

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

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

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

В настоящее время в населенных пунктах Южского муниципального района Ивановской области ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений

необходима установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

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

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

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований.

В рамках натурного обследования собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных населенных пунктах района. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами присутствуют, но не везде. Можно выделить лишь несколько парковочных зон, оборудованных в заездных карманах. Данного количества почти достаточно при учете существующей нагрузке на УДС населенных пунктов района. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, которые позволяют удовлетворить существующие потребности жителей.

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

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

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест в районах социально-значимых объектов (школы, детские сады, поликлиники).

В рамках разработки КСОДД для Южского муниципального района Ивановской области предложений по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) не предусматривается.

2.16 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации

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

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах и селах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом.

В муниципальном районе не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в муниципальном районе не загружена, систематического возникновения заторных ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в Южском муниципальном районе Ивановской области отсутствует.

2.17 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Светофоры устанавливают при наличии хотя бы одного из следующих условий:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 14.

Таблица 14 - 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 дорога в одном, наиболее загруженном, направлении**
1	**1**	**750**	**75**
		670	**100**
		580	**125**
		500	**150**

		410 **380**	**175** **190**
2 и более	**1**	**900** **800** **700** **600** **500** **400**	**75** **100** **125** **150** **175** **200**
2 или более	**2 или более**	**900** **825** **750** **675** **600** **525** **480**	**100** **125** **150** **175** **200** **225** **240**

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

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

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

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

На территории Южского муниципального района Ивановской области нет необходимости в установке светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

2.18 Режимы работы светофорного регулирования

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Южском муниципальном районе Ивановской области нет необходимости, в связи с отсутствием в районе светофорных объектов. Введение новых светофорных объектов в районе не планируется в связи с отсутствием на территории района проблемных участков.

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

На участках автомобильных дорог Южского муниципального района Ивановской области необходимо провести мероприятия по понижению аварийности участков путём применения технических средств организации дорожного движения:

- с. Мугреевский, поворот с ул. Советская на ул. Набережная;
- с. Талицы, поворот с ул. Техническая на ул. Ленина;
- с. Холуй, поворот с ул. Парижской Коммуны на ул. Путилова.

Анализ условий дорожного движения в Южском муниципальном районе Ивановской области показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет являться ремонт, капитальный ремонт, строительство и реконструкция линейных объектов улично-дорожной сети.

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

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

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

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

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или

надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

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

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

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходных переходов по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований, а именно замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков,наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;

создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

- ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

- СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

На основании СП 59.13330.2016 Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.

В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустраивают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения в Южском муниципальном районе Ивановской области в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения

участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

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

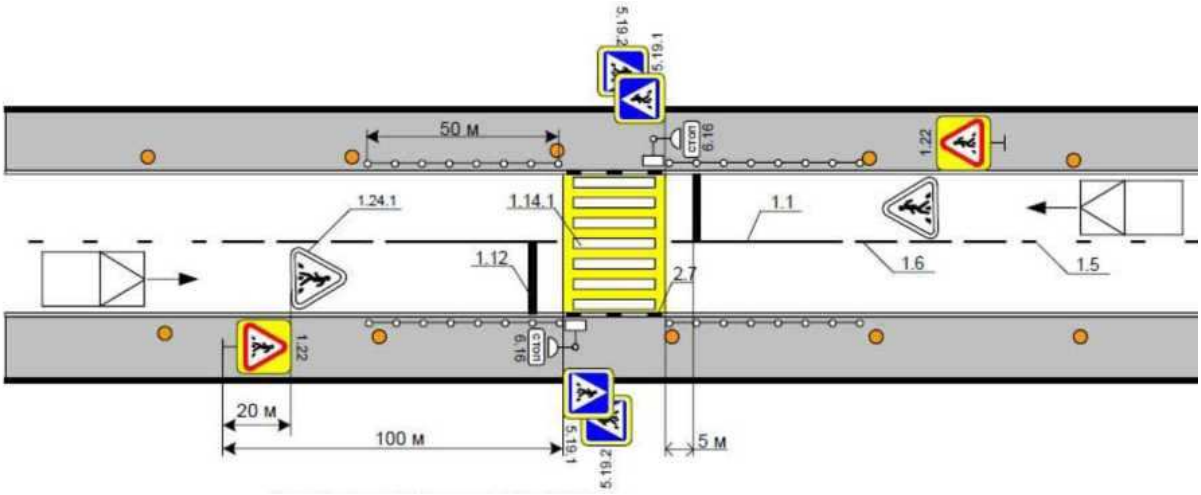
К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей относятся:

