



АДМИНИСТРАЦИЯ УЖУРСКОГО РАЙОНА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

25.02.2021

г. Ужур

№ 155

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории Ужурского района Красноярского края

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на территории Ужурского района Красноярского края.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы по сельскому хозяйству и оперативному управлению Казанцева Ю.П.
3. Постановление вступает в силу со дня подписания и подлежит размещению на официальном сайте администрации района.

Глава района

ВЕРНО:
ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ

К.Н. Зарецкий

Жилина Н.С.



Утверждена Постановлением
Администрации Ужурского района
Красноярского края
от 25.02.2021 №155

**Комплексная схема организации дорожного движения
на территории Ужурского района Красноярского края
Количество томов 1**

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 года № 480 «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:

Министр транспорта Красноярского края

Глава Назаровского района

Глава Балахтинского района

Глава Новоселовского района

Глава Шарыповского района

Глава Орджоникидзевского района

Глава ЗАТО п. Солнечный

СОДЕРЖАНИЕ

введение	4	объектов (светофоров) в границах территорий, определённых в документации по организации дорожного движения	
техническое задание	5	1.5 по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе	49
паспорт КСОДД	7	строительству и обустройству пешеходных переходов	
обозначения и сокращения	9	1.6 по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств	51
пояснительная записка к комплексной схеме организации дорожного движения муниципального образования Ужурский муниципальный район Красноярского края	10	1.7 по развитию парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог)	52
1. положение территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД в структуре пространственной организации субъекта российской Федерации (прилегающих субъектов российской Федерации)	10	1.8 по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	52
2. анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий	13	1.9 по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	53
2.1 анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	13	1.10 перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	54
3. анализ социально-экономической характеристики и характеристики градостроительной деятельности территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая деятельность в сфере транспорта и дорожной деятельности	19	1.11 по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения	56
4. результаты характеристики сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог	22	1.12 по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	56
5. результаты характеристики существующей организации движения, включая характеристику организации дорожного движения транспортных средств общего пользования, характеристику организации движения грузовых транспортных средств, характеристику организации движения пешеходов и велосипедистов	29	1.13 по организации движения маршрутных транспортных средств	57
6. результаты анализа организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)	32	1.14 по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	58
7. результаты эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения	34	1.15 по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	58
8. анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения	34	1.16 по организации пропуска транзитных транспортных средств	60
9. оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	35	1.17 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	60
10. оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков	37	1.18 по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	60
11. анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	39	1.19 по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	61
12. оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	41	1.20 по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	62
13. оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	45	1.21 по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально - реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	63
этап 2. разработка мероприятий КСОДД муниципального образования Ужурский район Красноярского края	46	1.22 по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	66
1.1 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	46	2 разработка очередности внедрения мероприятий и укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий КСОДД	67
1.2 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	47	3 разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	71
1.3 по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление	48	3.1 прогноз основных показателей безопасности дорожного движения	71
1.4 по согласованию (координации) работы светофорных	48	3.2 прогноз параметров, характеризующих дорожное движение	73
		3.3 прогноз параметров эффективности организации дорожного движения	73
		3.4 прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	74
		3.5 ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения	74

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования на кратко-, средне- и долгосрочный периоды, включая разработку перспективных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение качества транспортного обслуживания населения, организацию пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, организацию транспортного обслуживания новых и реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Документ разрабатывается на базе решений, предусмотренных Схемой территориального планирования Ужурский муниципальный район Красноярского края, генеральных планов муниципальных образований, входящих в состав Ужурский муниципальный район Красноярского края.

Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе муниципального образования Ужурский район Красноярского края (далее по тексту – Ужурский район, Ужурский муниципальный район Красноярского края).

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения.

Целью Этапа 1 является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий, направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры Ужурский район Красноярского края 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.

Целью 2 Этапа работы является разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Ужурский район Красноярского края,

предупреждение заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей муниципального образования, снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

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 образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД;
- анализ данных и результатов обследований, оценка существующих параметров УДС и схемы ОДД муниципального образования;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального образования с учетом характера пассажиропотоков;
- оценка уровня транспортной доступности муниципального образования 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 последующих этапов.

В рамках второго этапа проекта были разработаны мероприятия по:

- оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории Ужурский муниципальный район Красноярского края;
- оптимизации парковочного пространства на территории Ужурский район Красноярского края;
- оптимизации и развитию пешеходной и велотранспортной инфраструктуры Ужурский муниципальный район Красноярского края.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Ужурский район Красноярского края наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем реализации комплексной схемы организации дорожного движения.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории Ужурский муниципальный район.

Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования
Вид работ	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения (далее - КСОДД) на территории Ужурского района
Основание для разработки комплексной схемы организации дорожного движения	- Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; - Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
Цель работы	<p>Оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах или отдельных ее участках для повышения пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов;</p> <p>Формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Ужурского муниципального района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Ужурского муниципального района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры.</p> <p><i>Виды работ:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети на территории Ужурского муниципального района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы; - разработка вариантов перераспределения транспортных потоков при возникновении заторовых или аварийных ситуаций на каком-либо участке улично-дорожной сети района; - анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Ужурского муниципального района; - определение парковочных пространств, создание реестра парковочных пространств, определение парковочных пространств, которые могут использоваться в качестве платных парковок; - анализ планов социально-экономического развития Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Ужурского муниципального района, мероприятий по организации и развитию транспортно-пересадочных узлов; - разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по повышению транспортной доступности и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями
Место выполнения работ	Ужурский район Красноярского края. Передача результата работ Заказчику - по месту нахождения Заказчика
Сроки выполнения работ	В течение 90 (девяносто) календарных дней с момента заключения муниципального контракта
Требования к содержанию и форме материалов, подлежащих передаче Исполнителем Заказчику по результатам	Результаты работ предоставляются Заказчику в соответствии с условиями Контракта. КСОДД должна включать: Паспорт КСОДД; Характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации; Мероприятия по организации дорожного движения и

выполнения работ	<p>очередность их реализации;</p> <p>Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;</p> <p>Оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения</p>
Требования к документации	<p>Паспорт должен содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - наименование КСОДД; - основания для разработки КСОДД; - наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения; - цели и задачи КСОДД; - показатели оценки эффективности организации дорожного движения; - сроки и этапы реализации КСОДД; - описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования; <p>Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации должна содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - положение территории Ужурского муниципального района в структуре пространственной организации Красноярского края; - результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития Ужурского муниципального района (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского и сельских поселений, материалов инженерных изысканий; - оценку социально-экономической и градостроительной деятельности Ужурского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность; - оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Ужурского муниципального района; - оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов; - оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость); - данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД); - анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района; - оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; - оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков; - анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП); - оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения; - оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения. <p>Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации должны осуществляться в том числе на основе прогноза социально-экономического и градостроительного развития Ужурского муниципального района, прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог, прогноза уровня автомобилизации и основных параметров дорожного движения, прогноза показателей безопасности дорожного движения и прогноза негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.</p>
Содержание работ	<p>IV. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения:</p> <p>По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть сформирован их перечень, установлена очередность их реализации, а также проведена оценка объемов их финансирования, которая должна включать расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-</p>

	<p>изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования.</p> <p>Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких мероприятий на эффективность организации дорожного движения на территории Ужурского муниципального района.</p> <p>V. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения должна содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прогноз основных показателей безопасности дорожного движения; - прогноз параметров, характеризующих дорожное движение; - прогноз параметров эффективности организации дорожного движения; - прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения; - ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения. <p>Оценка, анализ и характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, а также обоснование решений при разработке мероприятий по организации дорожного движения должны осуществляться с использованием текстового и графического форматов</p>
Работы должны отвечать требованиям следующих нормативно-технических документов	<ul style="list-style-type: none"> - Федеральный закон от 29 декабря 2017 г., №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; - СП 34.13330.2012 «СНИП 2.05.02-85* Автомобильные дороги»; - «ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»; - «ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог»; - «ГОСТ Р 52575-2006. Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования»; - при выполнении работ могут быть использованы и другие действующие, вновь изданные нормативно-технические документы
Исходные данные, предоставляемые Заказчиком	<p>Состав исходных данных необходимых для выполнения работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Документы территориального планирования; - Схемы территориального планирования; - Перечень автомобильных дорог на территории муниципального образования с указанием ведомственной принадлежности; - Статистика аварийности за период 3 предыдущих лет с указанием мест и причин дорожно-транспортных происшествий, тяжести последствий (по категориям и причинам возникновения), с указанием перечня наиболее аварийных участков, улиц и дорог; - Маршрутная сеть пассажирского транспорта на территории Ужурского района с указанием обслуживаемых маршрутов; - Данные социально-демографической статистики за последние 5 лет; - Данные об административно-территориальной структуре Ужурского района; - Другая информация, необходимая для разработки КСОДД (по запросу Исполнителя, при наличии)
Согласования и разрешения	<p>1. Подготовку, согласование и утверждение КСОДД необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон об организации дорожного движения).</p> <p>2. Исполнитель представляет проект КСОДД на согласование в органы и организации, указанные в части 9 статьи 17 Закона об организации дорожного движения (далее - органы и организации, рассматривающие КСОДД)</p>
Результат работы	<p>Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах Ужурского района должна соответствовать п. IV «Требования по оформлению КСОДД» Правил подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденных Приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.</p> <p>Готовый материал представляется Заказчику на бумажном носителе в брошюрованном виде формата А-3 в цветном изображении, в твердом переплете - 3 экз. Графические материалы в виде карт-схем форматом А0, А1, А2.</p> <p>Электронные версии текстовых, графических</p>

	<p>материалов на флеш-носителе - 1 экз. в формате PDF, WORD и AutoCADDWG.</p> <p>Презентационные материалы (презентация в формате MSPowerPoint на бумажном носителе и в электронном виде).</p> <p>Структура и название документов в электронном виде должны соответствовать документам на бумажном носителе, документация в формате PDF должна быть с подписанными штампами</p>
Гарантийный срок на выполненные работы	<p>В случае, если в выполненных работах после их сдачи-приемки будут обнаружены недостатки, возникшие по вине Исполнителя, предельным сроком обнаружения таких недостатков будут являться 12 (двенадцать) месяцев после подписания Заказчиком акта сдачи-приемки результатов выполненных работ. При обнаружении недостатков в выполненных работах в течение данного гарантийного срока Исполнитель гарантирует безвозмездное их устранение</p>
Дополнительно	<p>Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения составляет 320,5 км</p>

Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Ужурский район Красноярского края
Основания для разработки	1.1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения». 1.2. Градостроительный кодекс Российской Федерации. 1.3. Федеральный закон от 29.12.2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; 1.4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 №480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Заказчик	Администрация муниципального образования Ужурский район Юридический адрес: 662255, Красноярский край, Ужурский муниципальный район, город Ужур, улица Ленина, 21 «А»
Ответственный исполнитель программы	Администрация муниципального образования Ужурский район Юридический адрес: 662255, Красноярский край, Ужурский муниципальный район, город Ужур, улица Ленина, 21 «А»
Соисполнители программы	Общество с ограниченной ответственностью «Спектр-С» Юридический адрес: 355042, Ставропольский край, город Ставрополь, ул. 50 лет ВЛКСМ, д.63Б, оф. 318
Цели и задачи КСОДД	Целью работы является оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах или отдельных ее участках для повышения пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов, формирование комплексных решений об организации дорожного движения на территории Ужурского муниципального района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, разработка мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Ужурского муниципального района, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей, снижения аварийности и негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, а также формирование базы данных о нормативно-правовой основе управления, существующем состоянии, прогнозируемых изменениях и перспективах развития транспортной инфраструктуры. Задачи: - сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети на территории Ужурского муниципального района, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы; - разработка вариантов перераспределения транспортных потоков при возникновении заторовых или аварийных ситуаций на каком-либо участке улично-дорожной сети района; - анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Ужурского муниципального района; - определение парковочных пространств, создание реестра парковочных пространств, определение парковочных пространств, которые могут использоваться в качестве платных парковок; - анализ планов социально-экономического развития Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Ужурского муниципального района, мероприятий по организации и развитию транспортно-пересадочных узлов; - разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории Ужурского муниципального района; - разработка мероприятий по повышению

	транспортной доступности и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	- Увеличение протяженности дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям; - Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов; - Снижение времени в пути; - Снижение перегрузки улично-дорожной сети; - Снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения; - Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства.
Срок и этапы реализации КСОДД	Срок реализации программы – 2036 год. Этапы реализации программы: первый этап – с 2020 по 2024 гг.; второй этап – с 2025 по 2035 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения	Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта; Мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения; Мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения; Мероприятия по оптимизации парковочного пространства представлены в таблице 17.
Объемы и источники их финансирования¹	Муниципальная программа «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения» - город Ужур: Общий объем, тыс.рублей – 31 356,7, в том числе по бюджетам: Бюджет города Ужура и прочие источники финансирования – 23 034,3 тыс.рублей; Средства Краевого бюджета – 8 322,4 тыс.рублей. ПКР ТИ Васильевского сельсовета: 2020 год - местный бюджет – 39,8 тыс.рублей; - краевой бюджет – 25,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 0,2 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 39,8 тыс.рублей; - краевой бюджет – 0,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 0,0 тыс.рублей. ПКР ТИ Златоруновский сельсовет: 2020 год: - местный бюджет – 189,2 тыс.рублей; - краевой бюджет – 277,8 тыс.рублей; - районный бюджет – 250,0 тыс.рублей; - внебюджетные источники – 0,0 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 189,2 тыс.рублей; - краевой бюджет – 277,8 тыс.рублей; - районный бюджет – 250,0 тыс.рублей; - внебюджетные источники – 0,0 тыс.рублей. 2022-2028 годы: - местный бюджет – 943,0 тыс.рублей; - краевой бюджет – 1 389,0 тыс.рублей; - районный бюджет – 0,0 тыс.рублей; - внебюджетные источники – 0,0 тыс.рублей. ПКР ТИ Ильинского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 169,5 тыс.рублей; - районный бюджет – 105,2 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 169,5 тыс.рублей; - районный бюджет – 105,2 тыс.рублей. ПКР ТИ Крутойярского сельсовета: 2020 год: - 288,191 тыс.рублей. 2021 год: - 1 324,800 тыс.рублей. 2022 год: - 343 200 тыс.рублей. ПКР ТИ Кулунского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 75,7 тыс.рублей; - краевой бюджет – 0,0 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 75,7 тыс.рублей; - краевой бюджет – 0,0 тыс.рублей. ПКР ТИ Локшинского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 195,00 тыс.рублей;

¹ Финансовое обеспечение реализации мероприятий, где не представлено дифференцированное деление по источникам бюджета, подлежат уточнению, при реализации мероприятий.

