|  |  |
| --- | --- |
| УТВЕРЖДАЮ  Руководитель Администрации Харовского муниципального района Вологодской области  Руководитель администрации Харовского МР \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Тихомиров О.В.  «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 г. | Общество с ограниченной ответственностью «Спектр-С»  Директор Общество с ограниченной ответственностью «Спектр-С»  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Хведченя Н.И./  «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 г. |

**ОТЧЕТ**

**ТОМ 2**

**о разработке комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Харовского муниципального района Вологодской области**

в составе 2 (двух) томов:

**Этап 1. Сбор и анализ исходных данных**

**Этап 2. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения Харовского муниципального района на прогнозные периоды**

|  |  |
| --- | --- |
| Директор ООО «Спектр-С» | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Хведченя Н.И. |
| Руководитель отдела градостроительного проектирования | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Горешнев И.Н. |
| Руководитель отдела транспортного проектирования | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Момотова Д.В. |

Ставрополь, 2020 год

**ВВЕДЕНИЕ**

Отчет 49 с., 3 рис., 5 таб.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ, ПАРАМЕТРЫ ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ.

Объектом исследования является транспортный комплекс Харовского муниципального района, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Харовского муниципального района Вологодской области, включающего в себя город Харовск и 5 (пять) сельских поселений: Ильинское, Кубенское, Семигороднее, Харовское, Шапшинское.

Целью Этапа 1 является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры муниципального района с использованием комплексных решений по ОДД, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД, в том числе, направленные на снижение аварийности, негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения от автомобильного транспорта, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Задачами проекта на первом этапе являются:

* сбор и систематизация официальных документальных статических, технических и других данных, необходимых для разработки КСОДД;
* подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального района с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД;
* анализ данных и результатов обследований, оценка существующих параметров УДС и схемы ОДД муниципального района;
* анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков;
* оценка уровня транспортной доступности населенных пунктов Харовского муниципального района Вологодской области с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

Результаты решения задач первого этапа принципиально важны для достижения поставленной цели проекта: на них будет основано решение задач последующего этапа по разработке мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры Харовского муниципального района.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Харовского муниципального района Вологодской области наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем реализации комплексной схемы организации дорожного движения.

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ТОМ 2**  **Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения Харовского муниципального района Вологодской области** | | |
| 1 | По управлению распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения |  |
| 2 | По повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок |  |
| 3 | По развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов |  |
| 4 | По развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) |  |
| 5 | По перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования |  |
| 6 | По организации 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 |  |
| 7 | По обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов |  |
| 8 | По обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям |  |
| 9 | По развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально - реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом |  |
| 10 | По расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения |  |
| 11 | Оценка объемов финансирования мероприятий КСОДД |  |
| 12 | Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения |  |

**1. По управлению распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения**

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Выравнивание транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, направлению дальнейшего движения на пересечении и цели движения.

Примерами формирования однородных транспортных потоков по типам транспортных средств являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта.

Формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении обеспечивается специализацией полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления и является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

При высокой интенсивности движения и наличия в составе транспортного потока большой доли медленно движущихся автомобилей, примером локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку является устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей с низкими динамическими качествами в сторону подъема.

Наиболее существенный эффект формирования однородных транспортных потоков по цели движения дает устройство обходной дороги - для разделения местного и транзитного движения.

Эффективность использования обходных дорог может быть достигнута, если они имеют достаточную пропускную способность и обустроены автозаправочными станциями, предприятиями торговли и питания, средствами связи, пунктами технического обслуживания автомобилей.

Местное движение должно организовываться на параллельных дорогах с выходом на транзитную дорогу на специально оборудованных пересечениях.

Основные транспортные потоки на территории Харовского муниципального района проходят по автомобильным дорогам общего пользования местного и регионального значений.

По результатам обследования, можно сделать вывод, что УДС муниципального района имеет резерв пропускной способности и проблема образования заторов на территории отсутствует. В связи с чем, необходимость в распределении транспортных средств на автомобильных дорогах Харовского муниципального района отсутствует.

Новые предложения по распределению транспортных потоков, путем изменения параметров действующей транспортной сети, в рамках КСОДД не предусматриваются, а планируемые на расчетные сроки мероприятия позволят избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

**2. По повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок**

Реализация мероприятий по оптимизации скорости передвижения ТС на участках автодорожной сети с учетом типов и назначений автотранспортных путей, контроль над соблюдением установленного скоростного режима позволят достичь ощутимых улучшений в сфере безопасности дорожного движения, уменьшив число ДТП и тяжесть их последствий.