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

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 1):

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

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



- **пешеходные ограждения**
- **искусственное освещение**
- **разметка 2.7**
- **транспортный светофор типа Т.1**
- **пешеходный светофор типа П.1 или П.2**

Рисунок 1 - Оборудование пешеходного перехода (образец)

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

2.23 Организация велосипедного движения

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично-дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

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

В соответствии с планами по развитию Южского муниципального района Ивановской области отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На основании вышеизложенного, предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к местам массового отдыха и развлечений. Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования велосипедистами и пешеходами. Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается

предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

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

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

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

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

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

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

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Южского муниципального района Ивановской области необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-

транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

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

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- превышение скорости;
- выезд на встречную полосу движения;
- выезд на тротуар;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обусловливается особенностями градостроительной и районной компоновки.

Мероприятия по установке средств видеофиксации необходимо планировать после более детального анализа участков дорог.

2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В связи с тем, что эвакуация в Южском муниципальном районе Ивановской области осуществляется сравнительно редко, необходимость в организации специализированной стоянки отсутствует.

2.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности муниципального образования должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблицах 15 и 16. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики

состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 15 - Программа мероприятий КСОДД

N п/п	**Наименование основного мероприятия/мероприятия/ Источник ресурсного обеспечения**	**2018 год Руб.**	**2019 год Руб.**	**2020 год Руб.**	**2021-2033 год Руб.**
Подпрограмма, всего		**4 545 731,55**	**4 233 642,96**	**4 233 642,96**	55 037 358,48
бюджетные ассигнования:		4 545 731,55	4 233 642,96	4 233 642,96	55 037 358,48
- бюджет Южского муниципального района		4 545 731,55	4 233 642,96	4 233 642,96	55 037 358,48
1.	***Основное мероприятие*** «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Южского муниципального района и сельских поселений Южского муниципального района»	4 545 731,55	*4 233 642,96*	*4 233 642,96*	55 037 358,48
	бюджетные ассигнования	4 545 731,55	4 233 642,96	4 233 642,96	55 037 358,48
	-бюджет Южского муниципального района	4 545 731,55	4 233 642,96	4 233 642,96	55 037 358,48
1.1	Иные межбюджетные трансферты из бюджета Южского муниципального района бюджетам сельских поселений на исполнение передаваемых полномочий по содержанию автомобильных дорог и улиц в населенных пунктах сельского поселения	0,00	0,00	0,00	0,00
	бюджетные ассигнования	0,00	0,00	0,00	0,00
	-бюджет Южского муниципального района	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Иные межбюджетные трансферты из бюджета Южского муниципального района бюджетам сельских поселений на исполнение передаваемых полномочий по содержанию автомобильных дорог Южского муниципального района	0,00	0,00	0,00	0,00
	бюджетные ассигнования	0,00	0,00	0,00	0,00
	-бюджет Южского муниципального района	0,00	0,00	0,00	0,00