	<p>- районный бюджет – 2200,00 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 379,55 тыс.рублей; - районный бюджет – 4200,00 тыс.рублей.</p> <p>ПКР ТИ Малоимышского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 219,3 тыс.рублей; - краевой бюджет – 137,6 тыс.рублей; - местный бюджет – 1,4 тыс.рублей. 2021 год: - - местный бюджет – 219,3 тыс.рублей; - краевой бюджет – 137,6 тыс.рублей; - местный бюджет – 1,4 тыс.рублей.</p> <p>ПКР ТИ Михайловский сельсовет: 2020 год: - 1 406,4 тыс.рублей; 2021 год: - 172,9 тыс.рублей; 2022 год: - 182,3 тыс.рублей.</p> <p>ПКР ТИ Озерочумского сельсовета: 2020 год: - краевой бюджет – 28,55 тыс.рублей; - районный бюджет – 0,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 31,59 тыс.рублей. 2021 год: - краевой бюджет – 28,55 тыс.рублей; - районный бюджет – 0,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 31,59 тыс.рублей. 2022-2032 годы: - краевой бюджет – 314,05 тыс.рублей; - районный бюджет – 0,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 347,49 тыс.рублей.</p> <p>ПКР Приреченского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 156,2 тыс.рублей; - краевой бюджет – 98,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 1,0. 2021 год: - местный бюджет – 156,2 тыс.рублей; - краевой бюджет – 98,0 тыс.рублей; - местный бюджет – 1,0.</p> <p>ПКР ТИ Прилужского сельсовета: 2020 год: - местный бюджет – 160,0 тыс.рублей. 2021 год: - местный бюджет – 160,0 тыс.рублей. 2022-2026 годы: - местный бюджет – 0,0 тыс.рублей.</p> <p>ПКР ТИ Солгонский сельсовет: 2020 год: - 292 462,7 тыс.рублей. 2021 год: - 268,70 тыс.рублей. 2017-2026 годы: - 1343,50 тыс.рублей.</p> <p>Плановое распределения субсидии из краевого бюджета бюджету муниципального образования Ужурский район 2020 год: - 2 361 200,00 рублей. - 2021 год: - 306 300,00 рублей. 2022 год: - 306 300,00 рублей.</p> <p>Уведомления о бюджетных ассигнованиях: (Закон Красноярского края от 05.12.2019 №8-3414 «О краевом бюджете на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов»: 2020-2022 годы: - бюджетные ассигнования 2020 год – 5 705 600,00 рублей; - ассигнования I года 2021 год – 5 933 800,00 рублей; - ассигнования II года 2022 год – 6 171 200,00 рублей.</p> <p>Уведомления о бюджетных ассигнованиях: (Закон Красноярского края от 05.12.2019 №8-3414 «О краевом бюджете на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов»: 2020-2022 годы: - бюджетные ассигнования 2020 год – 15 764 200,00 рублей; - ассигнования I года 2021 год – 16 790 500,00 рублей; - ассигнования II года 2022 год – 16 790 500,00 рублей.</p>
--	--

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете применяют следующие обозначения и сокращения:

АППГ – аналогичный период прошлого года

АТП – автотранспортное предприятие

ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГСК – гаражно-строительный кооператив

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ИЖС – индивидуальное жилищное строительство

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения

МКД – многоквартирный жилой дом

ОДД – организация дорожного движения

ОМВД – отдел МВД

ООТ – остановка общественного транспорта

ОП – остановочный пункт

ОТ – общественный транспорт

пасс. – пассажиры

ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

ПО – программное обеспечение

ПОДД – проект организации дорожного движения

р-н – район

СО – светофорный объект

СП – свод правил

ТП – транспортный поток

тр-т – транспорт

ТС – транспортное средство

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения

УДС – улично-дорожная сеть

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА К КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЕ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ УЖУРСКИЙ
МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ, ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ, ЭКОЛОГИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура, в том числе организация дорожного движения и система пассажирского транспорта на территории муниципального образования Ужурский район Красноярского края.

Основные этапы выполнения работ:

- описание и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации;
- разработка мероприятий в рамках Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка очередности внедрения мероприятий и укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий предусмотренных комплексной схемой организации дорожного движения;
- разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

Настоящий Документ разработан на основании статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в редакции Федерального закона от 31.07.2020 года №264-ФЗ).

Настоящий Документ подготовлен в соответствии с «Правилами подготовки документации по организации дорожного движения», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 года №480.

1. ПОЛОЖЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА КСОДД В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРИЛЕГАЮЩИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)

Красноярский край как субъект Российской Федерации входит в состав Сибирского Федерального округа (далее – СФО) и расположен в Восточной Сибири, в центре Евразийского континента. Красноярский край – является одним из крупнейших регионов России, занимает второе место по площади среди субъектов РФ и относится к Восточно – Сибирскому экономическому району.

Столица региона – город Красноярск – крупный транзитный узел, стоящий на пересечении Транссибирской магистрали и исторически сложившихся торговых путей по реке Енисей. Красноярский край имеет выход к морям Северного Ледовитого океана (Карское море и море Лаптевых).

Красноярский край граничит:

- на востоке с Республикой Саха (Якутия) и Иркутской областью;
- на юге с Республикой Тыва и Республикой Хакасия;
- на западе – с Кемеровской и Томской областями, а также с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами.

Через территорию Красноярского края проходят все виды транспортной системы, не только связывающие азиатскую и европейскую части России, но и являющиеся транспортным мостом между полюсами мирового экономического роста – Северо-Американского континента, Западной Европы и быстро развивающихся стран Юго-Восточной Азии:

- международный железнодорожный коридор «Транссиб»;
- межконтинентальный транспортный коридор – «Енисей – Северный морской путь»;
- воздушные трансполярные маршруты через Северный полюс, связывающие Северную Америку и страны Юго-Восточной Азии и имеющие значительные экологические и экономические преимущества за счет уменьшения полетного времени.

Повышению конкурентных преимуществ транспортного комплекса края способствует реализация на его территории крупных проектов Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р (с изменениями на 12.05.2018 года), в которых заинтересованы соседние регионы Сибири и другие федеральные округа.

Основу транспортной оси Красноярского края составляют:

- в центральной зоне – магистральная широтная транспортная ось «Новосибирск – Ачинск – Красноярск – Канск – Тайшет», в том числе железнодорожная магистраль Транссиб, федеральная автомобильная дорога «Сибирь», по которым осуществляются основные широтные связи с регионами СФО и России, выходы к западным и восточным границам и морским портам России;
- в южной части края – широтная транзитная железнодорожная магистраль «Междуреченск – Абакан – Тайшет (Южсиб)», обеспечивающая транспортировку транзитных грузов Кузбасса в восточном направлении и вывоз концентратов железных руд с территории края на переработку в Кемеровскую область;
- главная меридиональная транспортная ось края представлена речной системой реки Енисей и его притоков. Енисей пересекает территорию края в направлении с юга на север. Кроме того, важное значение имеет федеральная автомобильная дорога Р-257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл).

Железная дорога является основным звеном в транспортной инфраструктуре края. Красноярская железная дорога осуществляет межрегиональный и международный грузообмен с западными и восточными регионами страны, с ближним и

дальним зарубежьем. Корреспонденция грузообмена включает: отправленные лесных, топливных грузов, продукции горнодобывающих отраслей цветной металлургии и прибытие в край продукции машиностроения и других отраслей промышленности.

Основой железнодорожной сети края является двухпутная, электрифицированная магистраль «Новосибирск – Красноярск – Иркутск». Важнейшими транспортными узлами являются: Боготольский, Ачинский, Красноярский, Уярский, Саянский, Иланский, Решотинский; станции: Боготол, Ачинск, Красноярск, Уяр, Саянская, Иланская, Решоты, Красная Сопка. Стратегические точки развития – железнодорожные станции Карабула, Лесосибирск, Курагино, Дубинино, Ачинск, Красноярск, Бугач, Злобино, Саянская, Иланская, Решоты. Территория края отличается сложным рельефом, железная дорога проходит через многочисленные водные преграды, горные перевалы.

Пригородные железнодорожные поезда в крае решают важную социальную задачу не только по перевозке пассажиров, но и по:

- снижению нагрузки на автодорогах;
- улучшению экологической ситуации в крае;
- решению транспортных проблем в сложных погодных условиях.

Воздушный транспорт играет важную роль, как во внешних коммуникациях, так и во внутрикраевых, особенно в транспортном обеспечении северных территорий. На территории края расположен международный аэропорт федерального значения Красноярск. Узловой аэропорт региональных и международных авиaperевозок, крупнейший аэропорт Восточной Сибири, один из крупнейших аэропортов страны по объёму выполняемых международных грузовых рейсов.

Характерной чертой транспортной сети края является концентрация автодорог вдоль магистральных железных дорог – в границах основных транспортных транзитных коридоров.

Схема дорог Красноярского края представлена на картограмме 1.



По территории Красноярского края проходят автомобильные дороги федерального значения, которые являются основой транспортного каркаса – Р-255 «Сибирь» и Р-257 «Енисей».

Существующая транспортная инфраструктура Красноярского края интегрирована в транспортные сети России и выполняет функцию международного, федерального, регионального и краевого уровней. На территории края сформированы крупные транспортные узлы, имеющие региональное и федеральное значение. Основной широтный транспортный коридор образован Транссибом, меридиональный – рекой Енисей. Енисей – важнейший водный путь центральной Сибири, обеспечивающий выход на Северный морской путь (далее – СМП).

Согласно Закону Красноярского края «Об административно-территориальном устройстве Красноярского края» от 10.06.2010 года №10-4763 (в редакции Закона Красноярского края от 19.03.2015 года №8-3263) и Закону Красноярского края «О перечне административно-территориальных единиц и территориальных единиц Красноярского края» от 10.06.2010 года №10-4765 (в редакции Закона Красноярского края от 31.10.2019 года №8-3240) субъект РФ включает следующие территориальные единицы:

- 13 (тринадцать) краевых городов;
- 3 (три) закрытых административно-территориальных образований (далее – ЗАТО);

➤ 44 (сорок четыре) района (в том числе 2 района (Таймырский Долгано-Ненецкий и Эвенкийский как административно-территориальные единицы с особым статусом).

В соответствии со Схемой территориального планирования Красноярского края, утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 26.07.2011 года №449-п (в редакции Постановления от 27.12.2016 года №696-п) территория края условно делится на 6 (шесть) крупных групп районов: Центральный, Западный, Восточный, Приангарский, Южный и Северный.

В состав Западной группы районов входит 10 (десять) муниципальных районов: Ачинский, Боготольский, Большеулуйский, Козульский, Новоселовский, Назаровский, Бирилюсский, Тухтетский, Ужурский, 4 (четыре) города: Ачинск, Боготол, Назарово, муниципальный округ – Шарыповский и ЗАТО п. Солнечный.

Ужурский район административно-территориальная единица и муниципальное образование.

Муниципальное образование Ужурский район Законом края от 18.02.2005 №13-3028 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Ужурский район и находящихся в его границах иных муниципальных образований» наделено статусом муниципального района. Кроме того, указанным Законом края образовано муниципальное образование город Ужур, которое наделено статусом городского поселения и установлены его границы, а также установлены границы и наделены статусом сельских поселений 12 (двенадцать) муниципальных образований, входящих в состав муниципального района:

- Васильевский сельсовет;
- Златоруновский сельсовет;
- Ильинский сельсовет;
- Крутоярский сельсовет;
- Кулунский сельсовет;
- Локшинский сельсовет;
- Малоимышский сельсовет;
- Михайловский сельсовет;
- Озероучумский сельсовет;
- Прилужский сельсовет;
- Приреченский сельсовет;
- Солгонский сельсовет.

Административным центром Ужурский район определен город Ужур. По состоянию на 01.01.2020 год на территории района расположен 51 населенный пункт, в которых проживает 31540 человек, из них 15977 человек в сельской местности.

В 7 населенных пунктах численность жителей превышает 1 тыс. человек, в 5 – менее 1 тыс. человек. самыми крупными по количеству жителей являются город Ужур (15 563 человек), Крутоярский сельсовет (3 014 человек), Солгонский сельсовет (2 380 человек), Малоимышский сельсовет (1689 человек), Приреченский сельсовет (1 415 человек), Златоруновский сельсовет (1 405 человек), Кулунский сельсовет (1 320 человек),

Локшинский сельсовет (1 286 человек). Самыми малочисленными – Озероучумский сельсовет (914 человек), Прилужский сельсовет (848 человек), Ильинский сельсовет (808 человек), Михайловский сельсовет (788 человек), Васильевский сельсовет (110 человек).

Административно - территориальное устройство Ужурский район представлено на картограмме 2.

Карта автомобильных дорог, проходящих по территории Ужурский район Красноярского края представлена на картограмме 3.

Рисунок 2



Рисунок 3



Территория муниципального образования Ужурский муниципальный район расположена в юго-западной части Красноярского края и граничит:

- на севере – Назаровский район;
- на востоке – Балахтинский район;
- на юге – Новоселовский район и Республика Хакасия;
- на западе – Шарыповский муниципальный округ.

Территория муниципального района составляет – 4 226 км².

Транспортно-географическое положение района оценивается как удовлетворительное – наличие автомобильного, железнодорожного сообщений создают комфортные условия для освоения минерально-сырьевых и развития экономики в целом.

Автомобильные дороги федерального значения не проходят по территории Ужурский муниципальный район Красноярского края.

По региональным или межмуниципальным и местным дорогам осуществляется выход в соседние районы края и

Республики Хакасия, к грузообразующим и грузопоглощающим пунктам на магистральной сети дорог, а также реализуются транспортные связи районных центров с населенными пунктами.

Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными показателями региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, и сети автомобильных дорог, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов.

Через территорию Ужурский район проходит участок Транссибирской железнодорожной магистрали, обслуживаемая структурным подразделением ОАО «Российские железные дороги» - Красноярская железная дорога. Основой железнодорожной сети является двухпутная, электрифицированная магистраль «Новосибирск-Красноярск-Иркутск».

Ужурский район на карте Красноярского края представлен на картограмме 4.

Рисунок 4



2. АНАЛИЗ ИМЕЮЩИХСЯ ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ПЛАНОВ И ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ, ДОЛГОСРОЧНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ, ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ, ПОСЕЛЕНИЙ, МАТЕРИАЛОВ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ

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

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

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.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону №196-ФЗ «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 федеральные законы №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного

обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом в основной массе, 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:

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

2) 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;

3) обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.

б) региональный уровень:

1) 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;

2) 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:

1) 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;

2) 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 городской УДС заключается в выборе методов,

которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности городских и региональных 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.

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 муниципального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

Качество выполнения КСОДД во многом зависит от исходных данных.

Поэтому необходимо произвести сбор и систематизацию исходных данных наиболее оптимальным способом, с описанием применяемых методов и средств их получения. А также дать сведения о территории и описать социально-экономическую ситуацию развития муниципального образования Ужурский район, необходимую при планировании развития транспортной инфраструктуры для реализации на ней КСОДД.

2.1 Анализ 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.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 24.04.2020 г.) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральные планы городских округов, поселений;
- 2) схемы территориального планирования (СТП).

На уровне муниципального образования Ужурский муниципальный район действуют:

➤ Схема территориального планирования Красноярского края, утвержденная Постановлением Правительства Красноярского края от 26.07.2011 года №449-п (в редакции Постановления от 27.12.2016 года №696-п);

➤ Схема территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденная Решением Ужурского районного Совета депутатов Красноярского края от 11.09.2015 года №59-391р;

➤ Генеральный план муниципального образования Кулунский сельсовет муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденный решением Ужурского районного Совет депутатов №23-161р от 14.11.2017 г.;

➤ Генеральный план муниципального образования Ильинский сельсовет муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденный решением Ужурского районного Совет депутатов;

➤ Генеральный план муниципального образования Крутоярский сельсовет муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденный решением Крутоярского сельского Совета депутатов;

➤ Генеральный план муниципального образования Озероучумский сельсовет муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденный решением Озероучумского сельского Совета депутатов;

➤ Генеральный план муниципального образования Солгонский сельсовет муниципального образования Ужурский район Красноярского края, утвержденный решением Ужурского районного Совета депутатов.

Документы территориального планирования устанавливают границы муниципальных образований, земель различных категорий, инженерно-строительного районирования, территорий объектов культурного наследия, территорий подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного техногенного характера, зон с особыми условиями использования территории, зон для размещения объектов капитального строительства, земельных участков для планируемых объектов капитального строительства.

Схема территориального планирования разрабатывается для обеспечения реализации полномочий органов местного самоуправления (с позиций территориальных ресурсов, развития социальной и инженерно-транспортной инфраструктур, развития

жилищного строительства, оздоровления окружающей природной среды, сохранения историко-культурного наследия).

Схема территориального планирования Красноярского края, утвержденная Постановлением Правительства Красноярского края от 26.07.2011 года №449-п (в редакции Постановления от 27.12.2016 года №696-п) (далее по тексту – СТП Красноярского края) является стратегическим градостроительным документом регионального уровня и составляет основу для разработки всех других документов территориального планирования Красноярского края, а также обеспечивает согласованное развитие этого региона в структуре Сибирского федерального округа, Российской Федерации в целом.

Схема территориального планирования Красноярского края выполнена в соответствии с требованиями Градостроительного кодекса Российской Федерации. В разработанной Схеме территориального планирования Красноярского края представлен долгосрочный план развития государственной инфраструктуры регионального уровня (транспортной, инженерной и социальной), а также планирование территории для установления функциональных зон, зон планируемого размещения объектов капитального строительства для государственных нужд, зон с особыми условиями использования территории.