Первоочередное значение для предотвращения конфликтных ситуаций на дорогах имеет качество транспортной инфраструктуры, указывающей на действующие скоростные ограничения и правила поведения участников движения на участках УДС. Исходя из этого, говорить о целесообразности введения новых ограничений скоростного режима для ТС на определенных участках в пределах отдельных зон муниципального района возможно лишь при условии выполнения требуемых работ по модернизации, реконструкции критичных объектов УДС и её оснащению ТСОДД. Существующие бюджетные ограничения побуждают к поиску простых и экономичных, но в тоже время действенных способов снижения рисков ДТП на аварийно-опасных участках автотранспортной сети.

Обеспечить эффективное физическое регулирование скоростного режима на УДС Харовского муниципального района позволяют следующие меры:

* организация кольцевых пересечений автодорог;
* создание возвышенных пешеходных переходов и перекрестков, размежевание различных участков дороги: пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и др. при помощи нанесения дорожного покрытия разного цвета и типа;
* нанесение искусственных рельефных поверхностей, шумовых полос, сужение проезжей части автодорог, изменение их траектории, организации канализированного движения (разделение встречных потоков ТС барьерами, разделительными полосами и др.), строительство обособленных пешеходных зон с ограничением к ним доступа ТС;
* зонирование УДС (создание пешеходных, пришкольных, жилых и других зон в зависимости от наличия тех или иных инфраструктурных объектов вблизи автомобильных дорог).

Для снижения числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращения ДТП и снижения тяжести их последствий за счет изменения скоростных режимов движения, Министерством транспорта РФ были опубликованы методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения.

В соответствии с данными рекомендациями организация пространства улиц должна обеспечивать приоритет движения пешеходов и велосипедистов, стимулировать снижение скорости движения транспортных средств. Таким образом, зоны успокоения усиливают дифференциацию элементов УДС по выполняемым функциям, режимам и скорости движения.

В рамках оптимизации системы ОДД на территории Харовского муниципального района, рекомендованы: следующие методы успокоения движения на проектный период:

**метод успокоения движения на проектный период путем регулирования скорости движения шириной полосы** для снижения скорости до нужного значения за счет применения типовых схем с конструктивным сужением проезжей части (симметричное, асимметричное, с мощением обочины), а также с сужением ширины динамического коридора и изменением эффективной ширины проезжей части за счет дорожной разметки и световозвращателей;

**метод успокоения движения на проектный период путем успокоения движения зигзагообразным движением (шиканы)** за счет использования различных направляющих островков (шиканы) для изменения траектории движения автомобилей на участке УДС. Следует рассмотреть ситуации с сохранением и уменьшением числа полос, с устройством парковочных карманов;

**метод успокоения движения на проектный период путем предупреждения водителя поперечными световыми и светошумовыми полосами.** Световые, шумовые и светошумовые полосы рекомендуются в качестве визуального и тактильного воздействия на водителя для предупреждения при приближении к границе полосы движения, пешеходному переходу, искусственному сооружению (мост, путепровод) и аварийно-опасному участку.

**метод успокоения движения на проектный период путем канализирования движения и использование кольцевого движения, которое** рассмотрено в качестве создания безопасных для пешеходов зон, свободных от движения транспорта. Канализирование достигается путем устройства островков безопасности, возвышающихся над проезжей частью или нанесенных соответствующей разметкой, что позволит решить задачи разделения транспортных потоков: выделения обособленных путей для движения пешеходов. При разработке оптимального плана реконструкционных и модернизационных работ для каждого рассматриваемого участка (объекта) УДС следует руководствоваться проектами планировки и организации дорожного движения, принимая во внимание особенности местных условий.

**метод успокоения движения на проектный период путем устройства искусственных неровностей;**

**метод успокоения движения на проектный период путем установки дорожных знаков.**

Также анализ условий дорожного движения Харовского муниципального района показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи, с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети.

Генеральным планом муниципального образования «город Харовск», утвержденным Решением Совета муниципального образования город Харовск №76 от 28.09.2012 года, выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

**На первую очередь (2030 год):**

- строительство/капитальный ремонт подвесного пешеходного моста через реку Кубена;

- строительство мостовых сооружений в местах пересечения планируемых улиц (дорог) с водотоками;

- строительство многоуровневой транспортной развязки в северной части города;

- строительство автовокзала в южной части города на месте существующей автостанции;

- строительство автомобильной стоянки в западной части города;

- строительство автомобильных моек и иных объектов придорожного сервиса в центре города, а также в западной и восточной частях города.

Так же генеральным планом предлагается строительство и реконструкция улично-дорожной сети обеспечивающей транспортное передвижение в существующей и планируемой застройках.