1.3	Обеспечение дорожной деятельности в сельских поселениях Южского муниципального района	3 144 205,76	3 047 280,69	3 047 280,69	39 614 648,97
	бюджетные ассигнования	3 144 205,76	3 047 280,69	3 047 280,69	39 614 648,97
	-бюджет Южского муниципального района	3 144 205,76	3 047 280,69	3 047 280,69	39 614 648,97
1.4	Обеспечение дорожной деятельности в Южском муниципальном районе	815 750,79	1 025 066,51	1 025 066,51	13 325 864,63
	бюджетные ассигнования	815 750,79	1 025 066,51	1 025 066,51	13 325 864,63
	-бюджет Южского муниципального района	815 750,79	1 025 066,51	1 025 066,51	13 325 864,63
1.5	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельских поселениях	565 775,00	150 000,00	150 000,00	1 950 000,00
	бюджетные ассигнования	565 775,00	150 000,00	150 000,00	1 950 000,00
	-бюджет Южского муниципального района	565 775,00	150 000,00	150 000,00	1 950 000,00
1.6	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Южского муниципального района	0,00	11 295,76	11 295,76	146 844,88
	бюджетные ассигнования	0,00	11 295,76	11 295,76	146 844,88
	-бюджет Южского муниципального района	0,00	11 295,76	11 295,76	146 844,88
1.7	Разработка проектно-сметной документации, составление проектных и локальных смет, проверка достоверности определения сметной стоимости объектов с выдачей заключения в сфере дорожной деятельности	20 000,00	0,00	0,00	0,00
	бюджетные ассигнования	20 000,00	0,00	0,00	0,00
	-бюджет Южского муниципального района	20 000,00	0,00	0,00	0,00

Таблица 16 - Очередность реализации мероприятий

№ п/п	Наименование объекта	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Первая очередь (2019 - 2026 г.г.)	Расчетный срок (2027 - 2033 г.г.)
1	а/д д.Селищи - д. Ирыхово	Строительство	2,26	Х	
2	а/д д.Емельяново - д. Круглово	Реконструкции	2,201	Х	
3	а/д с. Хотимль- д. Емельяново	Капитальный ремонт	1,233	Х	
4	а/д Подъезд к Вввоз	Строительство	0,507		Х
5	а/д д. Домнино – д. Травино	Ремонт	2,19		Х

6	а/д д. Емельяново - д. Суземье	Ремонт	1,524		X
7	Мост д. Хотимль – д.Емельяново через р. Теза	Строительство	38,65	X	
8	Мост с.Холуй, ул.Московская, через р. Теза	Капитальный ремонт	60	X	
9	Мост с. Новоклязьминское – д.Косиково через оз. Середник	Ремонт	0,0245		X
10	Мост д.Косиково – д. Павлицы через оз. Середник	Ремонт	0,03016		X

2.28 Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий)

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

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

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть района является элементом транспортной системы Ивановской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети требуют реализации с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

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

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

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

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Основными функциями администрации Южского муниципального района Ивановской области по реализации КСОДД являются:

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

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями,

участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Южского муниципального района Ивановской области.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

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

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

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

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

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Южского муниципального района Ивановской области, выявлены основные проблемы транспортного комплекса, проведен социально-экономический анализ, создан прогноз социально-экономического развития до 2033 года, выявлены основные тенденции.

Анализ основных проблем транспортного комплекса муниципального образования показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно. Опорная сеть удовлетворяет условиям комфортного передвижения (загрузка менее 70%).

Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с организацией дорожного движения, несоответствием технических средств организации дорожного движения.

Даны рекомендации по развитию велосипедного транспорта и пешеходного движения, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков, а также по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов и велосипедистов.

Создана взаимоувязанная адресная программа мероприятий с определением источников финансирования.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по ремонту объектов транспортной инфраструктуры Южского муниципального района Ивановской области проводилась укрупненно.