В схеме территориального планирования Красноярского края реализован комплексный подход к развитию территории, с позиций его транспортно - географического положения, природных условий, наличия и состояния минерально-сырьевой базы, демографических и трудовых ресурсов, производственного потенциала, уровня развития социальной инфраструктуры, туризма и рекреации, транспортной и инженерной инфраструктуры, а также с позиции оздоровления экологической ситуации и охраны окружающей природной среды.

В схеме территориального планирования Красноярского края представлены следующие направления развития Красноярского края:

➤ Сохранение и развитие человеческого потенциала и традиций, в том числе: создание условий для устойчивого развития, имеющего поступательный и постоянный характер, выраженного в стремлении к достижению уровня развития общества, позволяющего удовлетворять потребности нынешних поколений, не нанося при этом ущерба возможностям будущих поколений; обеспечение социальной защиты инвалидов и их интеграции в общество; обеспечение безопасности граждан: предупреждение и ликвидация ЧС природного и техногенного характера, обеспечение пожарной безопасности; сохранение исконной среды обитания, традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера; сохранение и популяризация объектов культурного наследия;

➤ Модернизация инфраструктуры и отраслей социальной сферы, в том числе: улучшение жилищных условий населения, повышение доступности жилья и качества жилищного обеспечения населения, в том числе с учетом исполнения государственных обязательств по обеспечению жильем категорий

граждан, установленных законодательством РФ; развитие и модернизация образования: обеспечение развития образовательного потенциала населения и совершенствование системы образования в соответствии с социальным спросом граждан, общества и рынка труда на качественное образование; развитие и модернизация системы здравоохранения: обеспечение доступности медицинской помощи (в особенности на территориях крайнего севера) и повышение эффективности медицинских услуг, объемы, виды и качество которых должны соответствовать уровню заболеваемости и потребностям населения, передовым достижениям медицинской науки; развитие сферы социального обеспечения населения: совершенствование механизмов социальной поддержки граждан, модернизация системы социального обслуживания населения, внедрение инновационных подходов в работе с семьей для обеспечения выполнения ее социальных функций; развитие культуры: сохранение и развитие культурного потенциала и культурного наследия как фактора социально-экономического развития края; развитие физической культуры и спорта: повышение количества жителей края, занимающихся физической культурой и массовым спортом и развитие спорта высших достижений.

➤ Развитие экономического потенциала, в том числе:

➤ **развитие транспорта и связи** путем обеспечения транспортной доступности для отраслей производства и населения посредством развития автодорожного и железнодорожного сообщения; создания полноценной региональной наземной транспортной инфраструктуры; совершенствования аэропортовой сети и воздушного транспорта, водного транспорта, а также сетей и систем связи операторами связи, действующими на территории края, в том числе строительство магистральных волоконно-оптических линий связи; обеспечения услугами связи кочующего населения посредством реализации проекта по обеспечению услугами связи через системы спутниковой связи; использования результатов космической деятельности в интересах социально-экономического развития края; модернизации телевидения и радиовещания;

➤ обеспечение гармоничного развития топливно-энергетического комплекса на основе эффективного сотрудничества;

➤ развитие энергетики и жилищно-коммунального комплекса путем строительства, реконструкции и модернизации объектов энергетики; улучшения качества предоставления жилищно-коммунальных услуг; газоснабжения и газификации населенных пунктов Красноярского края;

➤ развитие агропромышленного комплекса: модернизация рыбной отрасли, сельского хозяйства края, а также увеличение объемов реализации продукции агропромышленного комплекса; обеспечение организаций агропромышленного комплекса квалифицированными кадрами;

➤ развитие строительного комплекса путем создания условий для перспективного развития организаций строительного комплекса с использованием местных ресурсов;

➤ развитие торговли и сферы потребительских услуг путем создания современной торговой инфраструктуры и обеспечения качества и безопасности потребляемых и производимых в крае пищевых продуктов, товаров и услуг; расширения ассортимента производимых в регионе продовольственных товаров;

➤ развитие новых, нетрадиционных отраслей экономики, а именно лесопереработки, туризма, птицеводства и тепличных хозяйств, рыбоводства.

➤ Охрана окружающей среды и оздоровление экологии Красноярского края путем сохранения биологического и ландшафтного разнообразия и устойчивости природных экосистем; оценкой состояния окружающей среды и формирование информационной базы данных для совершенствования системы управления охраной окружающей среды; ликвидации экологического ущерба, причиненного в результате прошлой хозяйственной и иной деятельности; очистки от загрязнений территорий и прилегающих к ним акваторий; повышения энергоэффективности и ресурсосбережения; утилизации попутного нефтяного газа; поддержки реализации инвестиционных проектов, предусматривающих переработку отходов и использование вторичного сырья.

Схема территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края является основополагающим документом территории, муниципальные программы для экономического и социального развития, по использованию территории по категориям земель, расселению, проведению мероприятий по градостроительству, размещению объектов капитального строительства, предотвращению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Схема территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края является основным документом территориального планирования, направленным на создание благоприятной среды жизнедеятельности и устойчивого развития территории муниципального образования, сохранение природного и культурного наследия.

Схема территориального планирования является основой и инструментом реализации стратегии пространственного развития муниципального района, обеспечивая принятие научно обоснованных решений по управлению развитием территории. Достижение устойчивого социально-экономического развития муниципального образования Ужурский район будет осуществляться путем реализации запланированных мероприятий органами управления района через градостроительную, земельную, инвестиционную, экономическую политики.

В схеме территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края выполнен и представлен перечень мероприятий по территориальному

планированию муниципального образования Ужурский район Красноярского края в части:

- предложений по архитектурно-планировочной организации территории;
- организации гражданского и промышленного строительства;
- основных направлений экономического развития территории;
- оценке населения и трудовых ресурсов;
- расселению;
- развитию жилищного фонда;
- организации культурно-бытового обслуживания населения района;
- развитию и преобразованию инженерно-транспортной инфраструктуры, в том числе объектов транспортной, инженерной инфраструктуры;
- предложений по охране окружающей среды;
- предложений по нормативно-правовому обеспечению.

Схема вместе с планами социально-экономического развития входит в единый программный блок по обеспечению устойчивого развития территории муниципального образования Ужурский район, занимает в этом блоке свою правовую нишу и призвана увязывать и регламентировать все вопросы градостроительной деятельности, связанные с использованием территории района.

Схема действует на территории муниципального образования Ужурский район в пределах его административных границ. Положения Схемы о территориальном планировании района обязательны для исполнения всеми субъектами градостроительных отношений, в том числе органами государственной власти и местного самоуправления, физическими и юридическими лицами.

Генеральный план в современных условиях является регулятивным документом территориального планирования муниципального района.

Генеральный план устанавливает функциональное назначение территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений.

Генеральный план определяет пути развития транспортной и инженерной инфраструктуры, определяют ориентировочное местоположение и основные характеристики объектов местного значения, определяет территории для строительства разных видов жилья, производственных зон различной отраслевой направленности, рекреационных и других функциональных зон.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации к генеральному плану прилагаются материалы по его обоснованию в текстовой форме и в виде карт.

Генеральные планы поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район Красноярского края, являются основными документами, определяющими долгосрочную стратегию градостроительного развития и условия формирования среды жизнедеятельности муниципальных образований.

Согласно Генеральным планам поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район, Схеме территориального планирования муниципального образования Ужурский район, Схеме территориального планирования Красноярского края предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры транспортному обеспечению. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблице 17 Этапа 2 настоящего Документа.

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся территории муниципального образования Ужурский район, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее - стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (в ред. от 18.07.2019 г.) 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 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р с редакцией от 12 мая 2018 года №893-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 ноября 2008 года №1662-р, с изменениями, внесенными Постановлением Правительства Российской Федерации от 28.09.2018 года №1151) – 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.

На уровне регионального развития Красноярского края действует:

- Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 года №1120-р (с изменениями от 26.12.2014 года №1505);
- Стратегия социально-экономического развития Красноярского края до 2030 года, утвержденная Постановлением Правительства Красноярского края от 30.10.2018 года №647-п;
- Транспортная стратегия Красноярского края до 2030 года, утвержденная Приказом Министерства транспорта Красноярского края от 09.01.2018 года №6/2-Н (в редакции Приказа от 19.12.2019 года №6/100-Н);
- Государственная программа Красноярского края «Развитие транспортной системы», утвержденная Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 года №510-п (в редакции Постановления от 12.05.2020 года №329-п);
- Комплексный план транспортного обслуживания населения Красноярского края на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных перевозок», утвержденный Распоряжением Правительства Красноярского края от 24.05.2016 года №384-р;
- Программа пассажирских перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок междугородного и пригородного сообщения, субсидируемых из краевого бюджета в 2020 году, утвержденная Приказом Министерства транспорта Красноярского края от 09.12.2019 № 6/95-Н (в редакции от 27.04.2020 года);
- Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На уровне муниципального образования Ужурский район действуют:

- Муниципальная программа «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения», утвержденной постановлением Администрации города Ужура муниципального образования Ужурский район Красноярского края №571 от 25.09.2013 года (в редакции постановления от 18.02.2020 года №56);
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Прилужского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Прилужского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 19.04.2017 №53. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Приреченского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Приреченского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 14.04.2017 №44.

Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Михайловского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Михайловского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 27.03.2018 №27п. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Солгонского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Солгонского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 25.02.2020 №14. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кулунского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Кулунского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 17.04.2017 №48. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ильинского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Ильинского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 17.04.2017 №24. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Васильевского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Васильевского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 13.12.2017 №59. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Малоимышского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Озероучумского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2032 годы, утвержденная Постановлением Администрации Озероучумского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 18.04.2018 №52. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Локшинского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Локшинского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 15.06.2017 №27-П. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Крутоярского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период;

➤ Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Златоруновского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края на 2017-2026 годы, утвержденная Постановлением Администрации Златоруновского сельсовета муниципального образования Ужурский район Красноярского края от 17.04.2017 №54. Инвестиционные мероприятия приведены на соответствующий период.

Согласно вышеуказанному перечню документов, предусмотрены мероприятия по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблице 17 Этап 2 настоящего Документа.

Реализация мероприятий и принципов развития транспортной системы, предусмотренных в Этапе 2, позволит обеспечить выполнение основных требований по приведению дорог в нормативное состояние. Приведение дорог в нормативное состояние имеет важное социально-экономическое и хозяйственное значение: возрастут скорость и безопасность движения автомобильного транспорта, сократятся пробеги.

3. АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА КСОДД, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

По данным Управления Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю, Республике Хакасия и Республике Тыва численность населения муниципального образования Ужурский район на 01.01.2020 год составляет – 31 540² человек.

Демографическая ситуация, сложившаяся за последние 3 (три) года, характеризуется процессом убыли населения. Динамика изменения численности населения, представлена в таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Показатель	В том числе по годам		
		2018 г.	2019 г.	2020 г.

² Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 года и в среднем за 2019 год по городским округам и муниципальным районам Красноярского края по данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат).

1	Ужурский муниципальный район	31 545	31 408	31 124
2	городское население	15 586	15 563	15 333
3	сельское население	16 319	16 106	15 977

Демографическая ситуация на территории муниципального образования Ужурский район за представленный период характеризуется значительным сокращением численности населения.

Структура распределения населения по муниципальным образованиям муниципального образования Ужурский район, представлена на диаграмме 1.

В соответствии со Схемой территориального планирования Ужурский муниципальный район Красноярского края (Том 2, часть 2), п. 2.1. «Определение перспективной численности населения района, муниципальных образований и населенных пунктов» для определения прогнозируемой численности населения выбран II Вариант (эволюционный), учитывающий понижение темпов естественной убыли, а также миграционного оттока.

При этом исходя из необходимости сохранения численности населения района на Расчетный срок действия Схемы территориального планирования (2030 год) произведена корректировка развития демографической ситуации на срок действия КСОДД (2035 год).

Таблица 2

№ п/п	Показатель	Существующее положение/ 2020 год	Прогнозируемая численность по данным СТП 2030 год	Прогнозируемая численность/ 2035 год
1	Ужурский муниципальный район	31 540	27 800	26 117

Диаграмма 1



За последние 3 (три) года численность населения сократилась на 1,7 % (342 чел.). Тенденция ежегодного снижения численности населения муниципального образования Ужурский район характеризуется превышением уровня смертности над рождаемостью, а также за счет миграционного оттока населения.

Одной из главных проблем демографического развития района, так и Красноярского края в целом³ является высокий уровень смертности населения. Естественная убыль численности населения, имеет устойчивый и долговременный характер. Также наблюдается проблема депопуляции – уровень рождаемости, недостаточный для обеспечения воспроизводства населения.

Поддержание и сохранение демографической ситуации на уровне зависит во многом от общей социально-экономической политики государства.

Результат оценки современного состояния объектов культурно-бытового обслуживания расположенных на территории муниципального образования Ужурский район, приведен ниже.

Обеспеченность муниципального образования Ужурский район видами культурно-бытового и социального обслуживания различная.

Дошкольные и общеобразовательные учреждения

Сеть муниципальных образовательных учреждений района представлена:

- 18 (восемнадцать) общеобразовательными учреждениями, из них: 6 (шесть) основных общеобразовательных и 12 (двенадцать) средних общеобразовательных школ;
- 2 (двумя) учреждениями дополнительного образования: муниципальное образовательное учреждение дополнительного образования «Ужурский районный центр дополнительного образования», Муниципальное образовательное учреждение дополнительного образования «Ужурская спортивная школа»;
- 9 (девятью) дошкольными образовательными учреждениями.

По состоянию на 01.01.2018 г. в Ужурском районе муниципальных общеобразовательных учреждений, здания

³ СПРАВОЧНО по данным Красноярскстат, В 2019 году число прибывших по Красноярскому краю составило 119789 человек, число выбывших – 122581 человек. Общая миграционная убыль населения составила 2792 человека (в 2018 году миграционная убыль составила 278 человек). Внутрикрасовая миграция Красноярского края в 2019 году сложилась в размере 68626 человек (в 2018 году – 74160 человек). По результатам межрегиональных миграционных процессов в Красноярском крае наблюдалась миграционная убыль населения – 5131 человек. Из Красноярского края в другие регионы России выбыло 39913 человек, из них больше всего – в регионы РФ Сибирского федерального округа, в частности, в Республику Хакасию (5095 человек), Иркутскую (2802 человека) и Кемеровскую (1745 человек) области. Кроме того, значительный отток населения зарегистрирован в Краснодарский край (3020 человек), г. Москву (2207 человек), Московскую область (2116 человек) и г. Санкт-Петербург (2013 человек). Наряду с этим, в Красноярский край из других регионов России прибыло 34782 человека. Наибольший приток мигрантов отмечен из регионов РФ Сибирского федерального округа (из Республики Хакасия – 5443 человека, из Иркутской и Кемеровской областей – 3999 и 1789 человек соответственно), из Краснодарского края – 1626 человек, из г. Москвы – 1524 человека и г. Санкт-Петербурга – 1278 человек. По международной миграции в 2019 году миграционный прирост (2339 человек) сложился за счет государств-участников СНГ и стран дальнего зарубежья, положительное сальдо обмена с которыми составило 2127 и 212 человек соответственно. Наибольший чистый приток граждан из стран СНГ зафиксирован из Таджикистана (1145 человек), Азербайджана (558 человек), Украины (242 человека) и Армении (233 человека), стран дальнего зарубежья – из Китая (278 человек), Грузии (42 человека) и Вьетнама (15 человек). Среди муниципальных образований Красноярского края миграционный прирост отмечен в 12 городских округах и 8 муниципальных районах. Наибольший миграционный прирост населения зарегистрирован в городских округах г. Ачинске (803 человека), г. Сосновоборске (553 человека) и г. Минусинске (336 человек), а также в Емельяновском (3080 человек), Березовском (756 человек) и Богучанском (372 человека) муниципальных районах. Наибольший миграционный отток населения зафиксирован в городском округе г. Красноярске (2443 человека), а также в Северо-Енисейском (687 человек), Эвенкийском (668 человек) и Назаровском (496 человек) муниципальных районах.

которых находятся в аварийном состоянии или требуют капитального ремонта, нет.

Для обеспечения потребностей родителей в дошкольных образовательных услугах в районе функционирует 9 дошкольных образовательных учреждений, 8 общеобразовательных школ, имеющие в своей структуре дошкольные группы: 6 групп сокращенного дня на 131 место, и 2 дошкольные группы полного дня на 65 мест.

