|  |  |
| --- | --- |
| РАЗРАБОТАЛ:  Индивидуальный предприниматель  Крылов Иван Васильевич  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Крылов И.В.  «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2022 г. | УТВЕРЖДАЮ:  Глава Усть-Абаканского  муниципального района    \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ Егорова Е.В.  «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2022 г. |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ  МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ УСТЬ-АБАКАНСКИЙ РАЙОН РЕСПУБЛИКИ ХАКАСИЯ

до 2036 года

Текстовая часть

Том 1 из 2

Вологда,

2022 год

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 года №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» и Федеральным законом от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», комплексная схема организации дорожного движения согласована:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование органа или организации** | **Дата** | **Номер** | **Примечание** |
| Администрация Сорского городского округа Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация Боградского муниципального района Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация Алтайским муниципального района Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация Бейским муниципального района Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация Аскизским муниципального района Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация городского округа «город Абакан» Республики Хакасия |  |  |  |
| Администрация городского округа «город Черногорск» Республики Хакасия |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **ПАСПОРТ**  Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, расположенных на территории муниципального образования Усть-Абаканский район Республики Хакасия до 2036 года | |
| **Наименование Программы** | Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, расположенных на территории муниципального образования Усть-Абаканский район Республики Хакасия до 2036 года |
| **Основание для разработки** | * Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; * Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ; * Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196; * Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. * Схема территориального планирования Усть-Абаканского муниципального района; * Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района |
| **Заказчик Программы** | Управление жилищно-коммунального хозяйства и строительства администрации Усть-Абаканского района Республики Хакасия  Юридический адрес: 655100 Республика Хакасия, рп. Усть-Абакан, ул. Октябрьская, 32  Фактический адрес: 655100 Республика Хакасия, рп. Усть-Абакан, ул. Октябрьская, 32 |
| **Разработчик Программы** | ИП Крылов Иван Васильевич, Вологодская область,  Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 - 13  Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н |
| **Цель Программы** | Выделение основных направлений совершенствования организации дорожного движения на улично-дорожной сети Усть-Абаканского муниципального района, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы транспортного комплекса Усть-Абаканского муниципального района путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания жителей района в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду. |
| **Задачи Программы** | - определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта;  - переориентация транспортной политики на преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта;  - развитие системы парковок;  - повышение уровня безопасности транспортной деятельности и снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду;  - совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей транспортную деятельность;  - повышение мобильности жителей района, улучшение транспортной доступности для населения других субъектов РФ. |
| **Целевые показатели (индикаторы) эффективности организации дорожного движения** | * Протяженность дорог местного значения – 754,8 км, в т.ч.: * вне границ населенных пунктов на территории Усть-Абаканского района – 504 км; * в границах муниципального образования Доможаковский сельсовет -16,7 км; * в границах Московского сельсовета – 16,5 км; * в границах Усть-Бюрского сельсовета – 81,7 км; * в границах Чарковского сельсовета – 16,1 км; * в границах Вершино Биджинского сельсовета – 119,8 км * Количество АЗС, ед. – 3 * Количество населенных пунктов – 17 в составе 5 сельских поселений |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | * Ремонт и содержание автомобильных дорог на территории района; * Устройство тротуаров, пешеходных переходов; * Разработка ПОДД; * Обустройство парковок; * Установка и содержание дорожных знаков. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2022 – 2036 годы, в том числе:  краткосрочный период – 2022-2026 гг.,  среднесрочный период – 2027-2031 гг.,  долгосрочный период – 2032-2036 гг |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2022 – 2036 гг. составляет 179142142 рубля:  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств бюджетов МО, районного бюджета, бюджета Республики Хакасия (уточняется при принятии бюджета на очередной год). |

ОГЛАВЛЕНИЕ

[**ПАСПОРТ** 3](#_Toc116456018)

[ВВЕДЕНИЕ 7](#_Toc116456019)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 8](#_Toc116456020)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 9](#_Toc116456021)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 13](#_Toc116456022)

[1.1. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 13](#_Toc116456023)

[1.2. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 19](#_Toc116456024)

[1.3. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 23](#_Toc116456025)

[1.4. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 27](#_Toc116456026)

[1.5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 29](#_Toc116456027)

[1.6. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 31](#_Toc116456028)

[1.7. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 31](#_Toc116456029)

[1.8. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 31](#_Toc116456030)

[1.9. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 32](#_Toc116456031)

[1.10. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 33](#_Toc116456032)

[1.11. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 34](#_Toc116456033)

[1.12. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 36](#_Toc116456034)

[1.13. Существующая территориально-планировочная организация Усть-Абаканского муниципального района 37](#_Toc116456035)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 38](#_Toc116456036)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 40](#_Toc116456037)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 41](#_Toc116456038)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 41](#_Toc116456039)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 41](#_Toc116456040)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 43](#_Toc116456041)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 43](#_Toc116456042)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 44](#_Toc116456043)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 46](#_Toc116456044)

[4.7. Применение реверсивного движения 48](#_Toc116456045)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 48](#_Toc116456046)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 49](#_Toc116456047)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 49](#_Toc116456048)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 49](#_Toc116456049)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 50](#_Toc116456050)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 51](#_Toc116456051)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 51](#_Toc116456052)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 52](#_Toc116456053)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 53](#_Toc116456054)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 53](#_Toc116456055)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 53](#_Toc116456056)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 53](#_Toc116456057)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 54](#_Toc116456058)

[4.21. Организация велосипедного движения 55](#_Toc116456059)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 55](#_Toc116456060)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 57](#_Toc116456061)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 58](#_Toc116456062)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 59](#_Toc116456063)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 60](#_Toc116456064)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 69](#_Toc116456065)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 71](#_Toc116456066)

[Приложение 1 72](#_Toc116456067)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения вне границ населенных пунктов Усть-Абаканского района Республики Хакасия и а/д на территории Вершино-Биджинского, Доможаковского. Московского, Усть-Бюрского, Чарковского сельских поселений.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД).

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

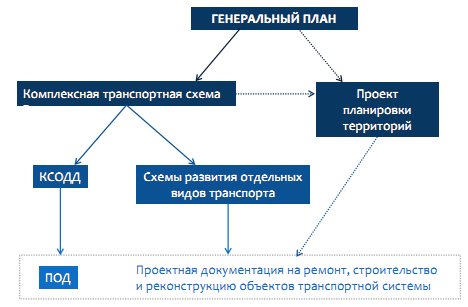
* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года №274;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Схема территориального планирования Усть-Абаканского муниципального района;
* Генеральные планы поселений;
* Муниципальные программы.

Схема организации дорожного движения разработана до 2036 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

|  |  |
| --- | --- |
| ОиБДД | - организация и безопасность дорожного движения |
| ОДД | - организация дорожного движения |
| УДС | - улично-дорожная сеть |
| ТП | - транспортный поток |
| КСОДД | - комплексная схема организации дорожного движения |
| ТС | - транспортное средство |
| ДТП | - дорожно-транспортное происшествие |
| ПДД | - правила дорожного движения |
| ТСОДД | - технические средства организации дорожного движения |
| БДД | - безопасность дорожного движения |
| ИДН | - искусственная дорожная неровность |
| ПОД | - проект организации движения |

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения об Усть-Абаканском муниципальном районе Республики Хакасия**

Усть-Абаканский район расположен в центральной части Республики Хакасия. Административный центр района находится в поселке городского типа Усть-Абакан, который расположен в восточной части района, на расстоянии 4 км от республиканского центра - города Абакан.

Район граничит:

* на севере– с Сорским городским округом, Боградским районом Республики Хакасия;
* на востоке – с г. Абакан, Алтайским районом Республики Хакасия, Красноярским краем;
* на юге – с Бейским, Аскизским районами Республики Хакасия;
* на западе – с Кемеровской областью.

В состав Усть-Абаканского муниципального района входят 13 муниципальных образований (1 городское поселение и 12 сельских поселений), в составе которых – 39 населенных пунктов.

Далее представлена краткая характеристика сельских поселений, в отношении которых производится разработка КСОДД, в т.ч. перечислены наиболее крупные населенные пункты.

1. Вершино-Биджинский сельсовет (население – 1012 чел.) в составе: с. Вершино-Биджа и др. населенных пунктов;
2. Доможаковский сельсовет (население – 1466 чел.) в составе: аал Доможаков и др. населенных пунктов;
3. Московский сельсовет (население – 1265 чел.) в составе: с. Московское и др. населенных пунктов;
4. Усть-Бюрский сельсовет (население – 1817 чел.) в составе: с. Усть-Бюр;
5. Чарковский сельсовет (население – 1012 чел.) в составе: аал Чарков и др. населенных пунктов.

Общая численность населения Усть-Абаканского муниципального района составляет 40916 чел. (по состоянию на 01.01.2022). Общая численность населения сельских поселений, в отношении которых производится разработка КСОДД, составляет 6572 чел.

Визуально границы района и входящих в него муниципальных образований представлены на рисунке 1.1.