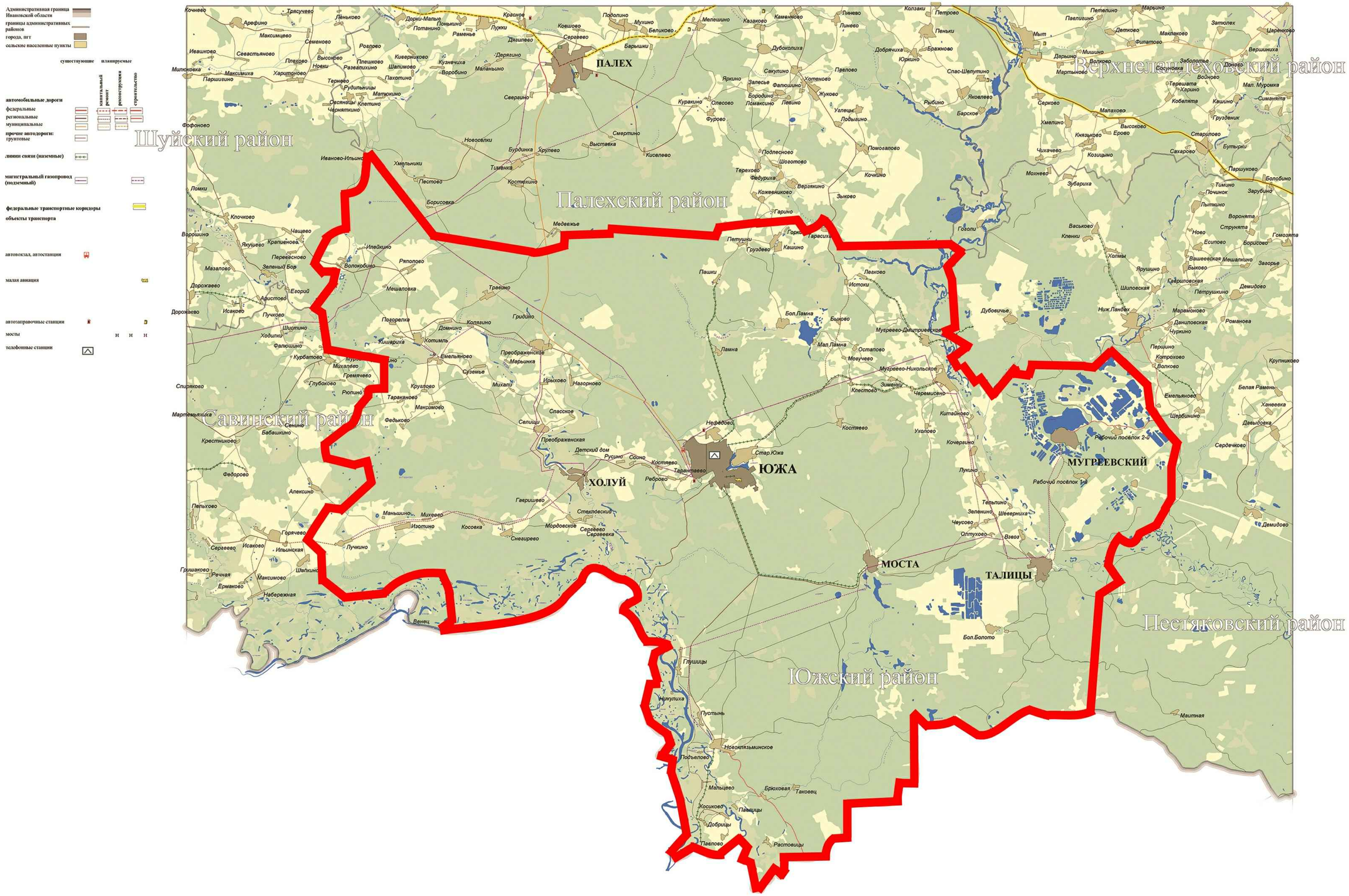
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
3. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 22.11.2005 № 296-ст)»
4. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
5. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
6. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
7. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
8. ГОСТ Р 51256-2011. «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»
9. ГОСТ 33127-2014. «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»
10. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
11. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования
12. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
13. ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»
14. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги
15. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений
16. ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