Доля детей в возрасте от 1 до 6 лет, получающих дошкольную образовательную услугу и (или) услугу по их содержанию в муниципальных образовательных учреждениях в общей численности детей в возрасте 1-6 лет равна 39,8 %, данный показатель увеличился на 0,8 %.

Доля детей в возрасте 1-6 лет, состоящих на учете для определения в муниципальные дошкольные образовательные учреждения, в общей численности детей в возрасте 1 - 6 лет составляет 2,38 %

В Ужурском районе муниципальных дошкольных образовательных учреждений, здания которых находятся в аварийном состоянии или требуют капитального ремонта, нет.

Численность детей в возрасте 5-18 лет, получающих услуги по дополнительному образованию, составляет 95,3 % от общей численности данной возрастной группы.

Культура

Сеть учреждений культуры представляют следующие учреждения:

➤ муниципальное казенное учреждение «Управление культуры, спорта и молодежной политики администрации Ужурского района» в статусе юридического лица;

➤ МАУК «Централизованная клубная система Ужурского района», которая включает в себя 35 обособленных подразделений (1 РДК, 10 СДК, 21 СК, 1 СЦДиС);

➤ МБУК «Централизованная библиотечная система Ужурского района», которая включает в себя 25 обособленных подразделений (22 сельские библиотеки, 1 городская библиотека, 1 центральная районная библиотека, 1 центральная районная детская библиотека);

➤ МБУДО «Ужурская ДШИ»;

➤ МБУК «Златоруновский поселковый музей».

Организацию культурно-досуговой деятельности в Ужурском районе осуществляют 35 клубных учреждений. В 2020 году этот показатель снизился до 34, в связи с тем в 2019 году здание Большеимышского СК сгорело. На их базе осуществляют свою деятельность 332 клубных формирования.

Основными проблемами функционирования клубной системы района являются слабая материально-техническая база учреждений и плохое состояние зданий сельских клубов. Кроме того, одним из факторов, определяющих эффективность учреждений культурно-досугового типа, является кадровый ресурс. В настоящее время профессиональный уровень специалистов отстает от уровня современных технологий культурно-досуговой деятельности.

Библиотечное обслуживание населения муниципального образования Ужурский район осуществляют 25 библиотек, из них 20 библиотек имеют доступ к интернету. В 2019-2022 годах данный показатель составит 22 библиотеки подключенных к сети интернет.

В развитии библиотечного дела муниципального образования Ужурский район существует ряд проблем: материально-техническая база библиотек района не соответствует возрастающим потребностям населения в качественных библиотечных услугах. Сохраняется потребность в оснащении специальным оборудованием, проведении внутреннего косметического ремонта помещений, мероприятий по обеспечению безопасности библиотечных фондов и посетителей.

На территории муниципального образования Ужурский район действует Детская школа искусств. Количество учащихся в 2018-2019 учебном году составила 224 человека.

Одной из важнейших задач ДШИ является выявление, поддержка и сопровождение одаренных детей в области культуры.

Работа с одаренными детьми в районе на разных уровнях проявления способностей осуществляется через развитие системы творческих конкурсов, организацию мастер-классов, профильных творческих смен в период летней оздоровительной кампании.

В настоящее время сохраняется потребность в приобретении для ДШИ учебно-методической литературы, музыкальных инструментов, специального оборудования, костюмов.

В сети учреждений культуры района осуществляет деятельность Златоруновский поселковый музей. Основной фонд музея насчитывает 2 003 экспоната, к 2022 году планируется сохранить этот показатель. Объем экспонируемых предметов составляет 100 % в 2018г.

Поселковый музей не обеспечен техническими средствами охраны, нуждается в обновлении и построении новых современных стационарных экспозиций. Музей слабо оснащен специализированным фондовым и экспозиционно-выставочным оборудованием, компьютерной техникой, отсутствие фондохранилища, нуждается в замене внутреннего освещения.

Недостаточное бюджетное финансирование музея отрицательно сказывается на состоянии безопасности и сохранности музейного фонда, уровне научно-исследовательской и научно-просветительской деятельности.

Физическая культура и спорт

В районе развиваются 23 вида спорта, из них базовые: лыжные гонки, вольная борьба, дзюдо, самбо, пауэрлифтинг. Наибольшим количеством занимающихся представлены такие виды спорта: футбол, баскетбол, волейбол, настольный теннис, самбо, дзюдо, лыжные гонки.

Материально-техническая база Центра физкультурно-спортивной подготовки «Сокол» позволяет проводить физкультурно-спортивные мероприятия не только муниципального, но и краевого уровня.

Качественным остается уровень подготовки спортсменов по борьбе самбо, дзюдо, пауэрлифтингу, лыжным гонкам, волейболу и соответственно высокие результаты, показанные на соревнованиях разного уровня.

В районе организована работа 6 физкультурно-спортивных клубов по месту жительства и 11 физкультурно-спортивных клубов образовательных учреждений. Физкультурно-спортивные клубы являются центром спортивной жизни для местного сообщества и способом увеличения числа жителей, вовлеченных в физкультурно-спортивную деятельность.

Количество спортивных сооружений всех форм собственности составляет 63 объекта, (в дальнейшем по прогнозу увеличения не планируется):

30 спортивный зал, 1 бассейн, 1 тир, 4 тренажерных зала, 1 теннисный холл, 1 зал для фитнеса, 1 спортивное сооружение (в дальнейшем по прогнозу увеличения не планируется); 1 крытый каток с искусственным льдом; 23 плоскостных сооружений; 6 физкультурно-спортивных клубов по месту жительства.

В текущем году доля обучающихся и студентов, систематически занимающихся физической культурой и спортом, в общей численности обучающихся и студентов – 60,88%, численность обучающихся и студентов, систематически занимающихся физической культурой и спортом, на конец периода – 6710 человек, по прогнозу планируется дальнейшее увеличение к 2022 году на 8,12% (за счет увеличения численности учащихся и студентов, занимающихся физической культурой и спортом на 895 человек).

Социальная защита населения

На сегодняшний день в Ужурском районе действует 1 учреждение социального обслуживания (КГБУ СО «КЦСОН Ужурский»).

Финансирование расходов на предоставление муниципальных услуг (работ) по социальному обслуживанию осуществляется в соответствии с утвержденными нормативами затрат в рамках муниципальных заданий, определяющих требования к составу, качеству, объему, условиям, порядку и результатам оказываемых муниципальных услуг (работ).

Обеспечение целевого расходования бюджетных средств осуществляется Управлением социальной защиты населения, являющимся главным распорядителем средств краевого бюджета.

На сайте Управления социальной защиты жители имеют возможность узнать всю актуальную информацию о мерах социальной поддержки и порядке ее получения, а также новости о развитии социальной сферы района, в рубрике «Вопрос-ответ» оперативно получить информацию по интересующим проблемам.

Жилищно-коммунальное хозяйство

Общая площадь жилищного фонда всех форм собственности в 2018 году составила 681,8 тыс. кв. м., что по сравнению с 2017 годом больше на 7,1 тыс. кв. м. Обеспеченность жильем на 1 жителя составила в районе 21,81 кв.м. В 2019 году этот показатель

оценивается на уровне 21,98 кв.м., к 2021 году ожидается рост до 22,39 кв.м.

На территории района 165 многоквартирных жилых домов, из них 73 расположены на земельных участках, в отношении которых осуществлен государственный кадастровый учет, что составляет 44,24%.

В сфере жилищно-коммунального хозяйства района функционируют следующие организации, к основным видам деятельности которых относятся услуги водоснабжения и водоотведения для населения и предприятий, теплоснабжение, сбор промышленных и бытовых отходов:

- ООО «Ужурское ЖКХ» (Управляющая организация, услуги тепло-, водоснабжение, водоотведение);
- ООО «ЖКХ Ужурского района» (услуги тепло-, водоснабжение);
- ООО «Сибтепло» (водоснабжение);
- МУП ЖКХ «АлПи и Ко» Прилужского сельсовета (водоснабжение);
- ОАО «Красноярскэнергосбыт» (электроэнергия);
- Красноярская дирекция по тепловодоснабжению (услуги тепло, водоснабжение);
- АО «КраЭко» (теплоснабжение);
- ООО «Эко-Транспорт» (сбор и вывоз твердых коммунальных отходов).

Пожарное депо:

Многие населенные пункты района находятся на большом удалении от имеющихся в районе пожарных формирований, и поэтому реагирование и помощь оказывается несвоевременно.

Вышеперечисленные учреждения, организации являются точками притяжения населения к местам приложения труда, отдыха, их расположения в границах муниципального образования Ужурский район и являются транспортным каркасом автомобильного и пешеходного движений.

4. РЕЗУЛЬТАТЫ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ ДОРОГ, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ, АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ДОРОГ

Улично-дорожная сеть муниципального образования Ужурский район функционально складывается:

1. Посредством нижеперечисленных автомобильных дорог, осуществляющих внешние связи муниципального образования и передвижение транспортных средств.

Автомобильными дорогами с твердым покрытием⁴ не ниже пятой технической категории и отвечающие требованиям действующих строительных норм и правил, условиям безопасности движения автомобильного транспорта, обеспеченные производственными объектами, необходимыми для содержания автомобильных дорог:

⁴ Согласно Постановлению Правительства Красноярского края «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края» от 26.02.2020 г. №127-п.

- Ачинск – Ужур - Троицкое (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-003), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 64,28 км.;
- Енисейск – Светлолобово – Малый Имыш (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-032), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 13,65 км.;
- Березовый Лог - Бараит (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-036), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 3,36 км.;
- Шарыпово – Ужур - Балахта (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-042), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 73,51 км. и 1,18 км в городе Ужур;
- Степной – Согон (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-061), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 18,86 км.;
- Васильевка - Солгон (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-882), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 29,11 км.;
- Златоруновск - Солбатский (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-883). Протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 8,91 км.;
- Крутояр - Михайловка (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-884), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 8,60 км.;
- Кулун - Корнилово (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-885), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 29,49 км.;
- Локшино - Ашпан (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-886), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 10,85 км.;
- Михайловка - Косоголь (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-877), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 11,83 км.;
- Обход Ужура (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-888), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 4,18 км.;
- Подъезд к Арабкаево (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-889), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 24,80 км.;
- Подъезд к Белой Роще (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-890), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 11,02 км.;
- Подъезд к Ильинке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-891), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 1,10 км.;
- Подъезд к Лопатке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-892), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 6,32 км.;
- Прилужье – курорт «Озеро Учум» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-893), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 12,84 км.;
- Прилужье – Полевой Стан – Тургужан (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-894), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 14,55 км.;
- Приреченск - Черноозерск (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-895), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 4,27 км.;
- Ашпан – Красное Озеро (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-896), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 5,83 км.;
- Белопольск - Парилово (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-897), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 6,93 км.;
- Крутояр – Новоракитка – Ушканка (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-895), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 12,50 км.;
- Курорт «Озеро Учум» - Камышта (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-899), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 4,60 км.;
- Обход Ужура (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-900), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 8,85 км.;
- Подъезд к Алексеевке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-901), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 2,83 км.;
- Подъезд к Андронову (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-902), протяженностью в границах муниципального образования Ужурский район – 0,45 км.;

➤ Подъезд к Большому Имышу (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-903), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 2,54 км.;

➤ Подъезд к Васильевке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-904), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 0,30 км.;

➤ Подъезд к Н.Кузурбе (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-905), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 0,40 км.;

➤ Подъезд к Сосновке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-906), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 1,65 км.;

➤ Подъезд к Сухой Долине (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-907), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 0,67 км.;

➤ Подъезд к Сухореченскому (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-908), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 0,65 км.;

➤ Подъезд к Тальникам (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-909), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 1,60 км.;

➤ Подъезд к Терехте (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-910), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 3,71 км.;

➤ Подъезд к д. Усть-Изыкчуль (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-911), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 1,50 км.;

➤ Старая Кузурба - Ельничная (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-912), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 17,37 км.;

➤ Яга - Набережная (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-913), протяженность в границах муниципального образования Ужурский район – 5,40 км.

Автомобильные дороги, включающие в себя искусственные дорожные сооружения – зимники не ниже III категории и (или) переправы по льду не ниже II категории, находящиеся вне границ населенных пунктов и отвечающих требованиям действующих строительных норм и правил, условиям безопасности движения автомобильного транспорта, обеспеченные производственными объектами, необходимыми для содержания автомобильных дорог,

отсутствуют на территории муниципального образования Ужурский район.

2. Посредством автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципальных образований, входящих в состав муниципального образования Ужурский район Красноярского края находящихся в границах населенных пунктов.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования Ужурский район, представлен в таблице 2-2.12.

Таблица 2

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения город Ужур⁵

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
1	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Садовая	0,606
2	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Северная	0,700
3	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Профсоюзов	1,070
4	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Степная	1,056
5	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Октябрьская	1,085
6	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Пархоменко	0,701
7	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Голощапова	0,490
8	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Тимирязева	0,300
10	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Просвещения	0,613
11	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Чехова	0,250
12	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Профсоюзов	0,500
13	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Вавилова	0,300
14	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Мелиораторов	2,166
15	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Чапаева	0,300
16	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. 1-ая Береговая	0,900
17	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Гайдара	0,376
18	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Лермонтова	0,900
19	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Щорса	0,200
20	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Гоголя	0,300
21	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Первомайский	0,500
22	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Лазо	0,200
23	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Красная Горка	0,200
24	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Харченко	1,464
25	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Первомайская	1,057
26	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Павленко	0,200
27	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Котовского	0,300
28	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Новая	0,700
29	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Западная	0,420
30	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Короткова	1,480
31	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Механизаторов	1,427
32	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Автомобилистов	0,200
33	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Юности	1,040
34	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер.	1,010

⁵ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный решением Ужурского городского Совета депутатов Красноярского края №42-96р от 30.03.2018 г.

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
	Дачный	
35	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Тракторный	0,300
36	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Энтузиастов	0,800
37	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Молодёжная	0,300
38	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Назаровская	0,933
39	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Щетинкина	0,700
40	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Скрылёва	1,538
41	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Набережная	1,600
42	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Речная	0,600
43	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Спортивная	0,573
44	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Назаровский	0,600
45	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Октябрьский	0,300
46	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Павлова	0,700
47	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Кирова	0,168
48	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Шевченко	1,264
49	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Фурманова	0,200
50	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Партизанская	1,113
51	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Мясокомбинатская	0,800
52	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул.2-ая Береговая	0,400
53	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Партизанский	0,300
54	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер.1-ый Партизанский	0,300
55	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Рабочий	0,116
56	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Базарный	0,200
57	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Нагорный	0,200
58	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Крылова	0,200
59	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Пушкина	0,800
60	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Ширинская	1,942
61	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Шарыповский	0,300
62	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Лесная	0,430
63	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул.40 лет Октября	0,408
64	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Калинина	1,600
65	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Переездная	1,600
66	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Декабристов	1,321
67	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Чкалова	0,202
68	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Транспортников	0,400
69	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Копьёвская	1,200
70	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Красноярский	0,300
71	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Маяковского	1,200
72	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Олега Кошевого	1,300
73	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Матросова	0,200
74	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Громова	0,200
75	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Герцена	0,117
46	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Квартал № 123	0,300
77	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Квартал № 127	0,400
78	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер.	0,400

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
	Минусинский	
79	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Полевой, участок 1	0, 236
80	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Полевой, участок 2	0, 245
81	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Сурова	0,200
82	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Тополинная	1,200
83	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Саралинская	5,000
84	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Железнодорожная	1,187
85	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Связистов	0,500
86	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Красная	1, 793
87	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Школьная	7,500
88	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Деповская	1,208
89	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Ключевая	0,700
90	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Некрасова	1,000
91	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Ключевой	0,200
92	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Гастелло	0,900
93	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Хакасская	0,425
94	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Линейный	0,300
95	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Круговая	0,500
96	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Квартал № 126	0,200
97	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Квартал № 130	0,300
98	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, Объездная дорога	1,200
99	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Дубровского	0,750
100	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Кооперативный	1,100
101	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Береговой	0,300
102	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Пролетарский	0,300
103	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Мира	0,400
104	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Труда	0,400
105	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Луговая	1,700
106	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Дубровского	2,911
107	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Юности	0,483
108	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Тракторная	0,500
109	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Луговой	1,349
110	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Новый	0,300
111	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Элеваторный	2,600
112	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. Переездный	0,300
113	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Колосова	3,500
114	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, пер. 2-ой Партизанский	0,137
115	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Совхозная	3,500
116	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Красноярская	2,514
117	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Подстанция	0,472
118	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур, ул. Дружбы	0,250
119	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур, ул. Весны	0,660
120	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур, ул. Лазурная	0,400
121	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур, ул. Зеленая	0,400
122	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур, ул. Раздольная	1,100
123	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, г. Ужур,	0,200

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
	ул. Кныша	
124	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Цветочная	0,200
125	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Матросова, участок № 1	0,171
126	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Вокзальная, участок № 1	0,291
127	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Горького	0,201
128	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Ул. Кирова	1,168
129	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Крепцова Зайченко	2,426
130	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Победа Социализма	3,181
131	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Кооперативная	0,868
131	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Дзержинского	0,568
132	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Рабочая	1,793
133	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Ленина	1,693
134	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Гоголя,	0,854
135	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Вокзальная	1,473
136	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Балахтинская	2,054
137	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Минусинская, участок 2	0,476
138	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Минусинская, участок № 1	0,405
139	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Шарьповская	0,745
140	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Мичурина	0,758
141	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Матросова	0,609
142	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Советская	0,973
143	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Новокомсомольская	0,872
144	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Строителей	0,799
145	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Сурова, участок № 1	0,340
146	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Сурова, участок № 2	0,397
147	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Кирова, 20	2 790,0
148	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Кирова, 42, сооружение 1	1 830,8
149	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Белошапкина	0,680
150	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Петелина	1,100
151	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Спасателей	0,480
152	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Марьясова	0,900
153	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Транзитная	0,850
154	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Содружества	0,850
155	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Загородная	0,850
156	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Крайняя	0,850
157	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Чкалова, участок 1	0,922
158	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Степная, участок 1	0,479
159	Красноярский край, Ужурский район, г. Ужур, ул. Садовая, участок 1	0,188
ВСЕГО:		4, 75542

Таблица 2.1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Васильевского сельсовета⁶

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(м ²)
-------	-----------------	--

⁶ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Васильевского сельсовета №3 от 19.01.2012 г.