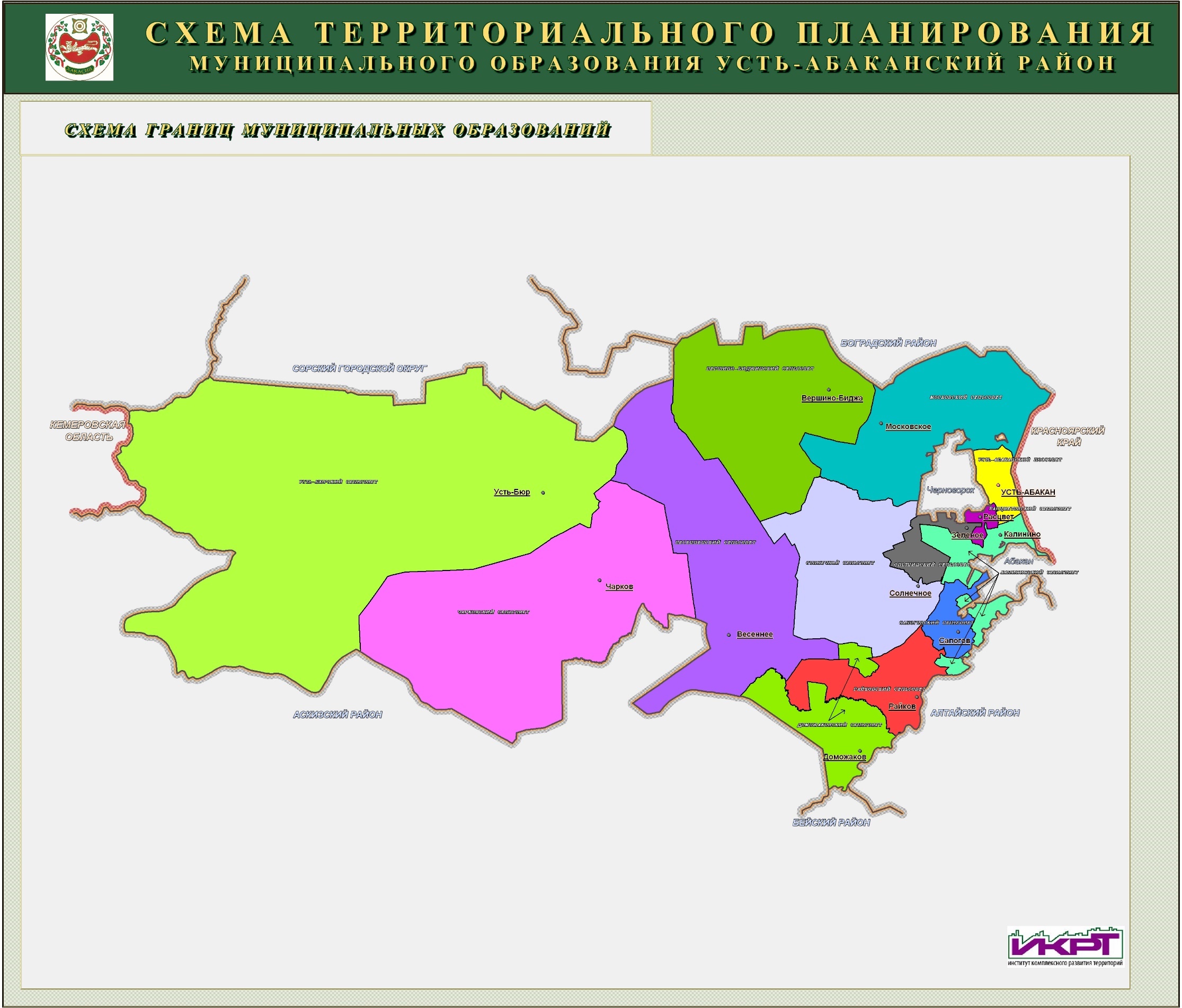


Рисунок 1.1 – Схема расположения границ Усть-Абаканского

муниципального района и муниципальных образований, входящих в состав района

**Экономическая сфера**

Усть–Абаканский район относится к аграрно-промышленному типу. Видами экономической деятельности, определяющими промышленное производство, являются: добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, обеспечение электрической энергией, газом и паром; водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов.

Основным видом в добывающей отрасли является добыча угля и строительных нерудных материалов, к которым относятся: щебень, песчано-гравийная смесь, гравий, строительный песок. На территории района добывается порядка 13 млн. тонн угля, более 400 тыс. тонн строительных нерудных материалов. Ведущими предприятиями данной отрасли является ООО «Хакасская стройиндустрия», ООО «Первая нерудная компания», ООО «Стройсервис», ООО «Катрина». ООО «Бентонит Хакасии» ведет добычу бентонитовой глины. Добычу угля на территории района ведет группа угледобывающих предприятий г. Черногорска -ОАО «СУЭК-Хакасия», ООО УК «Разрез Степной».

Около 40% в структуре промышленного производства занимают обрабатывающие производства. Значительную долю обрабатывающих производств составляют производство пищевых продуктов и производство прочей неметаллической минеральной продукции. Основными предприятиями данной отрасли являются ООО СПК «Сибирь», ООО «Альпина», ООО «Консервный завод» - производство пищевых продуктов, ООО «Сибирская стекольная компания», ООО «Технические системы», ООО «Стальмонтаж» - производство прочих неметаллических минеральных продуктов, ООО «Хакасская стройиндустрия» - производство изделий из бетона и цемента. На долю малых предприятий и организаций, занимающихся обрабатывающими производствами, приходится более 70% в общем объеме производства данного сектора.

Ведением лесного хозяйства на территории Усть-Абаканского района занимается Усть–Бюрское и Абаканское лесничества Государственного комитета по лесу Республики Хакасия. На землях особо охраняемых природных территорий ведет свою деятельность ФГУ «Государственный природный заповедник «Хакасский». На территории района располагаются два участка заповедника: «Камызякская степь с озером Улуг–Коль» (4789 га) и «Хол–Богаз» (2499 га).

Сельское хозяйство является ведущей отраслью экономики района. На 1 января 2021 года сельскохозяйственным производством занимаются 3 сельскохозяйственных предприятия с численностью 80 человек; 142 крестьянских фермерских хозяйств, 11904 личных подсобных хозяйств. Основные виды деятельности: выращивание зерновых и зернобобовых, кормовых культур, картофеля и овощей, производство молока, мяса птицы, говядины и свинины, а также разведение лошадей и овец.

В агропромышленном комплексе района крупными товаропроизводителями являются ООО «Усть-Абаканская птицефабрика» (п. Расцвет), занятое производством яиц и диетического мяса, ФГУП «Черногорское» (с.Солнечное) – молочное и мясное скотоводство, ООО «Сибирь-АГРО» (а. Сапогов) – мясное скотоводство, КФХ Магомедов (с. Калинино) - овощеводство.

Особое значение для муниципального образования имеет развитие туристического и культурно-досугового бизнеса, определяемого историческим и культурным наследием района, неразрывно связанным с историей и культурой Хакасии и России: древние курганы Салбыкской степи, Уйбатский замок, Уйбатский чаа тас, городище Узун хыр, археологические памятники горы Куня, каменоломни Хызыл хая и т.п. Усть-Абаканский район, обладая богатейшими рекреационными ресурсами и многовековым культурно-историческим наследием, занимает особое место на туристском рынке и вызывает интерес у россиян.

Исходя из особенностей развития экономики Усть-Абаканского района как аграрно-промышленного производства, учитывая потенциал и перспективы развития территории, приоритетным направлением в достижении цели на среднесрочную перспективу определено развитие базовых отраслей экономики, социальной сферы и инженерной инфраструктуры:

- производство и переработка сельхозпродукции, которые будут являться опорной «точкой роста» для развития агропромышленного комплекса района;

- производство строительных материалов как центр привлечения инвестиций в строительную индустрию;

- развитие туристской индустрии;

- комплексное жилищное строительство;

- развитие социальной сферы.

**Климат**

Согласно схематической карте климатического районирования для строительства, территория Усть-Абаканского района относится к IB району.

Наиболее холодным месяцем является январь. Средняя температура января –20,5 °С. Наиболее теплым месяцем является июль. Средняя температура июля составляет 19,5°С. Переход температуры через 0˚С осенью происходит в первой половине октября.

Среднегодовая скорость ветра составляет от 2 до 4 м/с. Наибольшие скорости ветра наблюдаются в мае и ноябре, когда скорость ветра иногда превышает 15 м/с, что приводит к выдуванию почв и образованию пыльных бурь.

Распределение осадков по территории неравномерное, что связано с влиянием рельефа. Годовые суммы осадков составляют в среднем 250–350 мм, в горах их количество возрастает до 1200 мм. Коэффициент увлажнения в равнинной части составляет 0,5–0,7. Годовое количество осадков здесь колеблется от 240 до 280 мм, низкий коэффициент увлажнения.

К опасным явлениям погоды относятся туманы, метели, грозы, град.

В зимний период при наличии снежного покрова и скоростях ветра более 6 м/сек возникают метели. Средняя продолжительность метелей за год в Минусинской котловине – от 10 до 30 дней в году, средняя продолжительность метелей – 4 –5 часов. Наибольшая продолжительность метелей отмечается в декабре и в январе, ослабевая к февралю и вновь увеличиваясь в марте.

Часто наблюдаются туманы. Число дней с туманом за год здесь в среднем доходит до 25.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Важнейшими транспортными осями для рассматриваемых сельских поселений Усть-Абаканского района (приведены в разделе «Общие сведения») являются: региональная дорога 95К-002 Абакан - Ак-Довурак, связывает Доможаковский сельсовет с сетью дорог района; а также межмуниципальные дороги: 95Н-701 Пригорск-Ербинская (связывает Вершино-Биджинский, Московский сельсоветы с сетью дорог района), 95Н-702 Усть-Абакан - Чарков – Ербинская (связывает Чарковский, Усть-Бюрский сельсоветы с сетью дорог района)[[1]](#footnote-2).

Через территорию рассматриваемых сельских поселений проходят две железнодорожные линии: «Абакан-Копьево-Ачинск» и «Новокузнецк-Бискамжа-Абакан» Красноярской железной дороги ОАО «РЖД», через которую осуществляется движение как грузовых, так и пассажирских составов. В с. Усть-Бюр имеется посадочная площадка малой авиации.

В Усть-Абаканском муниципальном районе искусственные сооружения представлены мостами и ж/д переездами, транспортные развязки на территории района отсутствуют. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерному перечню исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
2. Данные, полученные из общедоступных официальных интернет источников.