Проектом предлагается внутригородское автобусное сообщение, которое бы охватило все существующие и проектируемые жилые районы города. Осуществляться оно будет в основном по главным транспортным магистралям города, и будет связывать жилые районы города с местами притяжения труда, т.е. с промышленными зонами и отдельно стоящими промышленными предприятиями. Автобусные остановки размещены через 400-500 метров.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Харовск на 2016-2025 годы, утвержденной постановлением №263 от 29.08.2016 года администрацией города Харовска, планируются следующие мероприятия:

**На первую очередь(2030 год):**

- строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Архангельская, ул. Ленина, ул. Менжинского, ул. Каменная, ул. Прокатова, ул. Свободы, ул. Октябрьская, ул. Молодежная, ул. Энергетиков, ул. Восточная, ул. Северная, ул. Кирова, ул. Советская, ул. Ленина);

- строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул. Каменная, ул. Энергетиков, ул. Свободы, ул. Менжинского, ул. Пустомеранская);

- строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Свободы, пер. Солнечный, ул. Никольская, ул. Сиреневая, ул. Березовая, ул. Садовая);

- строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул. Каменная, ул. Энергетиков, ул. Свободы, ул. Менжинского, ул. Пустомеранская, пер. Солнечный ул. Никольская, ул. Сиреневая, ул.Березовая);

- строительство подъезда, дорог с гравийно-песчаным покрытием для нового жилищного строительства (пер. Солнечный, ул. Никольская, ул. Сиреневая, ул. Березовая, ул. Полевая);

- строительство тротуаров с асфальтобетонным покрытием в новой жилой застройке строительства (ул. Каменная, ул. Энергетиков, ул. Свободы, ул. Менжинского, ул. Пустомеранская, пер. Солнечный, ул. Никольская, ул. Сиреневая, ул. Березовая);

- строительство подъезда, дорог с гравийно-песчаным покрытием для нового жилищного строительства (пер.Солнечный, ул. Никольская, ул. Сиреневая, ул. Березовая, ул. Полевая, пер. Центральный, ул. Садовая).

**На расчетный срок (2040 год):**

- строительство окружной дороги в южной части муниципального образования;

- строительство мостовых сооружений в местах пересечения планируемых улиц (дорог) с водотоками;

- строительство железнодорожного переезда в районе улицы Ленина, на пересечении планируемой окружной дороги с железнодорожной дорогой.

Схемой территориального планирования Вологодской области, утвержденной постановлением №709 от 12 мая 2009 года Правительства области, на территории муниципального образования городское поселение город Харовск, планируются следующие мероприятия в сфере транспортной инфраструктуры:

- строительство автомобильной дороги регионального значения (южный обход Харовска) – первая очередь (2020-2025 годы).

В соответствии со схемой территориального планирования Харовского муниципального района Вологодской области, утвержденной решением №43 от 06.09.2011 года. Муниципального собрания Харовского муниципального района, на территории муниципального образования городское поселение город Харовск планируются следующие мероприятия в отношении объектов транспортной инфраструктуры:

- ремонт и реконструкция до 3 технической категории автодорог Сокол – Харовск – Вожега и Харовск – Сямжа – первая очередь (2030 год);

- совершенствование дорожного полотна улиц города Харовска – первая очередь (2030 год).

Генеральным планом муниципального образования «Харовское сельское поселение», выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

**На первую очередь (2020 год)**

Реконструкция автомобильных дорог:

регионального значения:

- Харовск-Сямжа;

- Сокол-Харовск-Вожега;

межмуниципального значения:

- подъезд к станице Семигородняя;

местного значения:

- Харовск-Кириллов;

- Тюшковская-Ситинский;

- подъезд к деревне Сычева;

- подъезд к селу Погост Никольский.

**На расчетный срок (2030 год)**

- строительство автодороги местного значения Харовск – ст. Семигородняя, объединяющей административные центры двух соседних поселений.

Генеральными планами населенных пунктов: деревня Бараниха и деревня Конанцева Харовского сельского поселения выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

**На первую очередь (2020 год)**

Реконструкция автомобильных дорог:

- реконструкция улично-дорожной сети;

- строительство новых улиц и дорог протяженностью в д. Бараниха – 3,8 км, в д. Конанцево – 3,2 км.

Генеральным планом муниципального образования «станция Семигородняя», выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

**На первую очередь (2020 год):**

Реконструкция автомобильных дорог:

Реконструкция улично-дорожной сети.

- строительство продолжения Советской улицы (параллельно ул. Победы) и дороги у восточной границы поселка, проходящей параллельно ул. Строителей. Общей протяженностью – 1,2 км.

- организация пригородного автобусного сообщения с административным центром района.

- сооружение пешеходного внеуличного перехода через железнодорожные пути.

Объекты транспортной инфраструктуры

**На расчетный срок (2030 год):**

- оборудование существующего железнодорожного переезда;

- строительство улиц и дорог в новом жилом районе общей протяженностью – 4 км.

Генеральным планом муниципального образования «село Шапша», выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

- усовершенствование улично-дорожной сети перспективного участка развития;

- разработка рациональных улично-дорожных схем сетей для каждого планировочного района;

- обеспечение твердых покрытий на главных, а далее и на всех улицах населенного пункта;

- благоустройство улиц (в том числе обеспечение поверхностного водоотвода) и обеспечение их своевременного ремонта и высокого уровня содержания;

- постепенная реконструкция сохраняемой существующей улично-дорожной сети с устройством усовершенствованных асфальтобетонных покрытий, благоустройства с обустройством тротуаров.