1	Красноярский край, Ужурский район, с. Васильевка, ул. Советская	12669/79
2	Красноярский край, Ужурский район, с. Васильевка, ул. Школьная	12785/79
ВСЕГО по сельсовету:		25454/158

Таблица 2.2

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Златоруновского сельсовета⁷

№ п/п	Наименование улицы/местоположение	Тип покрытия(а/б, щебень, гравий, грунт) ⁸
1	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Маяковского	а/б
2	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Механизаторов	а/б
3	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Юбилейная	а/б
4	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Солнечная	грунт
5	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Советская	а/б
6	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Спорта	грунт
7	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, пер. Свободный	грунт
8	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, пер. Конторский	грунт
9	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Энергетиков	грунт
10	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, Стадионная	грунт
11	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Труда	грунт
12	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Труда	а/б
13	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Рабочая	а/б
14	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Заречная	грунт
15	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Набережная	грунт
16	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Комсомольская	а/б
17	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Мира	а/б
18	Красноярский край, Ужурский район, п. Златоруновск, ул. Мира, ул. Ленина, ул. Пролетарская	а/б
19	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухая Долина, ул. Российская	Гравийно-щебенистое
20	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухая Долина, ул. Шевченко	грунт
21	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухая Долина, ул. Мира	грунт
22	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухая Долина, ул. Школьная	грунт
23	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухая Долина, ул. Рабочая	грунт
24	Красноярский край, Ужурский район, п. Солбатский, ул. Зеленая	грунт
25	Красноярский край, Ужурский район, п. Солбатский, ул. Мира	Гравийно-щебенистое
26	Красноярский край, Ужурский район, п. Солбатский, ул. Спортивная	грунт
27	Красноярский край, Ужурский район, п. Солбатский, ул. Лесная	грунт
28	Красноярский край, Ужурский район, п. Кутузовка, ул. Пролетарская	Гравийно-щебенистое
29	Красноярский край, Ужурский район, п. Кутузовка, ул. Юбилейная	грунт
30	Красноярский край, Ужурский район, п. Кутузовка, ул. Северная	грунт
31	Красноярский край, Ужурский район, п. Кутузовка, ул. Трудовая	грунт
32	Красноярский край, Ужурский район, п. Кутузовка, ул. Юности	грунт
33	Красноярский край, Ужурский район, п. Учум, ул. Привокзальная	грунт
34	Красноярский край, Ужурский район, п. Учум, ул. Железнодорожная	грунт

⁷ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Златоруновского сельсовета

⁸ Данные о протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Златоруновского сельсовета – отсутствуют.

Таблица 2.3

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Ильинского сельсовета⁹

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км) ¹⁰
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Ильинка: ул. Заречная, ул. Рабочая, ул. Ильинская, ул. Полевая, ул. Школьная	н/д
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Лопатка: ул. Главная, ул. Кооперативная, ул. Заречная	н/д
3	Красноярский край, Ужурский район, д. Новая Кузурба: ул. Школьная, ул. Кооперативная, ул. Луговая, ул. Кузурбинская	н/д

Таблица 2.4

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Крутоярского сельсовета¹¹

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
1	Красноярский край, Ужурский район, п. Белая Роща	
	улица Новая	0,5
	улица Березовая	0,5
	ВСЕГО:	1
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Усть-Изыкчуль	
	улица Школьная	0,4
	улица Центральная	1,8
	ВСЕГО:	2,2
3	Красноярский край, Ужурский район, п. Ушканка	
	улица Главная	0,5
	улица Гоголя	0,6
	улица Некрасова	0,3
	улица Береговая	0,3
	ВСЕГО:	1,7
4	Красноярский край, Ужурский район, п. Сухореченский	
	улица Садовая	0,4
	улица Молодежная	0,6
	улица Ленина	0,4
	ВСЕГО:	1,4
5	Красноярский край, Ужурский район, д. Андронов	
	улица Советская	2,6
	улица Новая	0,3
	улица Молодежная	1,0
	ВСЕГО:	3,9
6	Красноярский край, Ужурский район, д. Алексеевка	
	улица Звездная	0,6
	улица Солнечная	0,4
	ВСЕГО:	1
7	Красноярский край, Ужурский район, п. Новоракитка	
	улица Победы	0,6
	ВСЕГО:	0,6
8	Красноярский край, Ужурский район, с. Крутояр	
	улица Главная	1,5
	улица Школьная	1,7
	улица Маслозаводская	1,3
	улица МТС	0,9
	улица Первомайская	1,0
	улица Набережная	0,6
	улица Заречная	0,6
	улица Элеваторная	0,5
	улица Береговая	0,4
	улица Октябрьская	1,2
	улица Степная	0,7
	улица Молодежная	0,7
	улица Новая	0,3
	улица Привокзальная	0,6
	улица Железнодорожная	2,4
	улица Почтовая	1,5
	улица Спортивная	1,3
	ВСЕГО:	17,2
	ВСЕГО по сельсовету:	29

⁹ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Ильинского сельсовета №4 от 19.01.2012 г.

¹⁰ Данные о протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Ильинского сельсовета – отсутствуют.

¹¹ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Крутоярского сельсовета.

Таблица 2.5

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Кулунского сельсовета¹²

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Кулун	
	улица Спортивная	0,400
	улица Школьная	0,600
	переулок Главный	0,500
	улица Главная (Федерального значения)	1,600
	переулок Береговой	0,500
	улица Береговая	0,340
	улица Геологическая	0,550
	улица Ленина	0,600
	улица Юбилейная	0,490
	улица Полевая	0,480
	улица Механизаторов	0,500
	улица Рыбозаводская	0,300
	улица Новоселов	0,800
	улица Почтовая	0,300
	улица Новая	0,350
	улица Марьясова	0,350
	ВСЕГО:	8,66
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Сосновка	
	улица Подгорная	0,750
	улица Заречная	0,900
	ВСЕГО:	1,65
	ВСЕГО по сельсовету:	10,31

Таблица 2.6

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Локшинского сельсовета¹³

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Локшино	
	улица Набережная	1,95
	улица Новая	0,8
	улица Центральная	1,9
	улица Баталова	0,85
	улица Заречная	0,98
	переулок Баталова	0,4
	переулок Центральный	0,2
	переулок Новый	0,15
	ВСЕГО:	7,23
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Корнилово	
	улица Рыбацкая	0,25
	улица Центральная	0,38
	улица Школьная	1
	улица Партизанская	0,87
	улица Поселенская	0,5
	улица набережная	0,25
	улица Заречная	0,25
	ВСЕГО:	3,5
3	Красноярский край, Ужурский район, с. Ашпан	
	улица Главная	1,6
	улица Новая	0,9
	улица Береговая	1
	улица Школьная	0,38
	ВСЕГО:	3,88
4	Красноярский край, Ужурский район, д. Баит	
	улица Главная	1
	улица Клубная	0,3
	улица Школьная	0,3
	ВСЕГО:	1,6
5	Красноярский край, Ужурский район, д. Красное озеро	
	улица Озерная	1
	улица Горная	0,4
	ВСЕГО:	1,4
	ВСЕГО по сельсовету:	17,61

Таблица 2.7

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Малоимышского сельсовета¹⁴

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной
-------	-----------------	-----------------------------

¹² Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением администрации Кулунского сельсовета

¹³ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Локшинского сельсовета

¹⁴ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Малоимышского сельсовета

		дороги/(м)
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Малый Имыш	
	улица Мира	630
	улица Ленина	1849
	улица Луговая	896
	улица Щетинкина	1172
	улица Гагарина	204
	улица Кирова	688
	улица Юбилейная	608
	улица Гайдара	284
	улица Кооперативная	680
	улица Рабочая	755
	улица пролетарская	419
	улица Октябрьская	1140
	улица Комарова	1140
	улица Красноярская	401
	переулок Школьный	224
	ВСЕГО:	11,090
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Еличная	
	улица Центральная	1894
	ВСЕГО:	1894
3	Красноярский край, Ужурский район, с. Старая Кузурба	
	улица Центральная	1127
	улица Российская	468
	улица Низовская	667
	улица Новая	515
	ВСЕГО:	2777
4	Красноярский край, Ужурский район, п. Тальники	
	улица Петропавловская	266
	улица Рабочая	288
	улица Школьная	255
	улица Центральная	386
	ВСЕГО:	1195
5	Красноярский край, Ужурский район, д. Березовый Лог	
	улица Ленина	779
	улица Береговая	728
	улица Первомайская	744
	улица Молодежная	414
	улица Новостройка	401
	ВСЕГО:	3066
6	Красноярский край, Ужурский район, д. Большой Имыш	
	улица Береговая	1179
	улица Главная	271
	улица Школьная	813
	ВСЕГО:	2263
	ВСЕГО по сельсовету:	22 285

Таблица 2.8

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Михайловского сельсовета¹⁵

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(км)
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Михайловка	
	улица Колосова	3,0
	улица Новая	0,6
	улица Садовая	1,3
	улица Молодежная	0,3
	улица Тимирязева	0,8
	улица Школьная	2,0
	ВСЕГО:	8
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Косоголь	
	улица Главная	1,0
	ВСЕГО:	1,0
	ВСЕГО по сельсовету:	9

Таблица 2.9

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Озероучумского сельсовета¹⁶

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(м)
1	Красноярский край, Ужурский район, п. Озеро Учум	
	улица Учумская	513

¹⁵ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Михайловского сельсовета №7п от 20.01.2012 года

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Озероучумского сельсовета

	улица Новая	545
	улица Школьная	772
	улица Почтовая	825
	улица Подгорная	288
	ВСЕГО:	2943
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Камышта	
	улица Центральная	492
	улица Озерная	481
	ВСЕГО:	973
	ВСЕГО по сельсовету:	3916

Таблица 2.10

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Прилужского сельсовета¹⁷¹⁸

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(м)
1	Красноярский край, Ужурский район, п. Прилужье	н/д
	улица Советская	н/д
	улица Луговая	н/д
	переулок Луговой	н/д
	улица Садовая	н/д
	улица Новая	н/д
	переулок Новый	н/д
	улица Зеленая	н/д
	улица Саралинская	н/д
	улица Пролетарская	н/д
	улица Школьная	н/д
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Тургужан	
	улица Октябрьская	н/д
	улица Степная	н/д
	улица Советская	н/д
	улица Главная	н/д
	улица Школьная	н/д
	улица Новая	н/д
	переулок Главный	н/д
	улица Сахалин	н/д
	переулок Школьный	н/д

Таблица 2.11

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Приреченского сельсовета¹⁹

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(м)
1	Красноярский край, Ужурский район, п. Приреченск	
	улица Нагорная (с подъемом к трассе)	573,0
	улица Гагарина	532,46
	улица Октябрьская	402,83
	улица Кирова	821,0
	улица Ленина	629,0
	улица Профсоюзная	310,0
	улица Больничная	400,0
	улица Набережная	425,75
	улица Набережная 2	н/д
	улица Комсомольская	1468,43
	улица Ведерникова	1249,37
	проезд (до улицы Ведерникова)	958,36
	ВСЕГО:	7770,2
2	Красноярский край, Ужурский район, п. Арабкаево	
	улица Горная	449,0
	улица Ленина	854,0
	улица Заводская	624,0
	улица Набережная	424,0
	улица Промышленная	753,0
	улица Чулымская	138,0
	улица Новая	135,0
	улица Просвещения	136,0
	улица Степная	263,0
	ВСЕГО:	3776
3	Красноярский край, Ужурский район, п. Белопольск	
	улица Заводская	441,0
	улица Новая	654,0
	ВСЕГО:	1093

¹⁷ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением администрации Прилужского сельсовета №112 от 13.12.2012 года

¹⁸ Данные о протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Прилужского сельсовета – отсутствуют.

¹⁹ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением Администрации Приреченского сельсовета

4	Красноярский край, Ужурский район, п. Черноозерск	
	улица Школьная	459,0
	улица Кумовская	350,0
	ВСЕГО:	809
5	Красноярский край, Ужурский район, д. Парилово	
	улица Центральная	746
	ВСЕГО:	746
	ВСЕГО по сельсовету:	14 194,2
6	Красноярский край, Ужурский район, дороги Крудор (краевые)	
	Подъезд к Арабкаево	18 км.
	Белопольск-Парилово	8 км.
	Приреченск-Черноозерск	6 км.
	ВСЕГО:	32

Таблица 2.12

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Солгонского сельсовета²⁰

№ п/п	Местонахождение	Протяженность автомобильной дороги/(м)
1	Красноярский край, Ужурский район, с. Солгон	
	улица Главная	2116
	улица Береговая	392
	улица Заречная	500
	улица Горшкова	1163
	улица Молодежная	847
	улица Ужурская	1100
	улица Гагарина	990
	улица Озерная	650
	улица Гайдара	266
	улица Харченко	473
	улица Совхозная	1110
	улица Зеленая	541
	улица Октябрьская	760
	улица Пионерская	511
	улица Комсомольская	382
	улица Луговая	1750
	ВСЕГО:	13 551
2	Красноярский край, Ужурский район, д. Изыкчуль	
	улица Гайдара	818
	улица Ужурская	1500
	ВСЕГО:	2318
3	Красноярский край, Ужурский район, д. Яга	
	улица Советская	800
	улица Главная	1300
	улица Ужурская	1000
	улица Красная Горка	500
	ВСЕГО:	3600
4	Красноярский край, Ужурский район, д. Набережная	
	улица Береговая	1800
	ВСЕГО:	1800
5	Красноярский край, Ужурский район, д. Терехта	
	улица Ленина	1200
	улица Крупской	1200
	улица Октябрьская	1000
	улица Рабочая	2500
	улица Советская	2500
	улица Луговая	1000
	ВСЕГО:	9400
	ВСЕГО по сельсовету:	30669

Автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории муниципального образования Ужурский район присвоена IV и V технические категории.

Автомобильные дороги внутри населенных пунктов являются одним из важнейших элементов транспортной системы муниципального образования Ужурский район, оказывающей огромное влияние на ее социальное и экономическое развитие. Ежегодный годовой прирост автомобильного парка составляет не менее 10%, в связи с чем растет объем производимых перевозок, как грузовых, так и пассажирских.