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

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

Согласно Федеральному закону №53-ФЗ «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения», полномочия в области ОДД включают в себя:

1) Разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;  
2) Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;  
3) Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;  
4) Ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;

5) Осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;

6) Утверждение определенных нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

7) Определение методики расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера;

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

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 14.07.2022) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

* разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
* разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
* обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

* обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
* согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

* разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
* разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

* совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
* введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
* информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
* развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
* учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

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

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 30.09.2022) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

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

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

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

**1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом Усть-Абаканского муниципального района Республики Хакасия, принятым решением Совета депутатов муниципального образования Усть-Абаканский район (с изм. от 23.08.2018), к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 13.10.2022) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории муниципального района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

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

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Усть-Абаканского муниципального района в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 13.10.2022) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 01.01.2022)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 30.12.2021) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 19.02.2021) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

Таким образом, действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Усть-Абаканского муниципального района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Усть-Абаканского муниципального района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Использование средств теле- и радиовещания позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Усть-Абаканского муниципального района в сфере организации дорожного движения также используются следующие электронные ресурсы: официальный сайт администрации Усть-Абаканского района (https://ust-abakan.ru/). Сайты администраций муниципальных образований, входящих в состав района. Также в качестве инструментов информационного обеспечения используются средства массовой информации Республики Хакасия (<https://pulse19.ru/> <https://gazeta19.ru/> и др.).

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

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

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

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. 10.01.2021) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

* генеральные планы поселений;
* схемы территориального планирования (СТП).

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

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Усть-Абаканского муниципального района**

В рамках разработки данной схемы были проанализированы генеральные планы муниципальных образований, входящих в состав Усть-Абаканского муниципального района.

1. Генеральным планом Вершино-Биджинского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов Усть-абаканского района Республики Хакасия от 11.05.2017 №62) на период действия схемы предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

- капитальный ремонт моста через реку Биджа на а/д Пригорск – Ербинская

1. Генеральным планом Доможаковского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов Усть-абаканского района Республики Хакасия от 02.03.2017 №37) на период действия схемы предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* реконструкцию автодороги Абакан – Ак-Довурак (с последующим ее включением в сеть автомобильных дорог федерального значения);
* реконструкцию автодороги Абакан – Ак-Довурак – Трояков;
* строительство автодороги Доможаков – п. Имени Ильича;
* капитальный ремонт автодороги Усть-Абакан – Чарков – Ербинская;
* строительство автомобильной дороги в объезд аал Доможаков, вдоль железной дороги до Аршановского угольного разреза с мостовым переходом через р. Абака

1. Генеральным планом Московского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов Усть-абаканского района Республики Хакасия от 11.05.2017 №61) на период действия схемы предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* реконструкцию автомобильной дороги М-54 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией);
* реконструкцию автодороги Пригорск – Ербинская;
* строительство автодорожных подъездов к туристическим и рекреационным зонам;
* капитальный ремонт автомобильной дороги Подъезд к с. Московское

1. Генеральным планом Усть-Бюрского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов Усть-Абаканского района Республики Хакасия от 11.05.2017 №63) на период действия схемы предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* капитальный ремонт а/д Усть-Абакан – Чарков – Ербинская;
* капитальный ремонт моста через канал, км 99+859 на а/д Усть-Абакан –

Чарков – Ербинская;

* организация площадок отдыха вдоль а/д Усть-Абакан – Чарков –

Ербинская (с. Усть-Бюр);

* СТО на 4 поста по ул. Трактовая.

1. Генеральным планом Чарсковского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов Усть-абаканского района Республики Хакасия от 11.05.2017 №64) на период действия схемы предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* реконструкция автодороги Чарков – Майский;
* реконструкция дороги Чарков – Бейка – Ах-Хол с устройством твердого типа покрытия;
* капитальный ремонт дороги Усть-Абакан – Чарков – Ербинская;
* капитальный ремонт моста через канал, км 79+063 на дороге Усть-Абакан – Чарков – Ербинская
* Станция технического обслуживания транспортных средств в южной части   
  аала Чарков

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

К документам планирования территории Усть-Абаканского района относится также Схема территориального планирования (СТП) Усть-Абаканского района.

СТП Усть-Абаканского муниципального района в части транспортной инфраструктуры не предусматривает мероприятий для а/д местного значения вне границ населенных пунктов, расположенных на территории рассматриваемых сельских поселений.

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.06.2020) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2033 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 года N 3363-р).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 28.09.2018)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

К документам планирования в области транспортной инфраструктуры местного значения относятся программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. Программы транспортной инфраструктуры предусматривают следующие мероприятия:

1. На территории Вершино-Биджинского сельсовета:

* Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств)
* Затраты на уличное освещение (оплата электроэнергии, приобретение фонарей, лампочек и т.д.)
* Содержание автомобильных дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)
* Ремонт покрытия автомобильных дорог

1. На территории Доможаковского сельсовета:

* Мероприятия по ремонту и содержание дорог : в том числе
* установка знаков
* ямочный ремонт
* грейдировка
* обновления дорожной разметки и пешеходных переходов
* текущий ремонт дорожного покрытия

1. На территории Московского сельсовета:

* Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств)
* Затраты на уличное освещение (приобретение фонарей, лампочек и т.д.)
* Содержание автомобильных дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)
* Ремонт покрытия автомобильных дорог

1. На территории Усть-Бюрского сельсовета:

* Ремонтное профилирование дорог
* Нанесение разметки пешеходного перехода
* Нанесение горизонтальной дорожной разметки
* Приобретение и установка дорожных знаков
* Ремонт покрытия автомобильных дорог (ямочный ремонт)

1. На территории Чаровского сельсовета:

* Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств)
* Затраты на уличное освещение (оплата электроэнергии, приобретение фонарей, лампочек и т.д.)
* Содержание автомобильных дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)

Также на территории района действует муниципальная программа «Развитие транспортной системы Усть-Абаканского района». Программой предусмотрено мероприятие по ремонту и содержанию дорог общего пользования местного значения вне границ населённых пунктов

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

Транспортная система рассматриваемых территорий Усть-Абаканского района представлена преимущественно автомобильным, а также железнодорожным, воздушным транспортом.

Объектом исследования КСОДД являются а/д местного значения вне границ населенных пунктов, протяженность которых составляет 504 км. Перечень дорог местного значения вне границ населенных пунктов принят в соответствии с постановлением Главы Усть-Абаканского района от 19.10.2020 № 703-п «О внесении изменений в Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования Усть-Абаканский район, утвержденный постановлением администрации Усть-Абаканского района от 03.09.2014 № 1675-п (с изменениями от 29.12.2017 № 2026 – п)» (таблица 1.1)

Таблица 1.1

Перечень дорог местного значения вне границ населенных пунктов на территории Усть-Абаканского района

| № | Наименование дороги | Протяженность, км | Идентификационный номер |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | аал. Чарков - аал.Уйбат | 5 | 95-230-ОП-МР-003 |
| 2 | Подъезд к аал.Бейка | 4,5 | 95-230-ОП-МР-004 |
| 3 | Подъезд к п.Ильича | 9,2 | 95-230-ОП-МР-005 |
| 4 | аал.Доможаков - аал.Трояков | 2,3 | 95-230-ОП-МР-006 |
| 5 | Подъезд к музею древние курганы Салбыкской степи | 5,8 | 95-230-ОП-МР-007 |
| 6 | с.В.Биджа - д.Салбык | 15 | 95-230-ОП-МР-008 |
| 7 | Подъезд ст.Ташеба | 1,1 | 95-230-ОП-МР-012 |
| 8 | аал. Райков - аал. Баинов | 2,5 | 95-230-ОП-МР-010 |
| 9 | Подъезд к ст.Тигей | 0,3 | 95-230-ОП-МР-011 |
| 10 | Подъезд к музею кургану "Барсучий лог" | 10 | 95-230-ОП-МР-013 |
| 11 | с.Зеленое - д.Заря | 11 | 95-230-ОП-МР-001 |
| 12 | аал.Чарков - аал.Ах-Хол - аал. Майский | 30,5 | 95-230-ОП-МР-002 |
| 13 | с. Усть-Бюр - "Кардон Кашпар" | 67 | 95-230-ОП-МР-014 |
| 14 | Подъезд к д. Тамолык и д.Ах-Сук | 57 | 95-230-ОП-МР-015 |
| 15 | с.Московское - д.Салбык | 18 | 95-230-ОП-МР-017 |
| 16 | с.Солнечное - д.Курганная | 13 | 95-230-ОП-МР-018 |
| 17 | Подъезд к д.Заря | 1,8 | 95-230-ОП-МР-019 |
| 18 | Подъезд к Хутору №15 | 1,7 | 95-230-ОП-МР-020 |
| 19 | Подъезд к Старому хутору №15 | 8,6 | 95-230-ОП-МР-021 |
| 20 | Подьезд к Хутору №1 | 7,2 | 95-230-ОП-МР-022 |
| 21 | Подъезд к Хутору №2 | 6 | 95-230-ОП-МР-023 |
| 22 | с.Московское - с.Ковыльное | 4,8 | 95-230-ОП-МР-024 |
| 23 | Подъезд к д.Камызяк | 9,9 | 95-230-ОП-МР-025 |
| 24 | Подъезд к Хутору №14 | 6 | 95-230-ОП-МР-026 |
| 25 | Подъезд к Хутору №12 | 16 | 95-230-ОП-МР-027 |
| 26 | д.Камышовая - д.Салбык | 19 | 95-230-ОП-МР-028 |
| 27 | Подъезд к хутору Тапоев | 4,6 | 95-230-ОП-МР-029 |
| 28 | Подъезд к хутору Потага | 2,9 | 95-230-ОП-МР-030 |
| 29 | аал. Чарков - д.Камызяк | 25 | 95-230-ОП-МР-031 |
| 30 | Подъезд к хутору Купер | 2,7 | 95-230-ОП-МР-032 |
| 31 | Подъезд к хутору Кожуховский | 6,1 | 95-230-ОП-МР-033 |
| 32 | Подъезд к хутору Куденков | 12 | 95-230-ОП-МР-034 |
| 33 | Подъезд к хутору Федосенко | 2,6 | 95-230-ОП-МР-035 |
| 34 | Подъезд к хутору Гамедов | 7,1 | 95-230-ОП-МР-036 |
| 35 | п.Оросительный - ст.Хоных | 4,5 | 95-230-ОП-МР-037 |
| 36 | Подъезд к хутору Павлов | 3,5 | 95-230-ОП-МР-038 |
| 37 | Подъезд к Хутору №25 | 1,2 | 95-230-ОП-МР-039 |
| 38 | Подъезд к хутору Сайгачи | 16 | 95-230-ОП-МР-040 |
| 39 | Подъезд к хутору Тибик | 11 | 95-230-ОП-МР-041 |
| 40 | Подъезд к хутору Терских | 8,4 | 95-230-ОП-МР-042 |
| 41 | Подъезд к хутору Паскин | 6,6 | 95-230-ОП-МР-043 |
| 42 | Подъезд к хутору Васильев | 16 | 95-230-ОП-МР-044 |
| 43 | Подъезд к Толчеинскому руднику | 13 | 95-230-ОП-МР-045 |
| 44 | Подъезд к хутору Ташебинский | 2,3 | 95-230-ОП-МР-046 |
| 45 | Подъезд к хутору Ахмедов | 9,3 | 95-230-ОП-МР-047 |
| 46 | ст. Оросительный – «Усть-Абакан – Чарков – Ербинская» | 3,3 | 95-230-ОП-МР-048 |
| 47 | Подъезд к руднику «Золотая звезда» | 9,1 | 95-230-ОП-МР-049 |
| 48 | Подъезд к хутору Саратовкин | 1,2 | 95-230-ОП-МР-050 |
| 49 | Подъезд к аалу Трояков | 2,4 | 95-230-ОП-МР-051 |
|  | всего | 504 |  |