Генеральным планом муниципального образования Ильинское сельское поселение, выделены следующие предложения по развитию объектов транспортной инфраструктуры:

- реконструировать и модернизировать инфраструктуру транспорта;

- обеспечить устойчивое и безопасное функционирование транспорта;

- совершенствовать техническое состояние всех видов транспорта;

- внедрять современные технологии, ориентированные на высокое качество транспортных услуг и снижение ресурсоемкости перевозок;

- расширить рынок транспортных услуг и повысить качество обслуживания пассажирских перевозок;

- внедрять современные информационные технологии.

Генеральный план сельского поселения Кубенское Харовского муниципального района Вологодской области на основании приказа комитета градостроительства и архитектуры Вологодской области от 02.03.2020 года №51 находится на корректировке.

**3. По развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов**

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

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

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

С учетом предлагаемых мероприятий предлагается выполнить комплекс мер:

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

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

* на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
* напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

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

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

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

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

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

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

* создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
* разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
* создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

**4. По развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)**

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

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах Харовского муниципального района. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании обследований. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, часть из которых не удовлетворяет существующие потребности жителей.

В замен утратившему силу СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта считается в соответствии СП 42.13330.2016 (требуемое число машино-мест для хранения автомобилей следует определять в региональным нормативах градостроительного проектирования):

В соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования муниципального образования «город Харовск», утвержденными решением Совета муниципального образования город Харовск Вологодской области №77 от 28.09.2012 года, пункта 4.6., уровень автомобилизации следует принимать не менее 350 машин на 1000 человек (включая ведомственные легковые машины и такси). Общую обеспеченность местами постоянного хранения следует принимать 1 машино-место на 1 семью, местами временного хранения из расчета – 1 машино-место на 4 семьи. На территории застройки объектами индивидуального жилищного строительства и усадебными жилыми домами следует предусматривать 100 процентную обеспеченность машино-местами для хранения и парковки индивидуальных легковых автомобилей с размещением этих мест на территории приусадебных участков.

- город Харовск – 3.07 машино-мест.

- сельское поселение Ильинское – 171 машино-мест.

- сельское поселение Кубенское – 421 машино-мест.

- сельское поселение Семигороднее – 381 машино-мест.

- сельское поселение Харовское – 408 машино-мест.

- сельское поселение Шапшинское – 274 машино – мест.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами практически отсутствуют.

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

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

Мероприятия, выполнение которых необходимо реализовать:

* обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;
* устройство парковочных карманов рядом с торговыми центрами и общественно-культурными заведениями и заведениями общепита;
* дополнительно обустроить парковки рядом с больницами, поликлиниками и школами.

Также необходимо привести в соответствие с СП 113.13330.2012 имеющиеся автомобильные стоянки на территории района.

При строительстве новых жилых кварталов и других объектов, необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами для автомобилей.

Размеры земельных участков стоянок автомобилей следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда, а также в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м.

Вместимость стоянок автомобилей определяют по расчету и указывают в задании на проектирование.

**5. По перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

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

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

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

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

С целью эффективного управления потоками ТС в периоды максимальной интенсивности движения (час «пик»), рекомендуется обустройство светофорного регулирования. В периоды умеренной загруженности целесообразно проводить отключение светофорной сигнализации либо ее перевод на желтый мигающий сигнал. Для реализации данного предложения требуется оборудовать светофорные объекты системой многопрограммного управления.

Для определения необходимости введения светофорного регулирования, необходимо проведение замеров транспортной интенсивности данные, необходимо сопоставить с нормативами ГОСТ Р 52289 – 2004 «ТСОДД. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

На первом этапе разработки КСОДД Харовского муниципального района не определенны данные о СО (светофорных объектах) располагающихся по территории Харовского муниципального района. При актуализации КСОДД Харовского муниципального района необходимо внести в этап 1 необходимый реестр и при этом произвести в данном разделе просчет в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 необходимость введения новых СО.

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – 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 3 (тремя) основными элементами:

* центральный управленческий пункт (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 её. 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 ХDSL, 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.

В настоящее время безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

В рамках разработки КСОДД для территории Харовского муниципального района внедрение АССУД не предусматривается, ввиду отсутствия образования заторов и увязанного с плотностью транспортного потока показателя - ДТП.

**6. По организации 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**

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и/или тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами, изложенными:

* в правилах дорожного движения РФ;
* в инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 1996 г.;
* в техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств» (окончательная редакция 22.12.2012 г.);
* в правилах перевозок грузов автомобильным транспортом (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 г. №1208);
* в федеральном законе от 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
* в приказе Минтранса России от 24.07.2012 г. №258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;
* в правилах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 15.01.2014 г.