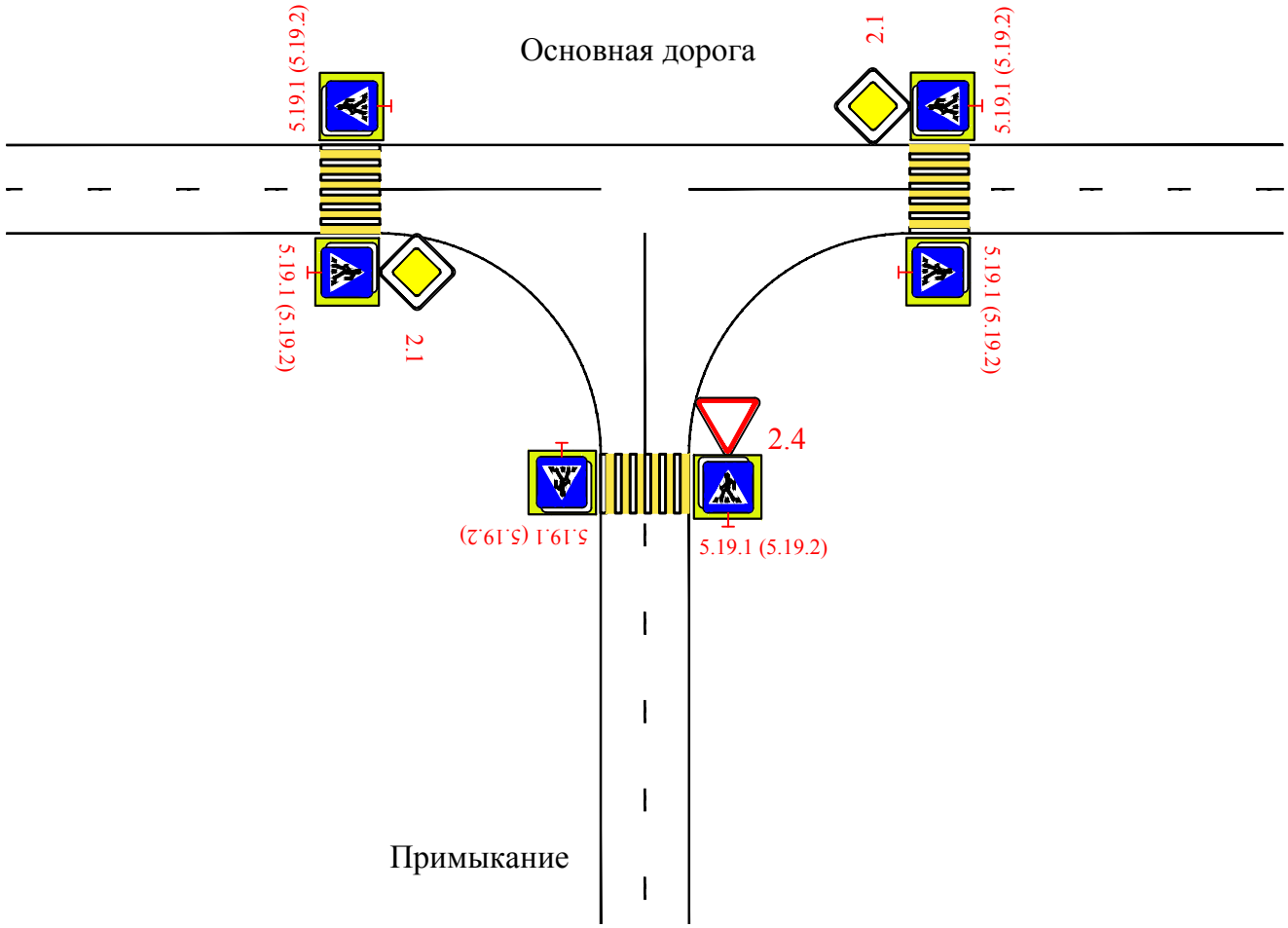
Карта (схема) планируемого размещения объектов транспорта, путей сообщения, информатики и связи



Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Формат А2

Приложение 2.
Схема организации дорожного движения на примыкании к дороге



Условные обозначения:

2.4 - дорожные знаки требующие установки

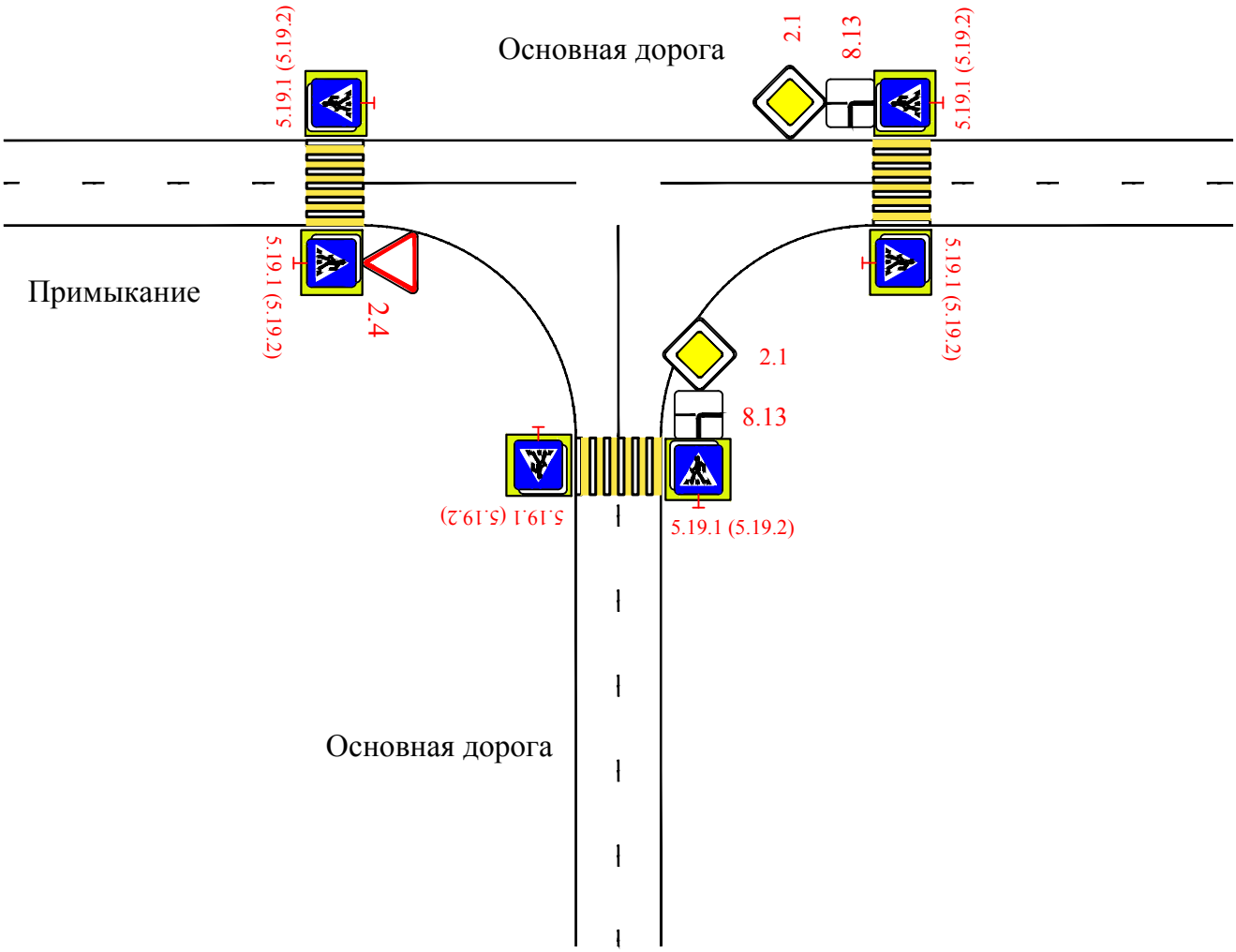
Взам. инв. N°

Подп. и дата

Инв. N° подл.