В приложении 1 представлена характеристика а/д на территории рассматриваемых в КСОДД сельских поселений.

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

Автомобильный транспорт является перспективным и социально значимым для рассматриваемых территорий муниципального района. Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Усть-Абаканского муниципального района представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Виды транспорта

| **Вид транспорта** | **Интенсивность использования** |
| --- | --- |
| Железнодорожный транспорт | Через территорию района проходят две железнодорожные линии: «Абакан-Копьево-Ачинск» и «Новокузнецк-Бискамжа-Абакан» Красноярской железной дороги ОАО «РЖД», через которую осуществляется движение как грузовых, так и пассажирских составов. На территории района располагаются 8 железнодорожных станций |
| Водный транспорт | На рассматриваемых территориях не используется |
| Воздушный транспорт | В с. Усть-Бюр имеется посадочная площадка малой авиации |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт) |

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

В таблице 1.3 представлена численность парка автомобилей для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского района.

Таблица 1.3

Численность парка автомобилей Усть-Абаканского района

|  |  |
| --- | --- |
| Численность парка автомобилей, авт. | **2377** |
| Население, чел. | **6811** |
| Уровень автомобилизации, авт./1000 жителей | **349** |

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

Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

В целях исполнения полномочий района, определенных Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», для рассматриваемых территорий организованы регулярные автобусные муниципальные маршруты перевозок пассажиров и багажа:

по нерегулируемым тарифам:

- Усть-Абакан – Московское – В-Биджа; маршрут №114

- Усть-Абакан – Калинино – Ташеба – Сапогово; маршрут № 115

- Усть-Абакан – Чарков – Ах-Хол; маршрут № 501

по регулируемым тарифам:

- Усть-Абакан – Расцвет – Тепличный – Зеленое маршрут № 113

Проблема перевозок по муниципальным маршрутам в Усть-Абаканском районе стоит достаточно остро. Перевозчики отказываются оказывать услуги по перевозкам в связи с малочисленностью пассажиров и низкой стоимостью проезда. Маршруты оказываются убыточными. За 2020 год при проведении электронных аукционов для определения перевозчиков на муниципальные маршруты регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам не было подано ни одной заявки.

Для сохранения автобусных маршрутов, востребованных у населения Усть-Абаканского района и обеспечения транспортной доступности пассажироперевозок, планируется разработать механизм компенсации перевозчикам выпадающих доходов через муниципальные бюджеты.

На территории рассматриваемых населенных пунктов муниципального района посадка пассажиров происходит на обустроенных и необустроенных остановочных пунктах.

На территории рассматриваемых территорий района движение пешеходов осуществляется по тротуарам и проезжим частям. Пешеходные переходы расположены преимущественно административных центрах поселений.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на рассматриваемых территориях района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется преимущественно по дорогам общего пользования и тротуарам.

Для обслуживания автотранспорта имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.4).

Таблица 1.4

Перечень зданий и сооружений автосервиса

| **Наименование сооружения** | **Местоположение** | **Краткая характеристика** |
| --- | --- | --- |
| АЗС | С. Усть-Бюр | Заправка транспорта жидким топливом |
| АЗС | С. Чарков | Заправка транспорта жидким топливом |
| АЗС | П. Вершино-Биджа | Заправка транспорта жидким топливом |

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

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории муниципального района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час.

Автобусы по территории муниципального района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2016 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей на территории Усть-Абаканского района составит 170 машино-мест, в т.ч. на территории отдельных муниципальных образований – не более 50 парковочных мест.

Парковочные места на территории района имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. В целом по результатам анализа парковочного пространства, а также уровня автомобилизации населения на территории населенных пунктов можно сделать вывод о том, что дефицита парковочных мест в настоящее время не наблюдается.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

На рассматриваемых территориях района действуют автобусные маршруты. Информация о пассажиропотоках на маршрутах отсутствует.

Зарегистрированный грузовой транспорт принадлежит сельскохозяйственным предприятиям, предприятиям торговли и обрабатывающим производствам. Информация о количестве перевезенных отсутствует.

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

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

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

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

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

На рассматриваемых территориях муниципального района светофорные объекты отсутствуют.

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

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 13.10.2022) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

* ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

Организация дорожного движения осуществляется преимущественно дорожными знаками. Большая часть применяемых ТСОДД находится в нормативном состоянии.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения осуществляется с помощью следующих основных методов:

* ограничение скоростного режима;
* система уличного освещения;
* инфраструктура для пешеходного движения.

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

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями. На рассматриваемых территориях района ограничение скорости организовано с помощью дорожных знаков и искусственных неровностей. Информация о наличии средств фото/видеофиксации нарушений отсутствует.

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

Информация об искусственном освещении в разрезе рассматриваемых населенных пунктов Усть-Абаканского муниципального района представлена в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Характеристики искусственного освещения рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района

| **Населенный пункт** | **Протяженность, км** |
| --- | --- |
| Вершино-Биджинский сельсовет | 0 |
| Доможаковский сельсовет | 10,6 |
| Московский сельсовет | 1,5 |
| Усть-Бюрский сельсовет | 18,4 |
| Чарковский сельсовет | 4,7 |
| **ВСЕГО** | **35,2** |

Освещение на рассматриваемых территориях муниципального района соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов.

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

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно по проезжим частям. Так, тротуары и пешеходные переходы частично присутствуют на территории административных центров муниципальных образований. На территории остальных населенных пунктов пешеходная инфраструктура преимущественно отсутствует.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

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

Согласно анализу аварийности за период 2018-2020 гг., на территории Усть-Абаканского района произошло 171 ДТП (таблица 1.6). В 2018 году произошло 53 ДТП, в 2019 – 59 ДТП, в 2020 – 59 ДТП. В результате ДТП 223 человек ранено, 21 – погибло.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновение (38%), опрокидывание (13%), наезд на пешехода (24%). В разрезе поселений наибольшее количество ДТП случается на территории пгт Усть-Абакан, а также на федеральной а/д Р-257«Енисей», а/д Абакан - Ак-Довурак, которые не являются объектами исследования КСОДД.

Возникновение дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

Также на увеличение количества ДТП (опрокидываний, столкновений) влияют недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги, в т.ч.:

* неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
* дефекты покрытия;
* отсутствие освещения.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

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

Таблица 1.6

Информация о ДТП на территории Усть-Абаканского района за период 2018-2020 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** |
| Общее количество ДТП | 53 | 59 | 59 |
| Количество погибших | 72 | 78 | 73 |
| Количество раненых | 5 | 8 | 8 |
| Распределение ДТП по видам | | | |
| - столкновение | 21 | 21 | 23 |
| - опрокидывание | 6 | 11 | 5 |
| - наезд на стоящее транспортное средство | 2 | 3 | 2 |
| - наезд на препятствие | 7 | 5 | 3 |
| - наезд на пешехода | 12 | 16 | 13 |
| - наезд на велосипедиста | 2 | 2 | 1 |
| - иной вид ДТП | 3 | 1 | 9 |

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Существующая территориально-планировочная организация Усть-Абаканского муниципального района

Усть-Абаканский район расположен в центральной части Республики Хакасия. Административный центр района находится в поселке городского типа Усть-Абакан, который расположен в восточной части района, на расстоянии 4 км от республиканского центра - города Абакан.

Район граничит:

* на севере – с Сорским городским округом, Боградским районом Рспублики Хакасия;
* на востоке – с г. Абакан, Алтайским районом Республики Хакасия, Красноярским краем;
* на юге – с Бейским, Аскизским районами Республики Хакасия;
* на западе – с Кемеровской областью.

В состав Усть-Абаканского муниципального района входят 13 муниципальных образований (1 городское поселение и 12 сельских поселений), в составе которых – 39 населенных пунктов.