Организация пропуска грузовых транспортных средств на территории Харовского муниципального района частично выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов по территории Харовского муниципального района Вологодской области является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров. В связи с выше изложенным необходимость в ее изменении отсутствует.

**7. По обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

В качестве мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов рекомендуется, наземные нерегулируемые пешеходные переходы, оснастить техническими средствами визуальной и/или тактильной информации по ГОСТ Р 51671–2000, ГОСТ Р 51261–99 и ГОСТ Р 52131–2003, а в местах регулярного использования инвалидами по зрению – радиоинформаторами системы информирования и ориентирования маломобильных групп населения в соответствии с положениями СП 136.13330.2012.

**8. По обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности.

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

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

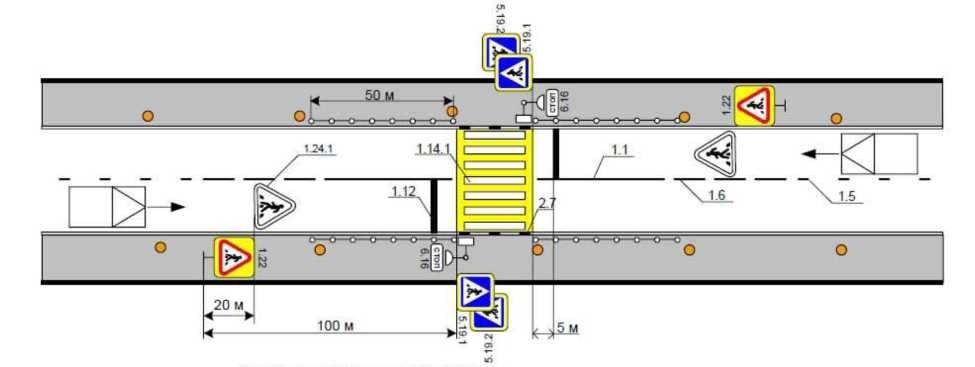
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

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

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

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

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



**- пешеходные ограждения**

**- искусственное освещение**

**- разметка 2.7**

**- транспортный светофор типа Т.1**

**- пешеходный светофор типа П.1 или П.2**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

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

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

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

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

**9. По развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально - реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом**

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Харовского муниципального района функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда автомобильных дорог.

Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия представленные в таблицах 1 – 1.3.

**10. По расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

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

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

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

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

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

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

На основании результатов анализа параметров и условий дорожного движения, проведенного в рамках 1 Этапа, а также причин и условий возникновения ДТП на дорожной сети муниципального района, нет необходимости установки стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

**11. Оценка объемов финансирования мероприятий КСОДД**

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, разработку Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Харовского муниципального района.

В ходе реализации настоящего Документа возникнет необходимость детальной проработки некоторых мероприятий, входящих в программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях, Федеральный закон №443 от 29.12.2017 года «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

Источниками финансирования мероприятий являются средства муниципального района, областного бюджета, городских поселений, сельских поселений.

Ресурсное обеспечение за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов. Капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

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

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

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Развитие транспортных, пешеходных связей, а также совершенствование системы дорожного движения Харовского муниципального района запланировано в рамках программных документов.

За основу развития Харовского муниципального района взяты:

* муниципальная программа «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети населенных пунктов Харовского муниципального района на 2016-2018 годы и на период до 2020 года», утвержденная постановлением администрации муниципального образования района Харовского Вологодской области.
* муниципальная программа «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети населенных пунктов Харовского муниципального района на 2021-2025 годы», утвержденная постановлением администрации муниципального образования района Харовского Вологодской области.
* Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Харовск на 2016-2025 годы, утвержденная постановлением администрации города Харовска №263 от 29.08.2016 года.
* государственная программа Вологодской области «Развитие транспортной системы Вологодской области на 2014-2020 годы» (с изменениями на 20 апреля 2020 года), утвержденная постановлением Правительства Вологодской области от 28.10.2013 года №1100. Государственная программа включает в себя три подпрограммы, содержащие основные мероприятия, направленные на решение поставленных задач в сфере транспортной системы Вологодской области. В рамках реализации Государственной программы будут реализованы следующие подпрограммы.
* региональный проект «Дорожная сеть» национального проекта «безопасные и качественные автомобильные дороги», (см.рисунок 1). Региональный проект Вологодской области не включает в себя мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории Харовского муниципального района на 2020 год. Ежегодная корректировка регионального проекта до 2024 года может изменить ситуацию с мероприятиями на территории Харовского муниципального района, по этому при корректировке КСОДД Харовского муниципального района Вологодской области данный раздел может быть откорректирован и включит себя финансирование мероприятий.
* программа Губернатора Вологодской области «Дороги 35» (см.рисунок 2).