Формат А4

Приложение 3.
Схема организации дорожного движения на примыкании
с изменением направления главной дороги



Условные обозначения:

2.4 - дорожные знаки требующие установки

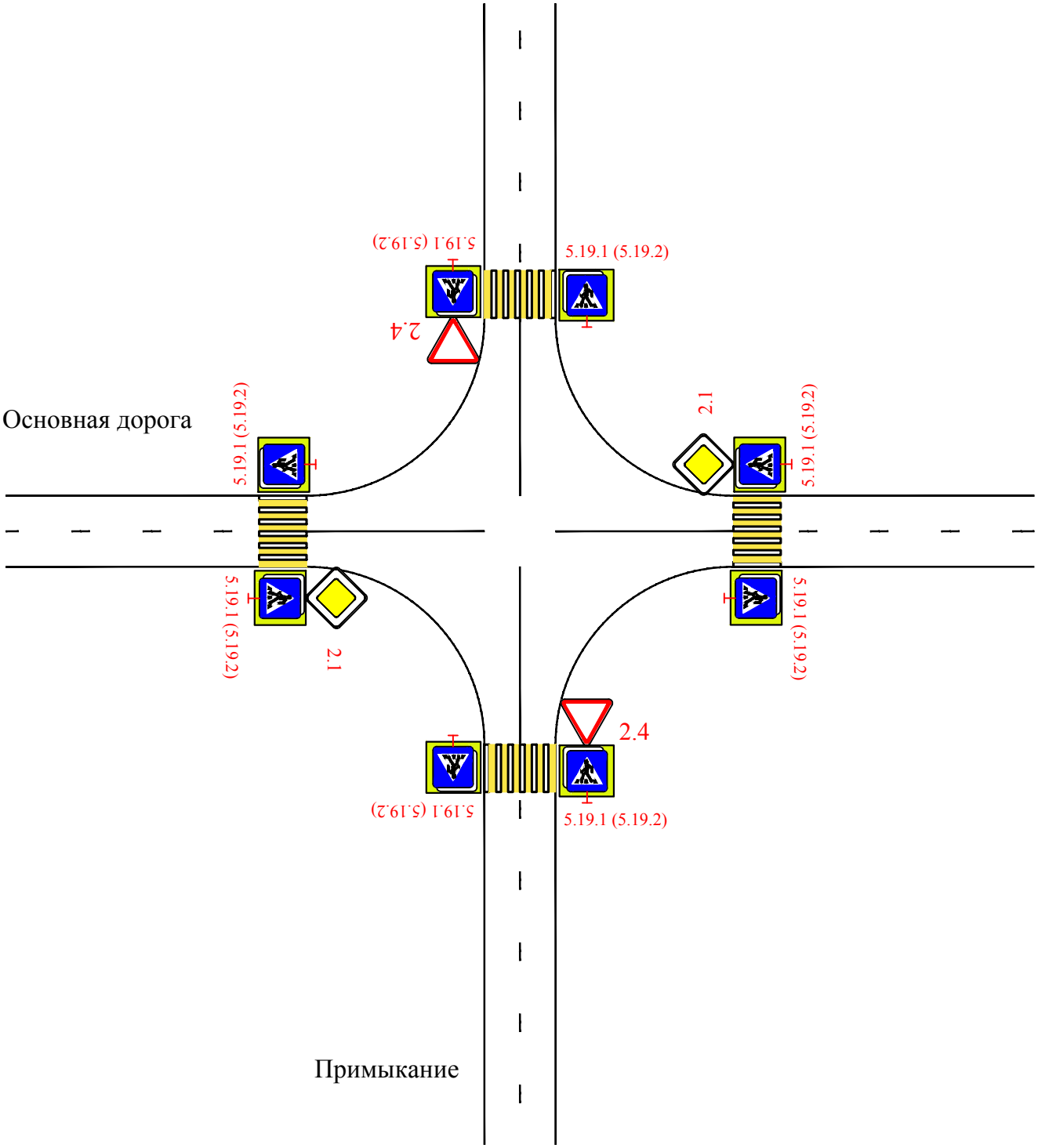
Взам. инв. N°

Подп. и дата

Инв. N° подл.