Объектами исследования КСОДД ялвяются лишь несколько сельских поселений, входящих в состав района, в т.ч.:

Вершино-Биджинский сельсовет. Содержит в своем составе 2 населенных пункта, которые связаны между собой а/д с.В.Биджа - д.Салбык. В с. Вершино-Биджа основной транспортной осью является ул. Новая, ул. 30 лет Победы. Остальные населенные пункты содержат в своем составе не более 5 улиц.

Доможаковский сельсовет. Содержит в своем составе 6 населенных пунктов, которые связаны между собой а/д местного значения. В аале Доможаков основные транспортные оси: ул. Интернациональная, Пролетарский пер, Школьный пер. Остальные населенные пункты содержат в своем составе не более 5 улиц.

Московский сельсовет. Содержит в своем составе 3 населенных пункта, которые связаны между собой а/д регионального значения. В с. Московское основными транспортными осями являются: ул. Советская, ул. Рабочая, ул. Согринская, ул. Школьная. Остальные населенные пункты содержат в своем составе не более 5 улиц.

Усть-Бюрский сельсовет. Содержит в своем составе 1 населенный пункт, который связан с сетью дорог района а/д регионального значения. В с. Усть-Бюр основными транспортными осями являюься ул. Трактовая, Ленина, Кирова.

Чарковский сельсовет. Содержит в своем составе 5 населенных пунктов, которые связаны между собой а/д аал.Чарков - аал.Ах-Хол - аал. Майский, аал. Чарков - аал.Уйбат, Подъезд к аал.Бейка. В аале Чарков основными транспортными осями являются: ул. Ленина. Остальные населенные пункты содержат в своем составе не более 5 улиц.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются исходными данными – показателями социально-экономического прогноза численности населения, уровнем автомобилизации населения.

По состоянию на 01.01.2022 численность населения рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района составила 6572 жителей.

Проектная численность населения (таблица 2.2) принята на основании динамики численности населения за период 2017-2022 гг. (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Численность населения за период 2017-2022 гг. (в разрезе населенных пунктов

Усть-Абаканского муниципального района)

| Населенный пункт | 01.01.2017 | 01.01.2018 | 01.01.2019 | 01.01.2020 | 01.01.2021 | 01.01.2022 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вершино-Биджинский сельсовет | 1137 | 1120 | 1094 | 1053 | 1051 | 1012 |
| Доможаковский сельсовет | 1596 | 1564 | 1544 | 1537 | 1507 | 1466 |
| Московский сельсовет | 1380 | 1383 | 1366 | 1333 | 1310 | 1265 |
| Усть-Бюрский сельсовет | 1959 | 1939 | 1903 | 1891 | 1889 | 1817 |
| Чарковский сельсовет | 1154 | 1119 | 1090 | 1052 | 1054 | 1012 |
| **Всего** | **7226** | **7125** | **6997** | **6866** | **6811** | **6572** |

Таблица 2.2

Прогнозная численность населения (в разрезе населенных пунктов

Усть-Абаканского муниципального района)

| Населенный пункт | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-2031 | 2032-2036 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вершино-Биджинский сельсовет | 1007 | 979 | 953 | 925 | 791 | 629 |
| Доможаковский сельсовет | 1495 | 1480 | 1459 | 1444 | 1351 | 1243 |
| Московский сельсовет | 1294 | 1274 | 1254 | 1235 | 1137 | 1019 |
| Усть-Бюрский сельсовет | 1864 | 1846 | 1828 | 1810 | 1720 | 1612 |
| Чарковский сельсовет | 1018 | 991 | 965 | 939 | 809 | 652 |
| **Всего** | **6678** | **6570** | **6459** | **6353** | **5808** | **5155** |

Уровень автомобилизации населенных пунктов Усть-Абаканского района принят как 349 авт./1000 чел. Согласно проведенным расчетам, с каждым годом ожидается прирост показателя на 3-4 единицы.

Прогноз количества автомобилей представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Численность парка автомобилей

|  | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2036 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Уровень автомобилизации, авт./1000 жителей** | 343 | 347 | 351 | 355 | 375 | 399 |
| **Количество автомобилей, ед** | 2291 | 2280 | 2267 | 2255 | 2178 | 2057 |

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования показал наличие одного сценария социально-экономического развития района, который можно характеризовать как пессимистичный. Используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития района.

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

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

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

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

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

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

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

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

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог в нормативное состояние. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается усовершенствование типов покрытий отдельно взятых участков дорог.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются во втором варианте. В добавлении ожидается строительство транспортной инфраструктуры.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 1.

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района реализация увеличения транспортной связанности территории связана с ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с реконструкцией и обустройством объектов пешеходной инфраструктуры (мероприятия приведены в разделе 4.18).

## 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 населенных пунктов;
* дороги муниципального района.

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления муниципального района. Дорожно-транспортная сеть муниципального района состоит из дорог III-V категории, предназначенных для не скоростного движения. Перечень автодорог и их значение муниципального района указаны в разделе 1.5 данной схемы.

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

* поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов с внешними дорогами;
* главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
* улицы в жилой застройке (жилые улицы), в т.ч.:
* основная – связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением;
* второстепенная – связь между основными жилыми улицами;
* проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей;
* хозяйственный проезд, скотопрогон – прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам.

Ширина главных улиц в красных линиях 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

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

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

Поперечные профили улиц в застроенной территории продиктованы сложившейся застройкой, определены конкретными условиями и при реконструкции требуют доведения при несоответствии элементов до предлагаемых (рис. 4.1 - 4.6) соответственно.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Рис. 4.1 | Рис. 4.2 |
|  |  |
| Рис. 4.3 | Рис.4.4 |
|  |  |
| Рис. 4.5 | Рис. 4.6 |

Типовые поперечные профили проектируемых дорог: Рис. 4.1 – поселковая дорога; Рис. 4.2, 4.3, 4.4 – главная улица; Рис. 4.5 – основная улица в жилой застройке; Рис. 4.6 – второстепенная (переулок) улица в жилой застройке.

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройством тротуаров.

К мероприятиям по категорированию дорог на рассматриваемых территориях Усть-Абаканского района относится изготовление ПОДД для улиц населенных пунктов, входящих в состав района, разработка инженерно-геодезических испытаний и др. (таблица 4.1).

Таблица 4.1

Мероприятия по оформлению необходимых документов

| Мероприятие | Срок реализации |
| --- | --- |
| Разработка проектно-сметной документации "Ремонт автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия" | 2022 |
| Экспертиза сметной стоимости (субсидии РБ ) | 2022-2025 |
| Разработка паспортов и проектов организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения | 2023-2025 |
| Разработка инженерно-геодезических изысканий для ремонта автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Разработка комплексной схемы организации дорожного движения | 2022 |

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам федерального, регионального и местного значения. Основные дороги района местного значения указаны в разделе 1.4 данной схемы.

Анализ данных интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков на рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района не планируется.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

Дорожная сеть на рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий нет.

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

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

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

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

* непрерывное наблюдение;
* оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
* оценка текущего состояния внешней среды БДД;
* прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
* прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
* оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
* оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
* принятие управленческих решении.

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

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

Было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга интенсивности транспортных потоков.

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

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

На рассматриваемых территориях Усть-Абаканского района к мероприятиям по совершенствованию информационного обеспечения участников дорожного движения относятся установка и содержание знаков дорожного движения, нанесение разметки (таблица 4.2). Установка ТСОДД должна производиться в соответствии с ПОДД.

Таблица 4.2

Мероприятия по совершенствованию системы информирования участников дорожного движения

| **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- |
| Установка дорожных знаков | 2022-2025 |
| Содержание дорожных знаков и стоек | 2022-2025 |
| Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной дорожной разметки, устройство недостающих искусственных неровностей на автомобильных дорогах местного значения в границах муниципальных образований Доможаковский, Московский, Вершино-Биджинский, Усть-Бюрский, Чарковский сельсоветов | 2022-2025 |

## Применение реверсивного движения

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

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

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

На рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

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

В рамках разработки КСОДД для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств на предусмотрены.

В связи с тем, что на территории района задержек в движении транспортных средств (в т.ч. маршрутных) в настоящее время не возникает и на перспективу не ожидается, мероприятий по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств (устройство выделенных полос для движения транспорта и др.) не требуется.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Пропуск транзитных транспортных потоков связан с ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

## 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

Реализация мероприятий по пропуску транзитных грузовых транспортных средств связана с ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22), установкой дорожных знаков (раздел 4.6) и разработкой ПОДД (мероприятия предусмотрены разделом 4.2). Так, при разработке ПОДД (в частности, схемы дислокации дорожных знаков) должна быть предусмотрена установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с табличкой 8.3.1 «Направление действия» на улицах у въезда в населенный пункт (если есть альтернативный путь объезда, иначе дорожный знак не ставится).

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

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

В рамках разработки КСОДД для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района дополнительных предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

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

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

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

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации 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 городским улицам, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

Мероприятия по ограничению скорости движения транспортных средств связаны с установкой дорожных знаков (мероприятия предусмотрены разделом 4.6). Так, должны учитываться места скопления детей (в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости), а также места скопления людей (рынок и др.), места притяжения людей (спортивные, развлекательные и учебные объекты), опасные участки а/д.

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

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

В рамках разработки КСОДД для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района предусмотрены мероприятия по обустройству парковок (таблица 4.3).

Таблица 4.3

Мероприятия по формированию единого парковочного пространства

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Адрес | Мероприятие | Срок реализации |
| Московский сельсовет | Ремонт парковочной площадки примыкающей к врачебной амбулатории в с. Московское Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Калининский сельсовет | Устройство парковки и тротуара ул. Советская в д. Чапаево (возле школы) | 2022 |

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

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

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

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

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в рассматриваемых населенных пунктах Усть-Абаканского муниципального района отсутствует.