Рисунок 1

**целевые показатели регионального проекта «дорожная сеть» национального проекта «безопасные и качественные автомобильные дороги»**

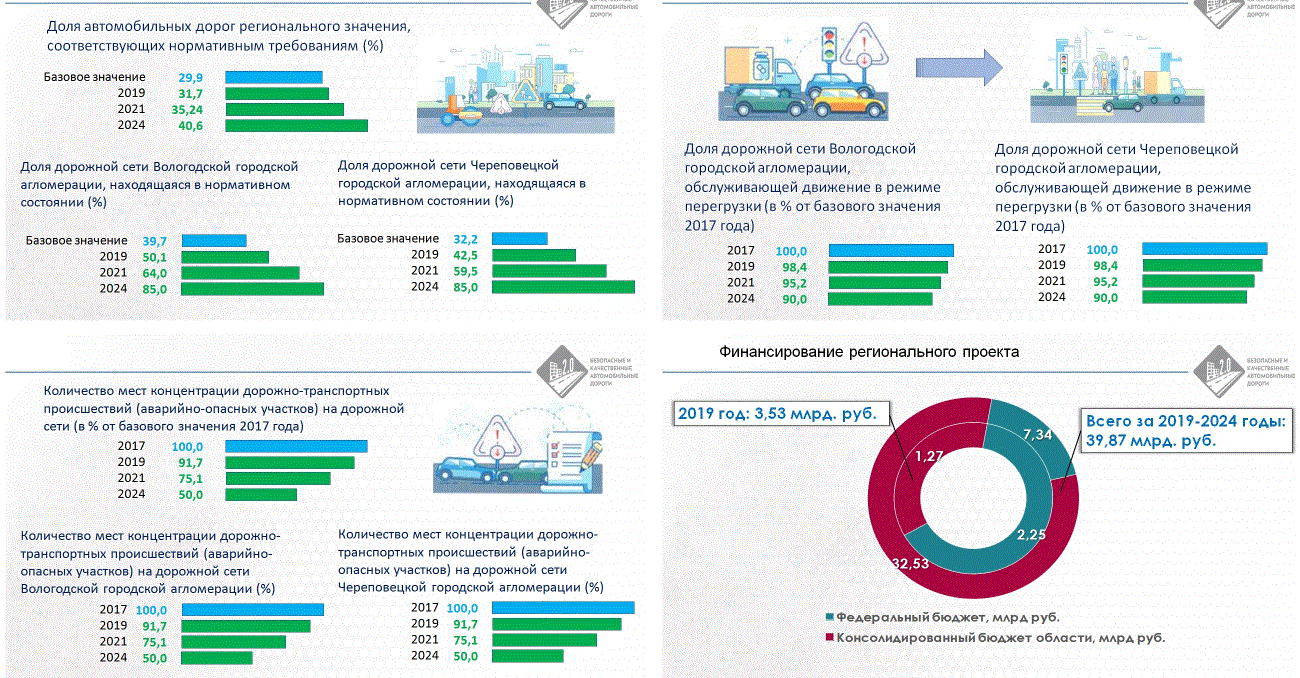
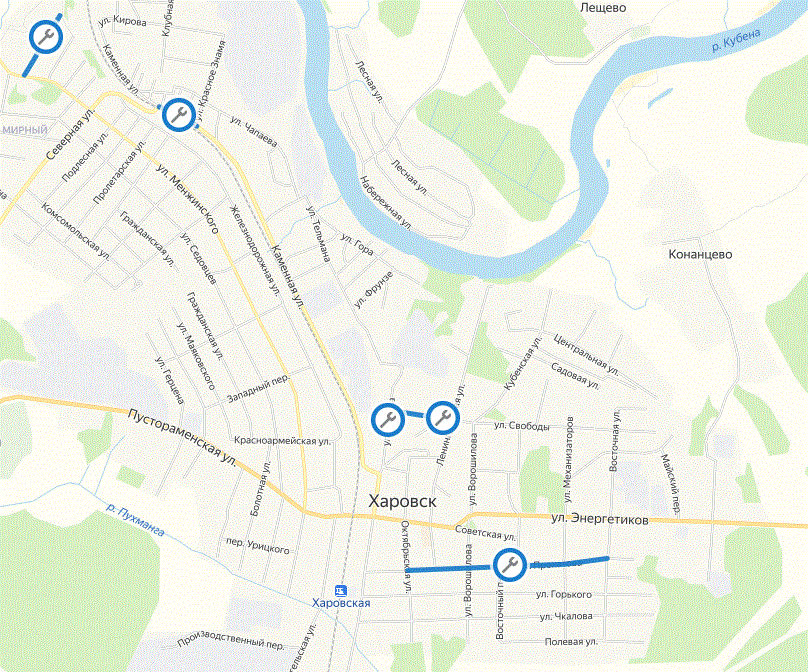


Рисунок 2

**Интерактивная карта ремонта автомобильных дорог в 2020 году на территории**

**Харовского района Вологодской области**



Данные программы предусматривают развитие связанности территорий муниципального района с учетом особенностей развития и территориальной разрозненности Харовского района, обеспечение безопасности дорожного движения, реконструкцию и усовершенствование организации дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального района.