Формат А4

Приложение 4.
Схема организации дорожного движения на перекрестке



Условные обозначения:

2.4 - дорожные знаки требующие установки

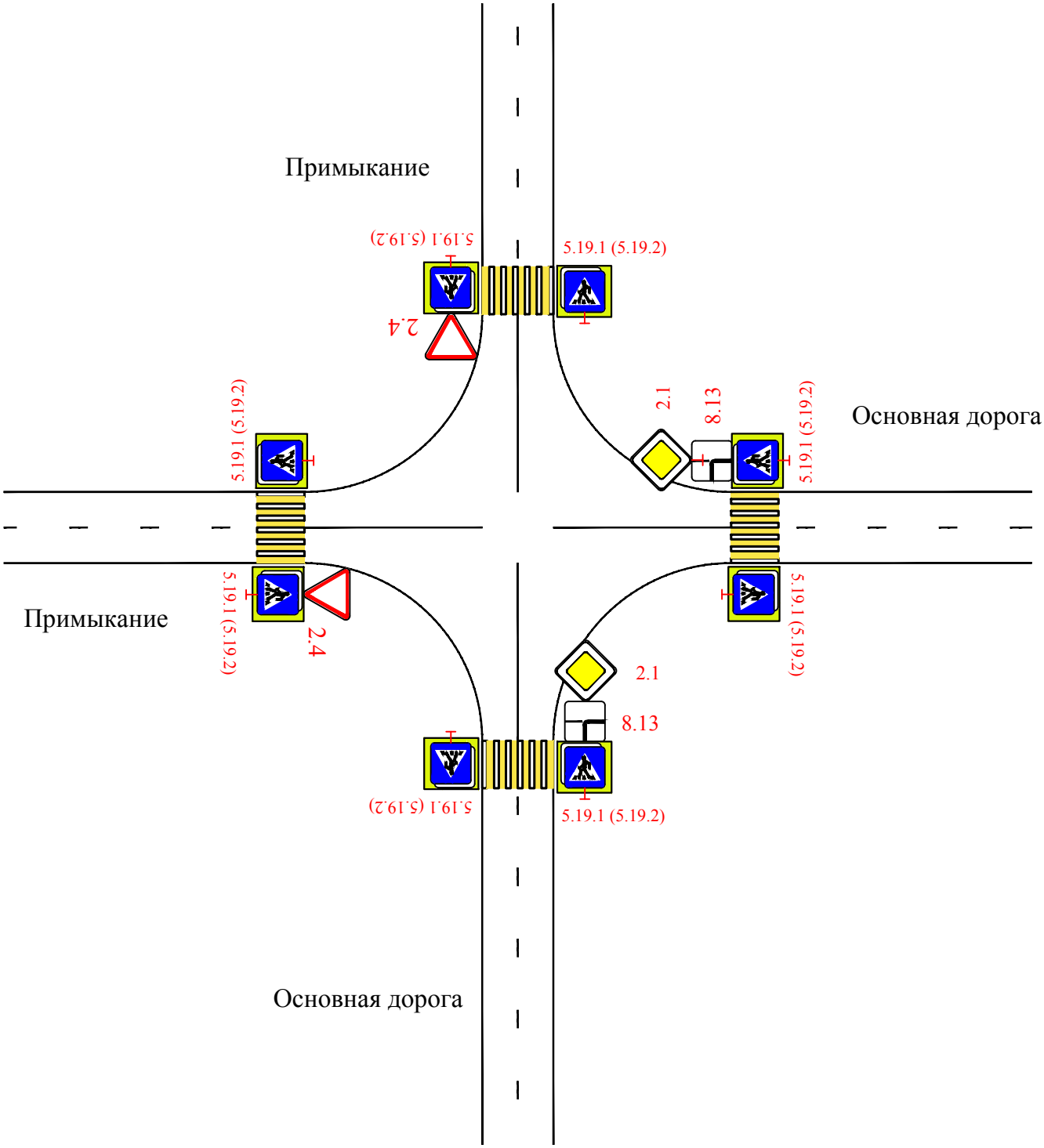
Взам. инв. N°

Подп. и дата

Инв. N° подл.

Формат А4

Приложение 5.
Схема организации дорожного движения на перекрестке
с изменением направления главной дороги



Условные обозначения:

2.4 - дорожные знаки требующие установки

Взам. инв. N°

Подп. и дата

Инв. N° подл.

Формат А4