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

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

В соответствии с ГОСТ 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 пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч. рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.4.

Таблица 4.4

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

| **Число полос движения в одном направлении** | | **Интенсивность движения транспортных средств, ед/ч** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Главная дорога** | **Второстепенная дорога** | **по главной дороге в двух направлениях** | **по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении** |
| 1 | 1 | 750  670  580  500  410  380 | 75  100  125  150  175  190 |
| 2 и более | 1 | 900  800  700  600  500  400 | 75  100  125  150  175  200 |
| 2 и более | 2 и 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 рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района установка светофоров не предусмотрена.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального района светофорное регулирование отсутствует, в связи с чем оптимизация, согласование работы светофорных объектов и управление светофорными объектами не требуется.

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

Анализ условий дорожного движения на рассматриваемых территориях Усть-Абаканского муниципального образования показал, что основным фактором опасности является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети (мероприятия приведены в разделе 4.22).

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

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

Организация движения пешеходов связана с установкой дорожных знаков «пешеходный переход» (мероприятия предусмотрены разделом 4.6). Также предусмотрено обустройство пешеходных переходов, расположенных вблизи детских учреждений, срок реализации – 2023-2025 гг.

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

В рамках разработки КСОДД для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусмотрено.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям связаны с организацией пешеходного движения (мероприятия предусмотрены разделом 4.18).

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям связаны с организацией пешеходного движения (мероприятия предусмотрены разделом 4.18), установкой дорожных знаков (мероприятия предусмотрены разделом 4.6). Так, должны учитываться места скопления детей (в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости).

Кроме того, предусмотрено обустройство пешеходных переходов, расположенных вблизи детских учреждений, срок реализации – 2023-2025 гг.

## Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории поселений и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его мало – затратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию.

Мероприятий по организации велосипедного движения не предусмотрено.

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

В целях развития сети дорог Усть-Абаканского муниципального района планируются мероприятия содержанию, ремонту автомобильных дорог общего пользования.

Перечень мероприятий представлен в таблице 4.5.

Таблица 4.5

Перечень мероприятий по развитию сети дорог

| **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 40 км (аал Чарков — аал Ах-Хол — аал Майский — 30,5 км; Подъезд к аал Бейка — 4,5 км; аал Чарков — аал Уйбат — 5 км) | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 14 км ( Подъезд к п. Ильича — 9,2 км; аал Доможаков — аал Трояков — 2,3 км ; аал Райков — аал Баинов — 2,5 км) | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 12,8 км (с.Зеленое — д. Заря — 11 км; Подъезд к д. Заря — 1,8 км) | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Чарковский сельсовет, Усть-Бюрский сельсовет | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Вершино — Биджинский сельсовет, Московский сельсовет | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Доможаковский с/с | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог местного значения в Доможаковском, Московском, Вершино-Биджинском, Усть-Бюрском, Чарковском сельсоветах | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия на участках: км 3+400 - км 3+800, км 4+500 - км 5+000 и организация безопасности дорожного движения на участке км 0+000 - км 13+000 | 2022-2025 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги аал Доможаков - аал Трояков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги аал Райков - аал Баинов Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги аал Чарков - аал Уйбат Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги с. Усть-Бюр - хутор Верхний Тибик Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Абаканский район | Ремонт автомобильной дороги с. Зеленое - д. Заря Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2023 |
| Вершино-Биджинский сельсовет | Ремонт автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Вершино-Биджинский сельсовет | 2022-2025 |
| Вершино-Биджинский сельсовет | Ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильной дороги ул. 30 лет Победы с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022-2023 |
| Вершино-Биджинский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги по ул. М. Цукановой с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2024 |
| Вершино-Биджинский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги по ул. Полевая с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2024 |
| Вершино-Биджинский сельсовет | Ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильной дороги по ул. Школьная с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2024 |
| Доможаковский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги ул. Механизаторская аал Доможаков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2023-2024 |
| Доможаковский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги ул. Набережная аал Доможаков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2023 |
| Доможаковский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги ул. Железнодорожная п. Оросительный Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2023 |
| Московский сельсовет | Ремонт автомобильных дорог муниципального образования Московский сельсовет Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Московский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги ул. Садовая аал Мохов Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Бюрский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги ул. Заречная с. Усть-Бюр Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022 |
| Усть-Бюрский сельсовет | Ремонт автомобильных дорог муниципального образования Усть-Бюрский сельсовет Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2022-2025 |
| Усть-Бюрский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги по ул. Школьная с. Усть-Бюр Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2024 |
| Чарковский сельсовет | Ремонт автомобильной дороги по ул. Степная аал Чарков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2024 |

## 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 исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

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

На рассматриваемых территориях Усть-Абаканского района мероприятий по установке камер автоматической фиксации нарушений ПДД не предусмотрено в виду отсутствия мест концентрации ДТП.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для рассматриваемых территорий Усть-Абаканского муниципального района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

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

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Стоимости мероприятий приняты в соответствии с Планом мероприятий муниципальной программы "Развитие транспортной системы Усть-Абаканского района " на 2022 год (редакция от 05.10.2022) (далее – План на 2022 г), Планом мероприятий муниципальной программы "Развитие транспортной системы Усть-Абаканского района " на 2023-2025 гг (редакция от 12.09.2022) (далее – План на 2023-2025 гг), а также Дополнительным соглашением №125-22 от 19.09.2022 к соглашению от 02.02.2022 №26-22 «О предоставлении субсидии на капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения городских округов и поселений, малых и отдаленных сел Республики Хакасия, а также на капитальный ремонт, ремонт искусственных сооружений (в том числе на разработку проектной документации) из республиканского бюджета Республики Хакасия бюджету муниципального образования Усть-Абаканский район Республики Хакасия, предусмотренных подпрограммой «Дорожное хозяйство» государственной программы Республики Хакасия «Развитие транспортной системы Республики Хакасия».