Сроки реализации мероприятий отвечают развитию планировочной структуры муниципального района, в соответствии с реализацией мероприятий, предусмотренных Генеральным планам.

Программа мероприятий по развитию и усовершенствованию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Харовского муниципального района, с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования приведена в таблицах 1 – 1.3.

Таблица 1

**Перечень мероприятий муниципальной программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети населенных пунктов Харовского муниципального района на 2016-2018 годы и на период до 2020 года»**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ответственный исполнитель, исполнители, участники** | **Источник финансового обеспечения** | **Расходы (тыс. руб.)** |
| **2020 год** |
| **1** | Основное мероприятие 2:  Ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | 8 000,0 |
| собственные доходы районного бюджета | 8 000,0 |
| **2** | Основное мероприятие 3:  Содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | 2 000,0 |
| собственные доходы районного бюджета | 2 000,0 |
| **ИТОГО:** | | | | **10 000,0** |

Таблица 1.1

**Перечень мероприятий муниципальной программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети на территории Харовского муниципального района на 2021-2025 годы»**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ответственный исполнитель, исполнители, участники** | **Источник финансового обеспечения** | **Расходы (тыс. руб.)** | | | | |
| **2021 год** | **2022 год** | **2023 год** | **2024 год** | **2025 год** |
| **1** | Строительство и реконструкция автомобильных дорог и искусственных сооружений | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | - | - | - | 1 200,00 | 1 200,00 |
| собственные доходы районного бюджета | - | - | - | 1 200,00 | 1 200,00 |
| **2** | Ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | 19 053,6 | 8450,6 | 4 884,00 | 4 884,00 | 4 884,00 |
| собственные доходы районного бюджета | 7 318,0 | 7715,0 | 4 884,00 | 4 884,00 | 4 884,00 |
| Субсидия за счет бюджетных ассигнований Дорожного фонда Вологодской области | 11 735,6 | 735,6 | - | - | - |
| **3** | Содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | 6 500,0 | 6 500,0 | 9 416,00 | 9 416,00 | 9 416,00 |
| собственные доходы районного бюджета | 6 500,0 | 6 500,0 | 9 416,00 | 9 416,00 | 9 416,00 |
| **4** | Противопаводковые мероприятия | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | - | - | - | - | - |
| собственные доходы районного бюджета | - | - | - | - | - |
| **5** | Обеспечение правового оформления дорог общего пользования местного значения, улично – дорожной сети | Отдел дорожного хозяйства, транспортного обслуживания населения и благоустройства территории района | всего, в том числе | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| собственные доходы районного бюджета | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| **ИТОГО:** | | | | **25 653,6** | **15 050,6** | **14 400,0** | **15 600,0** | **15 600,0** |

Таблица 1.2

**Перечень мероприятий государственной программы Вологодской области «Развитие транспортной системы Вологодской области на 2014-2020 годы»**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Код в СКДФ | Наименование автомобильной дороги | идентификатор | Протяженность и площадь покрытия дороги | | Адрес участка | | Вид работ | Мощность работ | | Стоимость |
| км | кв.м | начало (км + м) | конец (км + м) | значение | Единица измерения | тыс.руб. |
| **2021 год** | | | | | | | | | | | |
| 66 | 1980103 | Сокол – Харовск – Вожега  (Харовский район) | 19-252 ПО РЗ 19К-033 | 68.6 | 480046.0 | 47+203 | 115+781 | ремонт покрытия проезжей части | 68.6 | км | 872997.9 |
| 480046.0 | кв.м |
| 67 | 1980103 | Сямжа – Харовск  (Харовский район) | 19-252 ОП РЗ 19К-035 | 23.0 | 161000.0 | 40+000 | 51+000 | ремонт покрытия проезжей части | 11.0 | км | 140030.0 |
| 77000.0 | кв.м |
| **ИТОГО:** | | | | | | | | | | | **1 013 027,9** |