²⁰ Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, утвержденный постановлением администрации Солгонского сельсовета №69 от 30.06.2016 г.

Улично-дорожная сеть является одним из важнейших элементов транспортной инфраструктуры, а уровень комфорта проживания в сельских поселениях находится в прямой зависимости от качества ее состояния.

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории района являются дороги регионального и (или) межмуниципального значения, образующая главный транспортный коридор.

Линейными элементами опорного каркаса второго порядка являются автомобильные дороги регионального, межмуниципального и местного значений.

Асфальтобетонное покрытие имеют автомобильные дороги регионального значения, на автомобильных дорогах местного значения местами отмечается щебеночное и грунтовое покрытия.

Улично-дорожная сеть сельских поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район, представляет собой исторически сложившуюся сеть улиц и проездов прямоугольной структуры, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципальных образований с кварталами жилых домов, с общественной зоной и подцентрами общественной зоны, расположенными в группах жилых кварталов.

При этом следует отметить, что основной проблемой дорожного хозяйства сельских поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район является высокая доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям.

Интенсивность движения на улицах населенных пунктов района не велика.

Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения.

Внутри населенных пунктов основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам зданий различного назначения. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям (жилым домам).

Улично-дорожная сеть в целом удовлетворительно справляется с имеющимися транспортными потоками.

5. РЕЗУЛЬТАТЫ ХАРАКТЕРИСТИКИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ХАРАКТЕРИСТИКУ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ХАРАКТЕРИСТИКУ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ХАРАКТЕРИСТИКУ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Транспортную инфраструктуру муниципального образования Ужурский район образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами

транспортной инфраструктуры района являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

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

Внешние транспортно-экономические связи района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (пассажирским и грузовым) транспортом.

Воздушный транспорт

На территории муниципального образования Ужурский муниципальный район не используется воздушный транспорт. Аэропорты и авиаплощадки не располагаются. До ближайшего аэропорта «Емельяново» расстояние составляет – 189 км.

Водный транспорт

Водный транспорт на территории муниципального образования Ужурский район не используется.

Железнодорожный транспорт

Через территорию муниципального образования Ужурский район проходит участок Транссибирской железнодорожной магистрали, обслуживаемая структурным подразделением ОАО «Российские железные дороги» - Красноярская железная дорога. Основой железнодорожной сети является двухпутная, электрифицированная магистраль «Ачинск - Абакан». Ежедневно через территорию района транзитом следуют составы со значительными объемами грузов. На территории района расположены железнодорожные станции с относительно развитой инфраструктурой (возможность сортировки грузов, элеваторный комплекс и т.д.) которая дает предприятиям района возможность активно использовать эту транспортно-коммуникационную составляющую:

- железнодорожная станция «Крутояр»;
- железнодорожная станция «Ужур»;
- железнодорожная станция «Учум».

Станции - относятся к станциям первой категории технического оснащения автоматизированными системами, имеют в своем составе нечетный и четный приемоотправочный парки, сортировочный парк, деповские ходовые, соединительные пути и ряд тупиков. Станции осуществляют функции, связанные с обслуживанием транзитных поездов, расформированием и формированием участковых и сборных поездов. Одновременно станции обслуживают пассажирские перевозки и местный грузооборот. На станциях осуществляют остановку все проходящие пригородные поезда и поезда дальнего следования.

Автомобильный транспорт

Внешние транспортно-экономические связи муниципального образования Ужурский район с краевым центром с другими населенными пунктами Красноярского края осуществляются автомобильным транспортом по дорогам федерального, регионального, межмуниципального и местного значений.

Протяженность категорийных межпоселенческих автодорог общего пользования на территории муниципального образования Ужурский район, находящихся в оперативном управлении КГБУ «КрУДор», составляет – 433,10 км., в том числе общего пользования с твердым покрытием – 260,74 км. (60,2% автомобильных дорог района).

Через территорию города Ужур проходят автомобильные дороги к местам отдыха (оз. Шира, оз. Беле, оз. Парное и т.д.) жителей Красноярского края и ближайших регионов. С севера на юг район пересекает железная дорога, железнодорожная станция находится в городе Ужур.

Перечень региональных (краевых) автомобильных дорог общего пользования на территории муниципального образования Ужурский район, приведена в таблице 3.

Перечень муниципальных автодорог общего пользования на территории муниципального образования Ужурский район, приведен в таблице 4.

Таблица 3

Категория дороги	Наименование объекта	Общая протяженность автомобильной дороги (км)	В том числе по покрытиям:			Месторасположение моста, пешеходная (км.±)	Общая протяженность моста, пешеходная (п.м.)	Материал моста (путепровода)	Год ввода в эксплуатацию
			Асфальто-бетонное покрытие (км)	Цементно-бетонное покрытие (км)	Щебеночно-гравийное покрытие (км)				
1	Ачинск – Ужур - Троицкое	64	64					1965	
	Березовый Лог-Бараит	3,8	3		0,8			1985	
2	Васильевка-Солгон	30	14,6		15,4			1968	
1	Енисейск-Светлолобово-Малый Имыш	16	16					1988	
3	Златоруновск-Солбатский	7,8	7,8					1992	
2	Крутояр-Михайловка	10	4		6			1960	
2	Кулон-Корнилово	28,9	17					1988	
3					11,9				
3	Локшино-Ашпан	12			12			1960	
3	Михайловка-Косоголь	10			10			1993	
2	Обход Ужура	4	4					1987	
2	Подъезд к Арабкаево	20	2					1961	
3			6						
3					12				
3	Подъезд к Белой Роще	11,2			11,2			1984	
2	Подъезд к Ильинке	2,2			2,2			1982	
3	Подъезд к Лопатке	6,9			6,9			1985	
2	Прилужье-курорт озеро Учум	13,3	13,3					1985	
3	Прилужье-Полевой Стан-Тургужан	14,2	14,2					1993	
3	Приреченск-Черноозерск	5			5			1992	
1	Шарыпово-Ужур-Балахта	79,1	79,1					1990	

Таблица 4

Категория дороги	Наименование дороги	Общая протяженность автомобильной дороги (км)	В том числе по покрытиям			
			Асфальто-бетонное покрытие (км)	Цементно-бетонное покрытие (км)	Щебочно-гравийное покрытие (км)	Скальный грунт (км)
2	Обход Ужура	9,5			9,5	
1	Крутояр-Новоракитка-Ушканка	13,6			13,6	
2	Старая Кузурба-Ельничная	16,2			16,2	
2	Подъезд к деревне Терехта	4,6			4,6	
2	Белопольск-Парилово	8			8	
2	Подъезд к деревне Алексеевка	2			2	
1	Степной-Солгон (14,2-31,2 км)	17			17	
2	Курорт «Озеро Учум – Камышта»	4,5			4,5	
2	Подъезд к деревне Тальники	0,4			0,4	
2	Подъезд к поселку Сухореченский	1,4				1,4
2	Подъезд к деревне Большой Имыш	3,2			3,2	
2	Ашпан-Красное Озеро	6,5				6,5
2	Подъезд к деревне Усть-Изыкчуль	2				2
2	Подъезд к деревне Андронов	1				1
2	Подъезд к деревне Сосновка	2				2
3	Яга-Набережная	6,3			6,3	
1	Подъезд к поселку Сухая Долина	1			1	
2	Подъезд к деревне Васильевка	0,3			0,3	
2	Подъезд к Новой Кузурбе	0,4			0,4	

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Ужурский район частично находится в неудовлетворительном состоянии. Техническое состояние части дорог по своим параметрам не соответствует возрастающим транспортным потокам.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии.

Движение грузового транспорта осуществляется преимущественно по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения:

- «Ачинск-Ужур-Троицкое»;
- «Березовый Лог-Бараит»;
- «Васильевка-Солгон»;
- «Енисейск-Светлолобово-Малый Имыш»;
- «Златоруновск-Солбатский»;
- «Крутояр-Михайловка»;
- «Кулон-Корнилово»;
- «Локшино-Ашпан»;
- «Михайловка-Косоголь»;
- «обход Ужура»;

- «подъезд к Арабкаево»;
- «подъезд к Белой Роще»;
- «подъезд к Ильинке»;
- «подъезд Лопатке»;
- «Прилужье-курорт озеро Учум»;
- «Прилужье-Полевой Стан-Тургужан»;
- «Приреченск-Черноозерск»;
- «Шарыпово-Ужур-Балахта».

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей муниципального образования Ужурский район на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам.

Велосипедное движение по территории муниципального образования Ужурский район осуществляется в неорганизованном порядке. Приложение Strava – сервис для отслеживания активности спортсменов, позволил проанализировать данные и статистику использования велосипедного транспорта, и используемые маршруты передвижения на территории муниципального образования Ужурский район, из чего можно сделать вывод, что движение велосипедного транспорта в основном проходит по автомобильным дорогам регионального значения, а также на улицах по проезжей части, либо по ее обочине, что приводит к возникновению опасных ситуаций.

Специально оборудованных веломаршрутов, с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории района нет. Отсутствие велосипедной инфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Пешеходный ход

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых кварталов между собой и с социальными объектами.

Для передвижения пешеходов в населенных пунктах муниципального образования Ужурский район предусмотрены пешеходные дорожки и тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы.

В местах, необорудованных тротуарными дорожками, движение осуществляется по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

На территории муниципального образования Ужурский район располагается – 13 (тринадцать) искусственных сооружений, полный перечень мостов, а также их технические характеристики приведены в таблице 5.

Все искусственные сооружения капитального типа. Часть искусственных сооружений не соответствует нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию и

находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют капитального ремонта.

Пересечение путей движения пешеходов с автомобильными дорогами обеспечивается искусственными и дорожными сооружениями, устраиваемыми в соответствии с правилами дорожного движения.

Нерегулируемые переезды оборудованы дорожными знаками 1.2. «Железнодорожный переезд без шлагбаума», 1.4.1 - 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду», 1.3.1 «Однопутная железная дорога», 1.3.2 «Многопутная железная дорога», 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Проезжая часть дороги на подходах к переездам и в их границах, сигнальные столбики, соответствуют типовому проекту переезда. Тип настила переездов – резинокордовый, железобетонный.

Путепроводы находятся в исправном техническом состоянии.

Таблица 5

Наименование объекта	Месторасположение моста, путепровода (км.+общая протяженность моста, путепровода)	Материал моста (путепровода)	Год ввода в эксплуатацию
мост	91,34	ж/бетон	1975
мост	97,1	ж/бетон	1979
мост	123,82	ж/бетон	1972
мост	3,55	ж/бетон	1985
мост	7,68	ж/бетон	1985
мост	7,53	ж/бетон	1968
мост	13,83	ж/бетон	1968
мост	22,11	ж/бетон	1972
мост	25,68	ж/бетон	1986
мост	1,02	ж/бетон	1991
мост	2,02	ж/бетон	1991
мост	11,42	ж/бетон	1991
мост	1,00	ж/бетон	1962
мост	67,79	ж/бетон	1973
мост	83,19	ж/бетон	1956
мост	101,88	ж/бетон	1958
мост	108,12	ж/бетон	1995
мост	120,3	ж/бетон	1960
мост	132,89	ж/бетон	1993

6. РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ ПАРКОВОК (ВИД ПАРКОВОК, КОЛИЧЕСТВО ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ, ЗАПОЛНЯМОСТЬ)

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

Обследование мест для стоянки и остановки транспортных средств, проводилось на главных улицах населенных пунктов, а также улицах местного значения, примыкающих к ним, на участках с наиболее плотным движением транспорта, вблизи

сосредоточения объектов притяжения (труда, отдыха, проживания людей).

Хранение автотранспорта граждан муниципального образования Ужурский район происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан.

Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах, на территории автозаправочных станций.

Парковочные места имеются у большинства объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Однако следует отметить, что на территории муниципального образования Ужурский район имеются парковочные места не оборудованные в соответствии с действующими нормативами.

Исходя из необходимости сохранения численности населения района на Расчетный срок действия Схемы территориального планирования (2030 год) произведена корректировка развития демографической ситуации на срок действия КСОДД (2035 год).

В соответствии с Местными нормативами градостроительного проектирования Ужурского района Красноярского края, утвержденными в соответствии с Решением Ужурского районного Совета Депутатов Красноярского края от 30.05.2017 года №20-136р «Об утверждении положения о порядке подготовки и утверждения местных нормативов градостроительного проектирования Ужурского района и внесения изменений в них» (Таблица 15.12, Таблица 15.15 Раздел 15.7 «Затраты времени на передвижение для ежедневно приезжающих на работу в город – центр из других поселений) существующий уровень автомобилизации принят в размере 395 автомобилей на 1000 человек населения. Уровень автомобилизации на Расчетный срок принят в размере 370 автомобилей на 1000 человек населения. Также в соответствии с данными Таблицы 15.19 Раздела 15.10 «Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств» число машино-мест мест следует принимать при уровнях автомобилизации, определённых на Расчетный срок.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей на сегодняшний день должно составлять 12458,0 машино-мест.

На Расчетный срок (2035 год) количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять – 9666 машино-мест.

По результатам обследования спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока местами превышает вместимость существующих парковок. В связи с чем, владельцы автотранспортных средств вынуждены парковаться у проезжих частей дороги. Из-за чего припаркованный автотранспорт становится существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

Существует проблема с местами хранения автотранспорта во дворах жилой застройки многоквартирными домами. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

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

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

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

В Ужурском районе большая часть территории представлена индивидуальной жилой застройкой. Тем самым хранение индивидуальных автомобилей осуществляется на территории частных домовладений и придомовых территориях.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории муниципального образования Ужурский район, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети административного центра – город Ужур.

Дефицит парковочного пространства в сельсоветах муниципального образования Ужурский район отсутствует, что связано с наличием большого количества необустроенных парковочных мест вдоль улично-дорожной сети населенных пунктов. Тем самым, ввиду наличия достаточного количества свободных участков, население района устраивает парковки в удобном для них месте, что является нерегламентированным использованием участков, являющихся причиной нарушения границ линий отвода различных коммуникаций, также припаркованные автомобили, становятся помехой движению пешеходов.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40%. В местах тяготения статистика еще хуже: 25% от необходимого количества.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос.

В результате исследования парковочного пространства муниципального образования Ужурский район и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания МКД, мест приложения труда и отдыха;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей;
- слабый контроль существующего парковочного пространства.

При этом следует отметить, что данные недостатки выявлены на территории сельских поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район основным недостатком, является отсутствие оборудованных в соответствии с требованиями парковочных мест.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах многоквартирных домов;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах многоквартирных домов;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля за нарушениями дворовой парковки:
 - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
 - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
 - в) борьба с автохламом;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (ведение нормативов на количество парковочных мест при строительстве домов и торгово-офисных центров).

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к существующему положению в сфере ОДД:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
 - установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
 - использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
 - нанесение разметки для параллельной парковки.
- Усиление контроля за нарушением правил парковки:
- выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;

➤ устранять любые парковки на тротуарах, остановках общественного транспорта и перед пешеходными переходами, посредством частых рейдов ГИБДД.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Министерство транспорта Российской Федерации определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов.

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

Технические средства организации дорожного движения выполняют следующие функции:

➤ информируют участников дорожного движения о рекомендуемых и обязательных режимах движения;

➤ обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;

➤ информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

Все ТСОДД по степени воздействия на участников дорожного движения можно разделить на 2 (две) категории:

➤ непосредственно взаимодействующие с участниками дорожного движения с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);

➤ обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные).

➤ Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные ограждения;
- пешеходные ограждения;
- дорожные светофоры;
- направляющие устройства;
- противослепящие устройства;
- островки безопасности;
- устройства принудительного снижения скорости;
- устройства физического ограничения въезда на

отдельные территории и тп.

К вспомогательным ТСОДД относятся:

- устройства для установки дорожных знаков;
- обеспечивающее оборудование светофорных объектов;
- оборудование АСУДД.