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Объем финансирования, руб.** | | | | | | | | **Исходный документ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Всего** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027-2031** | **2032-2036** |
| **1** | **Мероприятие Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов, в границах муниципальных образований Доможаковский, Московский, Вершино-Биджинский, Усть-Бюрский, Чарковский сельсоветов** | **152252127** | **40375456** | **43278263** | **44528408** | **24070000** |  |  |  |  |
| 01.фев | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 40 км (аал Чарков — аал Ах-Хол — аал Майский — 30,5 км; Подъезд к аал Бейка — 4,5 км; аал Чарков — аал Уйбат — 5 км) | 4920681,44 | 420681,44 | 1500000 | 1500000 | 1500000 |  |  |  | Пункт 1 Плана на 2022 г, |
| Пункт 1 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.мар | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 14 км ( Подъезд к п. Ильича — 9,2 км; аал Доможаков — аал Трояков — 2,3 км ; аал Райков — аал Баинов — 2,5 км) | 2000000 | 500000 | 500000 | 500000 | 500000 |  |  |  | Пункт 2 Плана на 2022 г, |
| Пункт 2 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.апр | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, расположенных вне границ населенных пунктов в границах Усть-Абаканского района общей протяженностью 12,8 км (с.Зеленое — д. Заря — 11 км; Подъезд к д. Заря — 1,8 км) | 1600000 | 400000 | 400000 | 400000 | 400000 |  |  |  | Пункт 3 Плана на 2022 г, |
| Пункт 3 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.май | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Доможаковский с/с | 1000000 | 250000 | 250000 | 250000 | 250000 |  |  |  | Пункт 4 Плана на 2022 г, |
| Пункт 4 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.июн | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Чарковский сельсовет, Усть-Бюрский сельсовет | 2500000 | 625000 | 625000 | 625000 | 625000 |  |  |  | Пункт 5 Плана на 2022 г, |
| Пункт 5 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.июл | Содержание автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Вершино — Биджинский сельсовет, Московский сельсовет | 1800000 | 450000 | 450000 | 450000 | 450000 |  |  |  | Пункт 6 Плана на 2022 г, |
| Пункт 6 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.авг | Ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог местного значения в Доможаковском, Московском, Вершино-Биджинском, Усть-Бюрском, Чарковском сельсоветах | 5775000 | 1275000 | 1500000 | 1500000 | 1500000 |  |  |  | Пункт 7 Плана на 2022 г, |
| Пункт 7 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.сен | Ремонт автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Вершино-Биджинский сельсовет | 12200000 | 3050000 | 3050000 | 3050000 | 3050000 |  |  |  | Пункт 9 Плана на 2022 г, |
| Пункт 8 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.окт | Ремонт автомобильных дорог муниципального образования Московский сельсовет Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 3957413,09 | 3957413,09 |  |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 22 и 28 Плана на 2022 г |
| 01.ноя | Ремонт автомобильных дорог муниципального образования Усть-Бюрский сельсовет Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 10097456,07 | 4247456,07 | 1950000 | 1950000 | 1950000 |  |  |  | Сумма пунктов 24 и 30 Плана на 2022 г, Пункт 9 Плана на 2023-2025 гг |
| 01.дек | Ремонт автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия на участках: км 3+400 - км 3+800, км 4+500 - км 5+000 и организация безопасности дорожного движения на участке км 0+000 - км 13+000 | 48439039,16 | 8054039,16 | 12645000 | 13895000 | 13845000 |  |  |  | Пункт 11 Плана на 2022 г, Пункт 10 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.13 | Ремонт автомобильной дороги аал Доможаков - аал Трояков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 1743000 | 1743000 |  |  |  |  |  |  | Пункт 12 Плана на 2022 г |
| янв.14 | Ремонт автомобильной дороги аал Райков - аал Баинов Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 1865650,36 | 1865650,36 |  |  |  |  |  |  | Пункт 13 Плана на 2022 г |
| янв.15 | Ремонт автомобильной дороги аал Чарков - аал Уйбат Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 4399335 | 4399335 |  |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 23 и 29 Плана на 2022 г |
| янв.16 | Ремонт автомобильной дороги с. Усть-Бюр - хутор Верхний Тибик Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 445411,12 | 445411,12 |  |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 31 и 25 Плана на 2022 г |
| янв.17 | Ремонт автомобильной дороги с. Зеленое - д. Заря Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 354815 |  | 354815 |  |  |  |  |  | Пункт 19 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.18 | Ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильной дороги ул. 30 лет Победы с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 10288598,27 | 5345865,27 | 4942733 |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 14,21,27 Плана на 2022 г, сумма пунктов 16 и 26 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.19 | Ремонт автомобильной дороги по ул. М. Цукановой с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 3815196 |  |  | 3815196 |  |  |  |  | Сумма пунктов 21 и 31 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.20 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Полевая с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 2427889 |  |  | 2427889 |  |  |  |  | Сумма пунктов 22 и 32 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.21 | Ремонт асфальтобетонного покрытия автомобильной дороги по ул. Школьная с. Вершино-Биджа Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 5344184 |  |  | 5344184 |  |  |  |  | Сумма пунктов 23 и 33 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.22 | Ремонт автомобильной дороги ул. Механизаторская аал Доможаков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 11737667 |  | 10102041 | 1635626 |  |  |  |  | Сумма пунктов 17 и 27 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.23 | Ремонт автомобильной дороги ул. Набережная аал Доможаков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 3816327 |  | 3816327 |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 18 и 28 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.24 | Ремонт автомобильной дороги ул. Железнодорожная п. Оросительный Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 1192347 |  | 1192347 |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 20 и 30 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.25 | Ремонт парковочной площадки примыкающей к врачебной амбулатории в с. Московское Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 623182 | 623182 |  |  |  |  |  |  | Пункт 8 Плана на 2022 г |
| янв.26 | Ремонт автомобильной дороги ул. Садовая аал Мохов Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 773422,72 | 773422,72 |  |  |  |  |  |  | Сумма пунктов 26 и 32 Плана на 2022 г |
| янв.27 | Ремонт автомобильной дороги ул. Заречная с. Усть-Бюр Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 1950000 | 1950000 |  |  |  |  |  |  | Пункт 10 Плана на 2022 г |
| янв.28 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Школьная с. Усть-Бюр Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 3725185 |  |  | 3725185 |  |  |  |  | Сумма пунктов 25 и 35 Плана на 2023-2025 гг |
| янв.29 | Ремонт автомобильной дороги по ул. Степная аал Чарков Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 3460328 |  |  | 3460328 |  |  |  |  | Сумма пунктов 24 и 34 Плана на 2023-2025 гг |
| 2 | **Мероприятие Установка дорожных знаков, нанесение разметки** | **11226626** | **3276626** | **2650000** | **2650000** | **2650000** |  |  |  |  |
| 02.янв | Установка дорожных знаков | 3400000 | 1000000 | 800000 | 800000 | 800000 |  |  |  | Пункт 15 Плана на 2022 г, Пункт 11 Плана на 2023-2025 гг |
| 02.фев | Содержание дорожных знаков и стоек | 600000 |  | 200000 | 200000 | 200000 |  |  |  | Пункт 12 Плана на 2023-2025 гг |
| **02.мар** | Устройство парковки и тротуара ул. Советская в д. Чапаево (возле школы) | 1557885,6 | 1557885,6 |  |  |  |  |  |  | Пункт 33 Плана на 2022 г |
| **02.апр** | Обустройство пешеходных переходов, расположенных вблизи детских учреждений | 3000000 |  | 1000000 | 1000000 | 1000000 |  |  |  | Пункт 36 Плана на 2023-2025 гг |
| 02.май | Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной дорожной разметки, устройство недостающих искусственных неровностей на автомобильных дорогах местного значения в границах муниципальных образований Доможаковский, Московский, Вершино-Биджинский, Усть-Бюрский, Чарковский сельсоветов | 2668740,75 | 718740,75 | 650000 | 650000 | 650000 |  |  |  | Пункт 16 Плана на 2022 г, |
| Пункт 13 Плана на 2023-2025 гг |
| **3** | **Мероприятие Оформление необходимых документов** | **11933688** | **2033688** | **3250000** | **3300000** | **3350000** |  |  |  |  |
| 03.янв | Разработка проектно-сметной документации "Ремонт автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия" | 595838 | 595838 |  |  |  |  |  |  | Пункт 17 Плана на 2022 г |
| 03.фев | Разработка инженерно-геодезических изысканий для ремонта автомобильной дороги с. Солнечное - д. Курганная Усть-Абаканского района Республики Хакасия | 600000 | 600000 |  |  |  |  |  |  | Пункт 19 Плана на 2022 г |
| 03.мар | Экспертиза сметной стоимости (субсидии РБ ) | 1410850,42 | 510850,42 | 250000 | 300000 | 350000 |  |  |  | Пункт 18 Плана на 2022 г, Пункт 14 Плана на 2023-2025 гг |
| 03.апр | Разработка паспортов и проектов организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования местного значения | 9000000 |  | 3000000 | 3000000 | 3000000 |  |  |  | Пункт 15 Плана на 2023-2025 гг |
| 03.май | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения | 327000 | 327000 |  |  |  |  |  |  | Пункт 20 Плана на 2022 г |
| 4 | **Мероприятие Организация межмуниципального транспортного обслуживания населения** | **3729700** | **932425** | **932425** | **932425** | **932425** |  |  |  | Пункт 44 Плана на 2022 г, Пункт 28 Плана на 2023-2025 гг |
| **ИТОГО** | | **179142142** | **46618196** | **50110688** | **51410833** | **31002425** |  |  |  |  |

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

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

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

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

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация Усть-Абаканского муниципального района. 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 Усть-Абаканского муниципального района.

Основными функциями администрации Усть-Абаканского муниципального района по реализации КСОДД являются:

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

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

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

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Усть-Абаканского муниципального района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселений.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора и анализа полученных документарных данных.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения. В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
* сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
* совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
* устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
* реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры;
* обустройство остановочных пунктов.

# Приложение 1

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Вершино-Биджинского сельсовета**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование дороги | регистрационный номер | Протяженность |
|
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Полевая | 95-230-805-ОП-МП-001 | 0,7 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Школьная | 95-230-805-ОП-МП-002 | 1,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. 30 лет Победы | 95-230-805-ОП-МП-003 | 2,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Молодежная | 95-230-805-ОП-МП-004 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Горная | 95-230-805-ОП-МП-005 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Юбилейная | 95-230-805-ОП-МП-006 | 1,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Герасимова | 95-230-805-ОП-МП-007 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Зеленая | 95-230-805-ОП-МП-008 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Советская | 95-230-805-ОП-МП-009 | 3,6 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Николаева | 95-230-805-ОП-МП-010 | 1,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Заречная | 95-230-805-ОП-МП-011 | 1,6 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Болотная | 95-230-805-ОП-МП-012 | 1,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Майская | 95-230-805-ОП-МП-013 | 1,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Новая | 95-230-805-ОП-МП-014 | 1,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Цукановой | 95-230-805-ОП-МП-015 | 1,1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Колхозная | 95-230-805-ОП-МП-016 | 0,6 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. Степная | 95-230-805-ОП-МП-017 | 1,4 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, ул. 70 лет Победы | 95-230-805-ОП-МП-018 | 4 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, 1,5 км севернее с . В-Биджа до Водозабора | 95-230-805-ОП-МП-019 | 1,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, хутор Фортуна | 95-230-805-ОП-МП-020 | 3,0 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Салбык до хутора Трех озерки | 95-230-805-ОП-МП-021 | 15 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Салбык до хутора № 12 | 95-230-805-ОП-МП-022 | 5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, хутор № 20 | 95-230-805-ОП-МП-023 | 15 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, хутор № 14 | 95-230-805-ОП-МП-024 | 22 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, хутор № 8 | 95-230-805-ОП-МП-025 | 25 |
| РХ, Усть-Абаканский район, д. Вершино-Биджа, хутор № 9 | 95-230-805-ОП-МП-026 | 6 |
| ИТОГО | | 119,8 |

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Доможаковского сельсовета.**

| Наименование дорог общего пользования местного  значения | Всего, км | В том числе по типу покрытия, км | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| асфальтобетонное | | гравийное | грунтовое |
| аал Доможаков,  ул. Интернациональная | 2,3 | 1,6 | | 0,7 | - |
| аал Доможаков,  ул. Механизаторская | 1,9 | 1,4 | | 0,5 | - |
| аал Доможаков,  Ул. Чебоксарская | 1,5 | 0,9 | | 0,6 | - |
| аал Доможаков,  Ул. Набережная | 1,1 | 0 | | 1,1 | - |
| аал Доможаков,  пер. Новоселовский | 0,5 | 0,1 | | 0,4 | - |
| аал Доможаков,  пер. Школьный | 0,3 | 0 | | 0,3 | - |
| аал Доможаков,  пер. Пролетарский | 0,7 | 0,7 | | 0 | - |
| аал Тутатчиков,  ул. Новая | 0,7 | 0,5 | | 0,2 | - |
| аал Тутатчиков,  ул. Жданова | 0,6 | 0,6 | | 0 | - |
| аал Тутатчиков,  ул. Школьная | 0,4 | 0 | | 0,4 | - |
| аал Тутатчиков,  ул. Зеленая | 0,2 | 0 | | 0,2 | - |
| п. Ильича,  ул. Заводская | 0,5 | 0 | | 0,5 | - |
| п. Ильича,  ул. Ленина | 0,9 | 0,5 | | 0,4 | - |
| п. Ильича,  ул. Майская | 0,3 | 0 | | 0,3 | - |
| п. Ильича,  ул. Окулова | 0,2 | 0 | | 0,2 | - |
| п. Ильича,  ул. Набережная | 0,2 | 0 | | 0,2 | - |
| п. Оросительный,  ул. Заводская | 1 | 0 | | 1 | - |
| п. Оросительный,  ул. Школьная | 1,4 | 0 | | 1,4 | - |
| п. Оросительный,  ул. Железнодорожная | 0,7 | 0 | | 0,7 | - |
| аал Трояков | 1 | 0 | | 1 | - |
| пос. Кирба | 0,3 | 0 | | 0,3 | - |
| Итого | 16,7 | 6,3 | 10,4 | | - |