Таблица 1.3

**Перечень мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Харовск на 2016-2025 годы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Наименование мероприятия** | **Ед.**  **измерения** | **объемные показатели,**  **всего** | **Цели мероприятия** | **Реализация мероприятий по годам в установленных единицах измерения (тыс.рублей)** | | | | | |
| **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| 1 | МУ «Горстройзаказчик » Мероприятия по обеспечению земельных участков для жилищного строительства объектами транспортной инфраструктуры, благоустройства |  |  |  |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.1** | Строительство воздушной линии 0,4 Квт для уличного освещения,, организация управления уличным освещением (мкр. Мирный, ул. Фестивальная, пер. Зеленый, ул. Загородная,пер. Солнечный, пер. Дальний, пер. Рябиновый) ИЖС | п.м. | 1760 | Обеспечение новой жилой застройки объектами уличного освещения. | 634,709 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.2** | Строительство дорог с асфальтобетонным покрытием и элементами благоустройства в новой жилой застройке (мкр. п. Мирный, ул. Фестивальная, пер. Зеленый, ул. Загородная, пер. Солнечный, пер. Дальний, пер. Рябиновый) ИЖС | м2 | 10560 | Обеспечение новой жилой застройки уличной дорожной сетью. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.3** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (мкр. п. Мирный, ул. Фестивальная, пер. Зеленый, ул. Загородная, пер. Солнечный, пер. Дальний, пер. Рябиновый) ИЖС | м2 | 2840 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.4** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Советская,19) | м2 | 660 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.5** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул. Советская,19) | м2 | 165 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.6** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Заводская,11) | м2 | 360 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.7** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул.Заводская,11) | м2 | 90 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.8** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Механизаторов,13,15,15) | м2 | 2580 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.9** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул.Механизаторов,13,15) | м2 | 1290 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.10** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Ленинградская,22) | м2 | 360 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.11** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул.Ленинградская,22) | м2 | 90 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. |  | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.12** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Энергетиков вблизи дома №5) | м2 | 360 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. | 704,52 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.13** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул. Энергетиков вблизи дома №5) | м2 | 90 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. | 157,41 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.14** | Строительство подъезда с асфальтобетонным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Садовая 31,32,35; ул. Свободы 33,35) ИЖС | м2 | 1380 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. | 2 700,7 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.15** | Строительство тротуаров в новой жилой застройке (ул. Садовая 31,32,35; ул. Свободы 33,35) ИЖС | м2 | 475 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. | 830,775 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.16** | Строительство подъезда, дорог с гравийно-песчаным покрытием для нового жилищного строительства (ул. Полевая 51,55,57,57а) ИЖС | м2 | 1800 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. | 3 522,6 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.17** | Строительство тротуаров с асфальтобетонным покрытием в новой жилой застройке строительства (ул. Полевая 51,55,57,57а) ИЖС | м2 | 300 | Обеспечение новой жилой застройки элементами благоустройства. | 524,7 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **1.18** | Строительство подъезда, дорог с гравийно-песчаным покрытием для нового жилищного строительства (пер. Центральный, ул. Центральная, пер. Спортивный) ИЖС | м2 | 1800 | Обеспечение новой жилой застройки подъездами, дорогами. | 2 352,6 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **ИТОГО:** | | | | | **11 428,014** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** |

Механизм реализации КСОДД включает в себя системы мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, строительству, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Харовского муниципального района, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий реализации КСОДД по ремонту дорог формируется администрацией муниципального района по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Развитие улично-дорожной сети на территории Харовского муниципального района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, областных, муниципальных. Улично-дорожная сеть муниципального района является элементом транспортной системы области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального района. Данные в настоящем Документе предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовать 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 Харовского муниципального района. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы в соответствии с установленным порядком.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет Глава Харовского муниципального района.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий КСОДД будут являться основными для развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Харовского муниципального района, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

**12. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

Исходя из целей разработки КСОДД, а также для оценки эффективности предложенных мероприятий по ОДД были приняты следующие целевые показатели:

* прогноз показателей безопасности дорожного движения;
* прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;
* прогноз параметров эффективности организации дорожного движения;
* прогноз экологических показателей.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие транспортной сети в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ, а также по повышению уровня безопасности дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы Харовского муниципального района.

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались 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.

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращения социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для по организации дорожного движения выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

В таблице представлена оценка ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по ОДД, характеризующая эффективность мероприятий по организации дорожного движения на территории Харовского муниципального района.

Мероприятия, предусмотренные в рамках КСОДД Харовского муниципального района, представляют собой сводный комплекс проектов из действующих на дату разработки КСОДД государственных программ, стратегий социально-экономического развития, генеральных планов муниципальных образований, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения в границах Харовского муниципального района.

Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Цель** | **Социально-экономический эффект** |
| 1 | Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта | Развитие автомобильных дорог общего пользования | Увеличение протяженности дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям |
| 2 | Мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения | Обеспечение безопасности дорожного движения на территории города | Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов |
| 3 | Мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения | Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связанности территории города | Снижение времени в пути. Снижение перегрузки улично-дорожной сети, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения |
| 4 | Мероприятия по оптимизации парковочного пространства | Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства |
| 5 | Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом | Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования, реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории городского округа | Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от транспортных средств на экологическую обстановку и здоровье населения |

Основными функциями администрации 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 района и предложений о её корректировке.

Оценка эффективности реализации Комплексной схемы осуществляется ежегодно по итогам её исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения её реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

Оценка эффективности КСОДД осуществляется с использованием критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию КСОДД, степень достижения планируемых значений показателей.