ТСОДД устанавливаются в соответствии с ГОСТ Р 52289 – 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

По полученным данным, дорожные знаки на территории муниципального образования Ужурский район находятся в удовлетворительном состоянии.²¹

С целью получения данных о наличии дорог и дорожных сооружений, их протяженности и техническом состоянии для рационального планирования работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог, на территории муниципального образования Ужурский район разработаны и утверждены проекты организации дорожного движения на автомобильные дороги.

Дорожная разметка на автомобильных дорогах, имеющих твердое покрытие (асфальтобетон и цементобетон) и нормативную ширину более 5,5 метров практически отсутствует.

Светофорные объекты на территории муниципального образования Ужурский район, за исключением города Ужура, отсутствуют.

Также на улично-дорожной сети муниципального образования Ужурский район имеются искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности устроены на нерегулируемых пешеходных переходах у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений. Искусственные неровности выполнены в виде монолитных конструкций из асфальтобетона.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствует нормативным требованиям.

У объектов образования населенных пунктов муниципального образования Ужурский район можно выделить следующие технические средства организации дорожного движения:

- ограждения;
- пешеходные переходы;
- дорожные знаки 1.23 «Осторожно дети» и информационные щиты;
- устройства технических средств для принудительного снижения скорости (искусственные дорожные неровности).

При этом следует отметить, что каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения обеспечен стационарным наружным освещением.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на улично-дорожной сети муниципального образования Ужурский район находится в нормативном состоянии.

8. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, ГОРОДСКОГО ОКРУГА ИЛИ ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

По данным Федеральной службы государственной статистики, число собственных легковых автомобилей по

²¹ Информация предоставлена Администрацией муниципального образования Ужурский район Красноярского края

субъектам Российской Федерации (на 1000 человек населения) в Красноярском крае на 2018 год составляло – 294,5 на 1000 человек населения.

Информация о количестве зарегистрированных транспортных средств на территории муниципального образования Ужурский район отсутствует.

При корректировке КСОДД «Ужурский муниципальный район» Красноярского края, в данный раздел, необходимо внести данные о количестве зарегистрированных ТС и произвести просчет автомобилизации муниципального образования Ужурский район.

9. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В населенных пунктах муниципального образования Ужурский район действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений. По улицам населенных пунктов разрешено движение со скоростью не более 40 км/ч.

Плотность движения

Плотность движения q: Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

V - скорость, км/ч;

q - плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги

$$z = N/P, \quad (2)$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

P - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Результаты анализа обследования дорожной сети выявили 2 (два) различных уровня удобства движения на местных дорогах муниципального образования Ужурский район: «А» с коэффициентом загрузки – 0,193 (Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения. По мере увеличения загрузки число дорожно-транспортных происшествий

несколько уменьшается, но практически все они имеют тяжелые последствия) и «Б» с коэффициентом загрузки – 0,43 на автомобильных дорогах регионального и/или межмуниципального значения (Проявляется взаимодействие между автомобилями, возникают отдельные группы автомобилей, увеличивается число обгонов. При верхней границе обслуживания «Б» число обгонов наибольшее. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет примерно 80% от скорости в свободных условиях, максимальная интенсивность – 50% от пропускной способности).

Характеристика уровней удобства движения на дорогах представлена в таблице 6.

Таблица 6

Уровень удобства движения	Коэффициент загрузки дороги, z	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы дороги
А	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное	Низкая	Удобно	Неэффективная
Б	0,2-0,45	Автомобили движутся группами совершается много обгонов	Частично связанное	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
В	0,45-0,7	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны затруднены	Связанное	Высокая	Неудобно	Эффективная
Г-а	0,7-1	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Насыщенное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
Г-б	£1	Поток движется с остановками, возникают заторы	Плотное насыщенное	То же	То же	То же

Параметры движения маршрутного транспорта

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории муниципального образования Ужурский район

передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

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

Организация дорожного движения на территории муниципального образования Ужурский район должна осуществляться с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- одностороннее движение;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- светофорное регулирование.

Ограничение скоростного режима

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

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

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

Средства фото (видеофиксации) нарушений на территории муниципального образования Ужурский район не установлены.

Средства фото (видеофиксации) нарушений установлены только на автомобильных дорогах регионального значения.

Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего режим вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители в первую очередь становятся нарушителями.

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним

движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории муниципального образования Ужурский район применяется только в административном центре – город Ужур и сопровождается дорожными знаками 5.5 «Дорога с односторонним движением», 5.6 «Конец дороги с односторонним движением», 5.7.1 и 5.7.2 «Выезд на дорогу с односторонним движением».

Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места проводить мероприятия по организации платных парковок.

Запрет остановок и стоянок транспортных средств на участках УДС муниципального образования Ужурский район применяется на участке улично-дорожной сети на территории города Ужур и сопровождаются дорожными знаками 3.27. «Остановка запрещена».

Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

На территории муниципального образования Ужурский район светофорные объекты, за исключением города Ужура, не размещены.

Организация пешеходного и велосипедного движения

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

Пешеходное движение района происходит как по дорожкам и тротуарам, пешеходным переходам, так и происходит в отсутствие организованных пешеходных дорожек и тротуаров.

Тротуары и пешеходные дорожки, расположенные у объектов образования сельских поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район, соответствуют градостроительным нормам и находятся в удовлетворительном состоянии.

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

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь

делает муниципальное образование более удобным и комфортным для жителей района.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории муниципального образования Ужурский район отсутствует. Организация велосипедного движения в районе находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

10. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ВИД, ЧАСТОТА ДВИЖЕНИЯ, СКОРОСТЬ СООБЩЕНИЯ), РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ПАССАЖИРОПОТОКОВ

Пассажирский транспорт общего пользования - важная социальная составляющая любого хозяйства, удовлетворяющая потребности его населения в перевозках.

Система транспортного обслуживания населения муниципального образования Ужурский район включает в себя:

- транспортную инфраструктуру (дорожное и путевое хозяйство, остановочные пункты и т.д.);
- предприятие, которое работает на рынке транспортных услуг.
- систему управления (муниципальный административный орган и органы управления транспортными предприятиями).

Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития муниципального района.

Сеть общественного пассажирского транспорта определена в соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования Красноярского края, утвержденными Постановлением Правительства Красноярского края от 23.12.2014 года №31-п, которые устанавливают нормативы организации систем транспортной инфраструктуры.

Сообщение между населенными пунктами муниципального образования Ужурский район осуществляется только автобусными маршрутами районного и междугородного сообщения. Внутренние пассажирские перевозки на территории муниципального образования Ужурский район осуществляются только по территории города Ужур.

Деятельность по организации пассажирских перевозок по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории муниципального образования Ужурский район осуществляет филиал ГПКК «Краевое АТП» (ИНН — 2442002030). На балансе Ужурского филиала ГПКК «Краевое АТП» состоит:

- автобус особо малого класса – 2 единицы;
- автобус малого класса – 9 единиц;

- автобус среднего класса – 8 единиц;
- грузовые автомобили – 2 единицы;
- легковые автомобили – 1 единица.

Статистические данные по маршрутам за 2019 год приведены в таблице 8.

Предприятие на 100% обеспечено теплыми стоянками для автомобилей, имеет машино-места для технического обслуживания и ремонта, благоустроенную территорию.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, приведен в таблице 9.

Остановки общественного транспорта в большей части не соответствуют техническим требованиям. Остановки не оборудованы соответствующими дорожными знаками, разметкой, светофорами и ограждениями. Автобусные остановки необходимо привести в соответствии с ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ 52282-2004, ГОСТ Р52289-2019 и разделом 5 ОСТ 218.1.002-2003.

Остановочные павильоны, по типу сооружения – металлические, по типу вместимости – малые, открытого и полужакрытого типа. Большая часть имеющихся остановочных павильонов в сельских поселениях муниципального образования Ужурский район находится в неудовлетворительном состоянии.

Порядок посадки и высадки пассажиров осуществляется как в установленных остановочных пунктах, так и по требованию.

На основании приказа Министерства транспорта Красноярского края №6/39-н от 10.06.2019 года «Об установлении остановочных пунктов, расположенных вне территорий автовокзалов или автостанций, которые разрешается использовать по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края» в таблице 7 приведены остановочные пункты располагающиеся на автомобильных дорогах проходящих по территории муниципального образования Ужурский район.

Таблица 7

№ п/п	Наименование остановочных пунктов	Адрес (местонахождение) остановочного пункта
1	Остановочный пункт с. Крутояр	а/д «Ачинск-Ужур-Троицкое» 93км+585м (слева), 93км+630м (справа)
2	Остановочный пункт с. Васильевка	а/д «Ачинск-Ужур-Троицкое» 110км+390м (слева), 110км+410м (справа)
3	Остановочный пункт г. Ужур	662250, Красноярский край, г. Ужур, ул. Калинина, 12
4	Остановочный пункт п. Златоруновск	а/д «Ачинск-Ужур-Троицкое» 150км+440м (слева), 150км+490м (справа)
5	Остановочный пункт п. Озеро Учум	662646, Красноярский край, Ужурский район, п. Озеро Учум, ул. Почтовая, 5

Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования Ужурский район составляет – 1 053 км.

Таблица 8

Статистические данные по маршрутам за 2019 год²²

Номер маршрута	Наименование маршрута	Перевезено пассажиров, чел.	Пробег, км	Количество рейсов
1	Солнечный – Пищеккомбинат – Искра	168772	93386	11434

²² Данные предоставлены Ужурский филиал Государственного предприятия Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» исх.письмо №65 от 21.09.2020 года

2	Солнечный – 3-е отделение связи - Искра	133123	110942,7	11236
3	Солнечный – Хлебозавод - Искра	178501	120382,4	12674
101	Ужур - Лопатка	717	5869	192
102	Ужур - Кулун	61462	74602,5	10857
103	Ужур – Белая Роща	1041	8004	186
104	Ужур - Кулун	26389	36217,1	2776
105	Ужур - Корнилово	2746	13224	376
106	Ужур - Косоголь	5220	28143	776
107	Ужур - Арабкаево	2499	9882	200
109	Ужур - Камышта	1535	3891	99
110	Ужур – Озеро Учум	1149	4699	103
113	Ужур – Красное Озеро	3040	16469	390
502	Ужур – Большой Имыш	1740	12480	192
503	Ужур - Арабкаево	1697	7602	114
504	Ужур - Тарханка	5779	39760	612
507	Ужур - Тальники	1379	12168	200
509	Ужур - Солгон	2143	11297	196
510	Ужур – Озеро Учум	2057	13099	207
511	Ужур - Арабкаево	2099	6897	115
512	Ужур - Ельничная	47	5255	88
513	Ужур - Ушканка	895	10196	176

Таблица 9

Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование остановочных пунктов
63	505	Город Шарыпово – город Ужур	<p>прямое направление г. Шарыпово (пр. Энергетиков, 6) – мкрн. Пионерный, 3/2 - д. Косые Ложки (04К-042) - с. Парная (ул. Советская) - с. Ораки (04К-042) - с. Кулун (ул. Главная, 2) - г. Ужур, ул. Калинин, 12 - г. Ужур, ул. Солнечная, 2/6</p> <p>обратное направление г. Ужур, ул. Солнечная, 2/6 - г. Ужур, ул. Калинин, 12 - с. Кулун (ул. Главная, 2) - с. Ораки (04К-042) - с. Парная (ул. Советская) - д. Косые Ложки (04К-042) – г. Шарыпово мкрн. Пионерный, 3/2 - г. Шарыпово, пр. Энергетиков, 6</p>
80		Автобус, не менее, чем малый-1 (резерв-1)	<p>прямое направление г. Шарыпово, пр. Энергетиков, 6 – ул. Комсомольская – пр. Энергетиков – пр. Байконур – пер. Медицинский - ул. Горького - южное кольцо - автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» - с. Парная - ул. Советская - ул. Зеленая - автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» - с. Кулун - ул. Главная – автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» - г. Ужур - ул. Победы социализма - ул. Держинского - ул. Вокзальная - ул. Декабристов - ул. Калинин, 12 - ул. Декабристов – ул. Вокзальная – ул. Горького - ул. Крепцова-Зайченко - г. Ужур, ул. Солнечная, 2/6</p> <p>обратное направление г. Ужур, ул. Солнечная, 2/6 - ул. Солнечная - ул. Крепцова-Зайченко - ул. Горького - ул. Вокзальная - ул. Декабристов - ул. Калинин, 12 - ул. Декабристов – ул. Вокзальная - ул. Держинского - ул. Победы социализма - автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» – с. Кулун - ул. Главная - автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» - с. Парная - ул. Зеленая - ул. Советская - автодорога 04К-042 «Шарыпово-Ужур-Балахта» - г. Шарыпово – южное кольцо – ул. Горького - пер. Медицинский - г. Шарыпово, пр. Энергетиков, 6</p>
		Протяженность маршрута, км	
		Вид транспортных средств и классы транспортных средств,	
		Наименование организации, Ф.И.О. ИП	
		Число рейсов	

109	119	Город Шарыпово – село Малый Имыш – село Новоселово	<p>прямое направление: г. Красноярск (междугородный автовокзал) ул. Аэровокзальная, 22 – г. Дивногорск, ул. Патрица Лумумбы, 1а (пл. Строителей) - п. Балахта, (ул. Заречная, 34) - с. Тольково (ул. Молодежная, 15Б) - Санаторий Красноярское Загорье (с. Кожаны, 14) - д. Крюково (04К-042) - п. Тальники (04К-042) - с. Малый Имыш (04К-032) - д. Березовый Лог (04К-032) - д. Карелино (04К-032) - д. Николаевка (04К-032) - с. Светлолобово (04К-032) - с. Новоселово, ул. Возрождения, 7</p> <p>обратное направление: с. Новоселово, ул. Возрождения, 7 - с. Светлолобово (04К-032) - д. Николаевка (04К-032) - д. Карелино (04К-032) - д. Березовый Лог (04К-032) - с. Малый Имыш (04К-032) - п. Тальники (04К-042) - д. Крюково (04К-042) - Санаторий Красноярское Загорье (с. Кожаны, 14) - с. Тольково (ул. Молодежная, 15Б) - п. Балахта (ул. Заречная, 34) - г. Дивногорск, ул. Патрица Лумумбы, 1а (пл. Строителей) - г. Красноярск, предместная площадь Имыш</p>
573	587	Город Красноярск – село Малый Имыш – село Новоселово	<p>прямое направление: г. Красноярск (междугородный автовокзал) ул. Аэровокзальная, 22 – ул. Аэровокзальная - ул. Партизана Железняка - ул. Белинского - ул. Дубровинского - Никольский мост - ул. Свердловская - автодорога Р-257 «Енисей» - г. Дивногорск Старый Скит - Пр-т Студенческий - ул. Комсомольская - ул. Нагорная - ул. Бочкина - ул. Патрица Лумумбы, 1а (пл. Строителей) - ул. Бочкина - Пр-т Студенческий - ул. Верхний проезд - ул. Нижний проезд - автодорога Р-257 «Енисей» - 04 ОП РЗ 04К-118 «Енисей - Балахта» - п. Балахта - ул. Дивногорская - ул. Заречная - ул. Ленина - ул. Тракторная - автодорога 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово - Ужур - Балахта» - с. Тольково - ул. Молодежная - 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово - Ужур - Балахта» - 04 ОП РЗ 04К-032 «Енисей - Светлолобово - Малый автодорога 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово - Ужур - Балахта» - с. Новоселово - ул. Комсомольская - ул. Возрождения, 7 Имыш» - автодорога Р-257 «Енисей» - с. Новоселово - ул. Комсомольская - ул. Возрождения, 7</p> <p>обратное направление с. Новоселово, ул. Возрождения, 7 - ул. Комсомольская - автодорога Р-257 «Енисей» - автодорога Р-257 «Енисей» - Светлолобово - Малый Имыш» - автодорога 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово - Ужур - Балахта» - 04 ОП РЗ 04К-127 «Подъезд к "Красноярскому Загорью"» - с. Тольково - ул. Молодежная - автодорога 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово - Ужур - Балахта» - п. Балахта - ул. Тракторная - ул. Ленина - ул. Заречная - ул. Дивногорская - 04 ОП РЗ 04К-118 «Енисей - Балахта» - автодорога Р-257 «Енисей» - Дивногорск ул. Нижний проезд – ул. Верхний проезд – пр-т Студенческий – ул. Бочкина – ул. Патрица Лумумбы 1а (пл. Строителей) – ул. Бочкина – ул. Нагорная – ул. Комсомольская – пр-т Студенческий – Старый Скит - автодорога Р-257 «Енисей» - г. Красноярск - ул. Свердловская – ул. Матросовская – Коммунальный мост - ул. Вейнбаума - ул. Карла Маркса - ул. Белинского - ул. Аэровокзальная - г. Красноярск (междугородный автовокзал) ул. Аэровокзальная, 22</p>
	300	Автобус, большой-1 (резерв-1)	
		ГТТК «Красное АТП»	