ПЕРЕЧЕНЬ

автомобильных дорог общего пользования местного значения

Московского сельсовета

| № п/п | Наименование автомобильной дороги местного значения | Протяженность а/д, км | Идентификационный номер |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское ул.Школьная | 0,34 | 95- ОП –МП-95Н-001 |
| 2 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское ул.Согринская | 0,36 | 95- ОП –МП-95Н-002 |
| 3 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальт/грунтовым покрытием  с. Московское ул.Полевая | 0,34 | 95- ОП –МП-95Н-003 |
| 4 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское ул. Рабочая | 0,245 | 95- ОП –МП-95Н-004 |
| 5 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское ул. Советская | 0,9 | 95- ОП –МП-95Н-005 |
| 6 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское ул. Садовая | 1,5 | 95- ОП –МП-95Н-006 |
| 7 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальт/грунтовым покрытием  с. Московское ул. Степная | 0,29 | 95- ОП –МП-95Н-007 |
| 8 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское  ул. Московская | 0,21 | 95- ОП –МП-95Н-008 |
| 9 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Заречная | 0,365 | 95- ОП –МП-95Н-009 |
| 10 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Набережная | 0,29 | 95- ОП –МП-95Н-010 |
| 11 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Хакасская | 0,38 | 95- ОП –МП-95Н-011 |
| 12 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Овражная | 0,27 | 95- ОП –МП-95Н-012 |
| 13 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Подгорная | 0,65 | 95- ОП –МП-95Н-013 |
| 14 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с. Московское ул. Мира | 0,9 | 95- ОП –МП-95Н-014 |
| 15 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  с.Московское ул. Новая | 0,35 | 95- ОП –МП-95Н-015 |
| 16 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское пер.Центральный | 0,11 | 95- ОП –МП-95Н-016 |
| 17 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  с. Московское пер. Трудовой | 0,11 | 95- ОП –МП-95Н-017 |
| 18 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  д. Ковыльная ул. Школьная | 0,85 | 95- ОП –МП-95Н-018 |
| 19 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  д. Ковыльная ул. Клубная | 0,35 | 95- ОП –МП-95Н-019 |
| 20 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  д. Ковыльная ул. Трактовая | 0,30 | 95- ОП –МП-95Н-020 |
| 21 | Автомобильная дорога общего пользования с гравийным покрытием  аал Мохов ул. Школьная | 0,7 | 95- ОП –МП-95Н-021 |
| 22 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  аал Мохов ул.П. Морозова | 0,65 | 95- ОП –МП-95Н-022 |
| 23 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  аал Мохов ул. Чапаева | 0,7 | 95- ОП –МП-95Н-023 |
| 24 | Автомобильная дорога общего пользования с асфальтовым покрытием  аал Мохов ул. Садовая | 0,35 | 95- ОП –МП-95Н-024 |
| 25 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  аал Мохов ул. Мира | 0,7 | 95- ОП –МП-95Н-025 |
| 26 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  аал Мохов ул. Комсомольская | 0,7 | 95- ОП –МП-95Н-026 |
| 27 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  аал Мохов ул.Курченко | 0,7 | 95- ОП –МП-95Н-027 |
| 28 | Автомобильная дорога общего пользования с грунтовым покрытием  Подъезд к с. Московское от дороги Пригорск-Биджа-Сорск | 2,9 | 95- ОП –МП-95Н-028 |
|  | **ИТОГО:** | **16,51** |  |

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Усть-Бюрского сельсовета**

| **Наименование**  **объекта** | **Идентификационный номер** | **Протяженность, км** |
| --- | --- | --- |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Трактовая | 95-230-865-ОП-МП-001 | 3,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Степная | 95-230-865-ОП-МП-002 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Матросова | 95-230-865-ОП-МП-003 | 0,55 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Школьная | 95-230-865-ОП-МП-004 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Станционная | 95-230-865-ОП-МП-005 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Баумана | 95-230-865-ОП-МП-006 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Гагарина | 95-230-865-ОП-МП-007 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Титова | 95-230-865-ОП-МП-008 | 0,9 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Терешковой | 95-230-865-ОП-МП-009 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Лесная | 95-230-865-ОП-МП-010 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Лесхозная | 95-230-865-ОП-МП-011 | 0,8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Набережная | 95-230-865-ОП-МП-012 | 1,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Заречная | 95-230-865-ОП-МП-013 | 1,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Кирова | 95-230-865-ОП-МП-014 | 2,3 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Ленина | 95-230-865-ОП-МП-015 | 2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Пушкина | 95-230-865-ОП-МП-016 | 0,6 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Аэродромная | 95-230-865-ОП-МП-017 | 0,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Нагорная | 95-230-865-ОП-МП-018 | 0,7 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Кирпичная | 95-230-865-ОП-МП-019 | 1 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Ферма № 4 | 95-230-865-ОП-МП-020 | 0,4 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Линейная | 95-230-865-ОП-МП-021 | 0,9 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. 70 лет Победы | 95-230-865-ОП-МП-035 | 0,285 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Петухова | 95-230-865-ОП-МП-036 | 0,370 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, проезд Южный | 95-230-865-ОП-МП-022 | 0,95 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Горный | 95-230-865-ОП-МП-023 | 0,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Овражный | 95-230-865-ОП-МП-024 | 0,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Хлебный | 95-230-865-ОП-МП-025 | 0,07 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Уютный | 95-230-865-ОП-МП-026 | 0,07 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Баумана | 95-230-865-ОП-МП-015 | 0,15 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Космонавтов | 95-230-865-ОП-МП-028 | 0,5 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Центральный | 95-230-865-ОП-МП-029 | 0,42 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, ул. Терешковой | 95-230-865-ОП-МП-030 | 0,17 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Пионерский | 95-230-865-ОП-МП-031 | 0,4 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Железнодорожный | 95-230-865-ОП-МП-032 | 0,2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Шпалозаводской | 95-230-865-ОП-МП-033 | 0,9 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Объездной | 95-230-865-ОП-МП-034 | 0,35 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, переулок Тракторный | 95-230-865-ОП-МП-037 | 0,205 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, проезд Кирпиченский | 95-230-865-ОП-МП-038 | 0,9 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, проезд Ферменский | 95-230-865-ОП-МП-039 | 0,4 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Нах Чибулах | 95-230-865-ОП-МП-040 | 8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Ай ту | 95-230-865-ОП-МП-041 | 3 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Нижняя колода | 95-230-865-ОП-МП-042 | 3 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Верхняя колода | 95-230-865-ОП-МП-043 | 3 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Сартыгой | 95-230-865-ОП-МП-044 | 8 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Нижний Тибик | 95-230-865-ОП-МП-045 | 2 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Верхний Тибик | 95-230-865-ОП-МП-046 | 15 |
| РХ, Усть-Абаканский район, с. Усть-Бюр, хутор Большая Тинская | 95-230-865-ОП-МП-047 | 10 |
| ИТОГО | | 81,690 |

**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах Чарковского сельсовета.**

| Наименование дороги | Регистрационный номер | Протяженность |
| --- | --- | --- |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Ленина | 95-230-870-ОП-МП-001 | 1,651 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Калинина | 95-230-870-ОП-МП-002 | 1,007 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Щетинкина | 95-230-870-ОП-МП-003 | 0,885 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Гагарина | 95-230-870-ОП-МП-004 | 1,31 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Зеленая | 95-230-870-ОП-МП-005 | 0,555 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Мельничная | 95-230-870-ОП-МП-006 | 0,147 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Лазо | 95-230-870-ОП-МП-007 | 1,079 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Набережная | 95-230-870-ОП-МП-008 | 0,737 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Урыбина | 95-230-870-ОП-МП-009 | 0,517 |
| РХ, Усть-Абаканский район, п. Уйбат, ул. Мира | 95-230-870-ОП-МП-010 | 0,797 |
| РХ, Усть-Абаканский район, п. Уйбат, ул. Вокзальная | 95-230-870-ОП-МП-011 | 0,793 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Ах-Холл, ул. Гагарина | 95-230-870-ОП-МП-012 | 0,383 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Ах-Холл, ул. Центральная | 95-230-870-ОП-МП-013 | 1,17 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Бейка, ул. Полевая | 95-230-870-ОП-МП-014 | 0,73 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Бейка, ул. Нагорная | 95-230-870-ОП-МП-015 | 0,898 |
| РХ, Усть-Абаканский район, п. Майский, ул. Таежная | 95-230-870-ОП-МП-016 | 0,853 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Кирова | 95-230-870-ОП-МП-017 | 1,211 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. Степная | 95-230-870-ОП-МП-018 | 0,635 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Чарков, ул. 60 лет Октября | 95-230-870-ОП-МП-019 | 0,222 |
| РХ, Усть-Абаканский район, аал Бейка, ул. Набережная | 95-230-870-ОП-МП-020 | 0,521 |
| ИТОГО | | 16,101 |

1. Данные а/д не являются объектами исследования КСОДД, в связи с тем что схема рассматривает а/д местного значения вне границ населенных пунктов, а перечисленные а/д имеют статус а/д регионального или межмуниципального значения [↑](#footnote-ref-2)