207	Город Ужур – город Красноярск (железнодорожный вокзал)
605	
	<p>прямое направление г. Ужур (ЗАТО пос. Солнечный) ул. Солнечная, 276 - г. Красноярск (ж/д вокзал) ул. 30 июля, 1</p> <p>обратное направление г. Красноярск (ж/д вокзал) ул. 30 июля, 1 -- г. Ужур (ЗАТО пос. Солнечный) ул. Солнечная, 276</p>
	<p>прямое направление г. Ужур (ЗАТО пос. Солнечный) ул. Солнечная, 276 - ул. Крешова-Зайченко - ул. Горького - ул. Дзержинского - ул. Победа Социализма - ул. Рабочая - ул. Кирова - ул. Ленина - ул. Мичурина - ад г. Ужур - г. Ачинск - Южная промзона - ул. 5 июля - ул. Пригородная - восточное шоссе - Р255 «Сибирь» - г. Красноярск - пр. Котельникова - ул. Брянская - ул. Северо-Енисейская - ул. Северная - ул. Маерчака - ул. Профсоюз - ул. Братьев Абаляковых - г. Красноярск (ж/д вокзал) ул. 30 июля, 1</p> <p>обратное направление г. Красноярск (ж/д вокзал) ул. 30 июля, 1 - ул. Братьев Абаляковых - ул. Робеспьера - ул. Маерчака - ул. Северная - ул. Северо-Енисейская - ул. Брянская - пр. Котельникова - Р255 «Сибирь» - г. Ачинск - восточное шоссе - ул. Пригородная - ул. 5 июля - Южная промзона - ад г. Ужур - г. Ачинск - г. Ужур - ул. Мичурина - ул. Ленина - ул. Кирова - ул. Рабочая - ул. Победа Социализма - ул. Дзержинского - ул. Горького - ул. Крешова-Зайченко - г. Ужур (ЗАТО пос. Солнечный) ул. Солнечная, 276</p>
303	Автобус, не менее чем малый-3
	ООО «Движение»

В последнее время количество перевезенных пассажиров ежегодно снижается, основными причинами, которые повлекли снижение перевозки пассажиров, являются рост личного транспорта, а также незаконный частный извоз.

По данным доклада главы по оценке эффективности органов местного самоуправления за 2019 год, доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром района, в общей численности населения снизилась за счет снижения среднегодовой численности населения и составила 0,6 %.

Проведённые исследования позволили сформировать следующий вывод о необходимости проведения классификации маршрутов по уровню сложности, что позволит количественно оценить условия эксплуатации подвижного состава, скорректировать нормативы их технического обслуживания и текущего ремонта, а также оценивать эксплуатационные расходы.

11. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЙ

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована статистическая информация, предоставленная с официального сайта Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России»²³.

Основной проблемой транспортной системы Красноярского края является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом в последние годы, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры, потребностям населения в

безопасном дорожном движении, а также крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач, как Красноярского края, так и Российской Федерации в целом. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб обществу в целом и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

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

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

При проведении количественного анализа дорожно-транспортных происшествий оценивается показатель исследуемой территории под название уровень аварийности. Данный показатель имеет временную (час, день, месяц, год) и пространственную (пересечение, магистральная улица, город, регион и тд.) характеристики.

Количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах муниципального района с 2017 по 2019 годы представлено в таблице 10 и сопровождается диаграммой.

Состояние и причины аварийности дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и улицах муниципального района с 2017 по 2019 годы представлено в таблице и сопровождается диаграммой.

Таблица 10

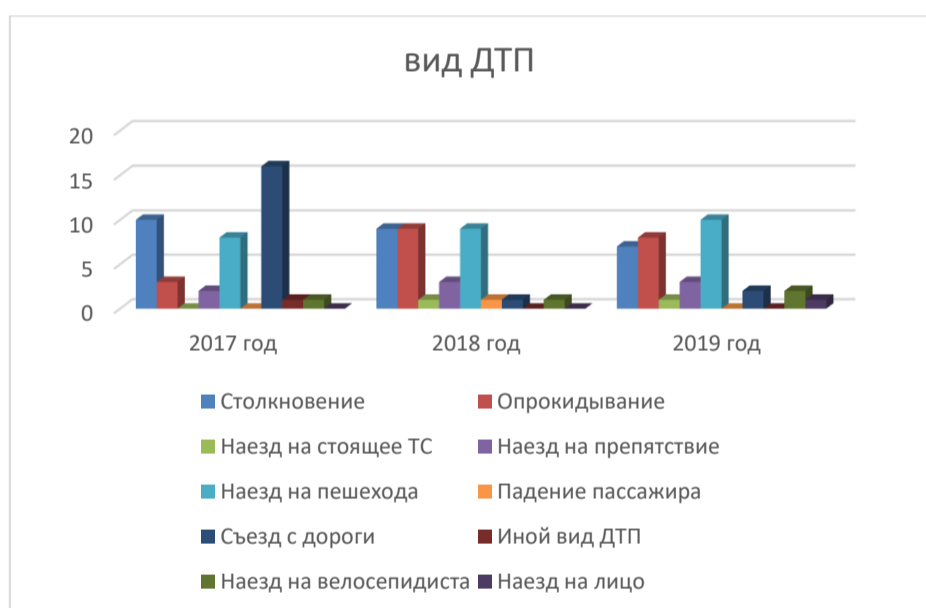
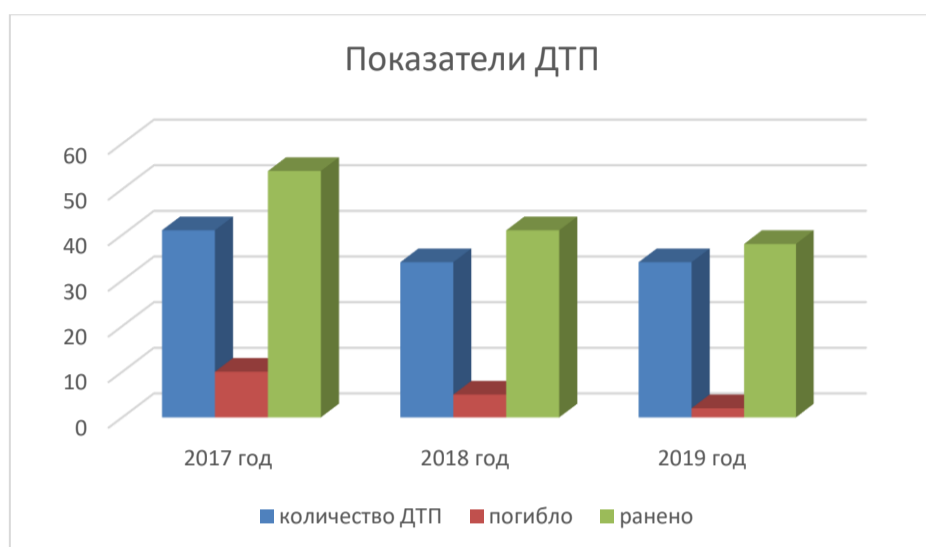
№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя по годам		
		2017 г.	2018 г.	2019 г.
1	Количество ДТП, ед.	41	34	34
2	Погибло, чел.	10	5	2
3	Ранено, чел.	54	41	38

Таблица 11

№ п/п	Вид ДТП	Кол-во ДТП		
		2017 г.	2018 г.	2019 г.
1	Столкновение	10	9	7
2	Опрокидывание	3	9	8

²³ Показатели состояния безопасности дорожного движения (<http://stat.gibdd.ru/>)

3	Наезд на стоящее ТС	0	1	1
4	Наезд на препятствие	2	3	3
5	Наезд на пешехода	8	9	10
6	Падение пассажира	0	1	0
7	Съезд с дороги	16	1	2
8	Иной вид ДТП	1	0	0
9	Наезд на велосипедиста	1	1	0
10	Наезд на лица, не являющегося участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность	0	0	2
Всего		41	34	34



Анализ данных по ДТП показал, что пик ДТП за последние три года снизился с 37,6% до 31,1% от общего количества ДТП за период с 2017 года – по 01.01.2020 год. Пик ДТП выявлен в 2017 году и составил 41 единиц, с погибшими – 10 человек (5,8% от общего количества погибших за три года) и ранеными – 54 человека (40,6% от общего количества раненных за три года). Дальнейшее снижение количества ДТП снизило количество погибших в 2018 году до – 5 человек (58,8% от общего количества погибших за последних три года) и в 2019 году – до 2 человек (11,7% от общего количества погибших за последние три года) и количество раненных в 2018 году до – 41 человек (30,8% от общего количества раненных за последние три года) и в 2019 году до – 38 человек (28,5% от общего количества раненных за последние три года). Диаграммы (Показатель ДТП, виды ДТП) показывают улучшение ситуации с ДТП на территории муниципального образования Ужурский район.

При распределении дорожно-транспортных происшествий по видам наблюдается следующая зависимость: самым распространенным видом ДТП является наезд на пешехода

(24,7%), на втором месте «столкновение транспортных средств» (23,8%), на третьем месте «Опрокидывание» (18,3%), на четвертом месте «Съезд с дороги» (17,4%).

Из данных, представленных с официального сайта Госавтоинспекции «ГУОБДД МВД России» (<http://stat.gibdd.ru/>) следует, что в период с 2017 по 2019 годы (включительно) концентрация ДТП выявлена на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения «Ачинск-Ужур-Троицкое», «Шарыпово-Ужур-Балахта». Концентрация ДТП на автомобильных дорогах местного значения сконцентрирована в следующих населенных пунктах: город Ужур (ул. Ленина, ул. Кирова, ул. Чкалова, ул. Крепцова-Зайченко). Причины ДТП различны, основными причинами являются:

- нерегулируемые перекрестки;
- отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек);
- недостаточное содержание дороги;
- отсутствие освещения или неисправное освещение;
- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, а также неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков.

В большинстве случаев, происхождением дорожно-транспортных происшествий является: несоблюдение водителями скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, а также невнимательность водителей, переход через проезжую часть в неустановленном месте, несоблюдение правил проезда нерегулируемых пешеходных переходов.

Важную роль так же играют сопутствующие причины такие как: управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и управление ТС лицами, не имеющими соответствующих категорий на управление ТС данного вида. Неудовлетворительные дорожные условия также сопутствуют возникновению ДТП.

Безопасность движения на дорогах во многом определяется уровнем их инженерного оборудования, установкой энергоемких дорожных ограждений, травмобезопасных конструкций опор массивных дорожных знаков, опор наружного освещения, линий связи, защитой наиболее опасных массивных конструкций, находящихся в непосредственной близости от проезжей части, изменением геометрических параметров насыпей и водоотводных сооружений.

Анализ статистических данных о дорожно - транспортных происшествиях и режимах движения показывает, что при достижении необходимого уровня пассивной безопасности автомобильных дорог можно значительно снизить тяжесть последствий и материальный ущерб от ДТП. Однако во многих случаях выполнение мероприятий по повышению пассивной безопасности связано с экономическими и конструктивными трудностями. Применение ударобезопасных конструкций дорожных ограждений, опор крупногабаритных знаков, и опор освещения, способствуют снижению тяжести последствий, но вызывает значительное увеличение капитальных и эксплуатационных затрат. Поэтому все решения по обеспечению

пассивной безопасности дорог должны быть экономически обоснованы.

Обеспечение пассивной безопасности дорог (столкновение, наезд) на территории муниципального образования Ужурский район, во многом связаны с отсутствием данных об опасности различных элементов дороги. Очевидно, что необходимо дальнейшее проведение исследований с привлечением специалистов, что позволит конкретизировать и усовершенствовать требования к инженерному обеспечению пассивной безопасности автомобильных дорог в границах муниципального образования.

12. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ.

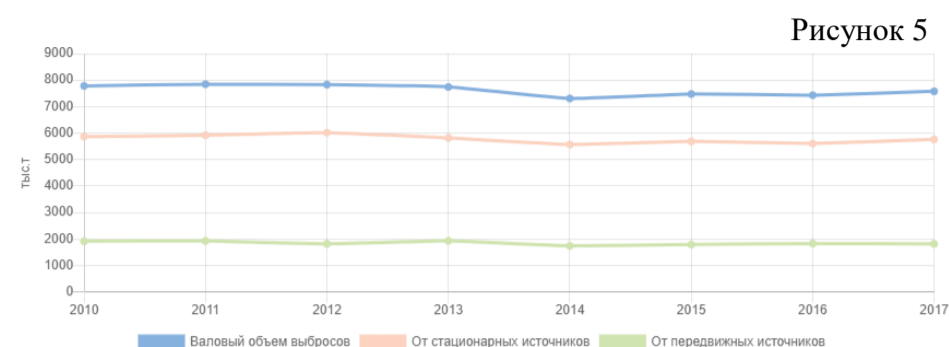
Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивается посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами.

Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков, снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

Причины высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха обусловлены тем, что значительная часть эксплуатируемого технологического оборудования и транспортных средств не отвечает современным экологическим требованиям, низок уровень оснащённости производств современным очистительным оборудованием.

В Сибирском федеральном округе доля населения, проживающего в неблагоприятных условиях по загрязнению атмосферного воздуха составляет 42 %.

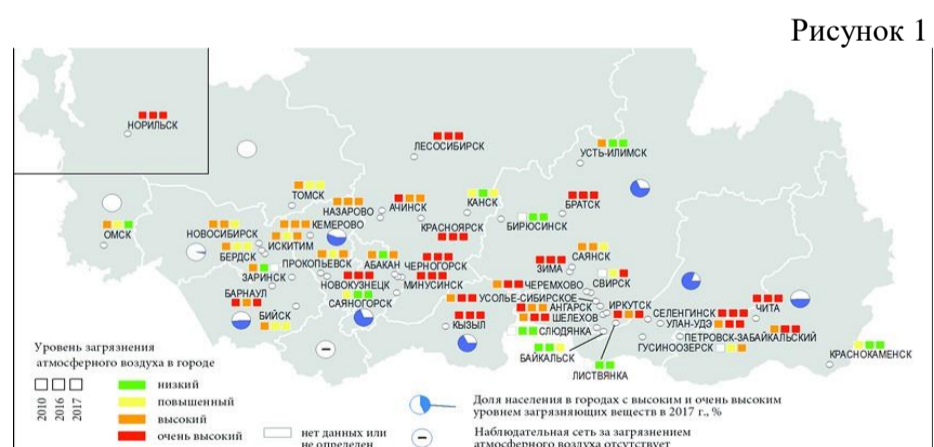
Динамика объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников в 2015-2017 гг., тыс. тонн представлена на рисунке 5.



Анализ статистических данных, характеризующих антропогенную нагрузку на территории Сибирского федерального округа за период 2010-2017 годы показывает, что наиболее значительное сокращение объема выбросов загрязняющих веществ произошло в Томской области на 17,5%, также в Новосибирской области на 12,3%. В Республике Бурятия выбросы в атмосферу возросли наиболее существенно - на 30,3%, в Республике Хакасия - на 12,4%. Наибольший показатель валового объема выбросов загрязняющих веществ (включая выбросы от железнодорожного транспорта) в 2017 году отмечен у Красноярского края - 2631,8 тыс. тонн, при этом выбросы от передвижных источников составили 10%. Наименьшим показателем характеризуется Республика Алтай - 33,3 тыс. тонн, из них 78,1% составили выбросы от передвижных источников.

Валовый объем выбросов в целом по федеральному округу в 2017 году уменьшился на 2,6% по сравнению с 2010 годом, выбросы от стационарных источников уменьшились на 1,8%.

Уровень загрязнения атмосферного воздуха в городах Сибирского федерального округа приведен на рисунке 1.



Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников по субъектам Сибирского федерального округа в 2017 году представлен на рисунке 6.

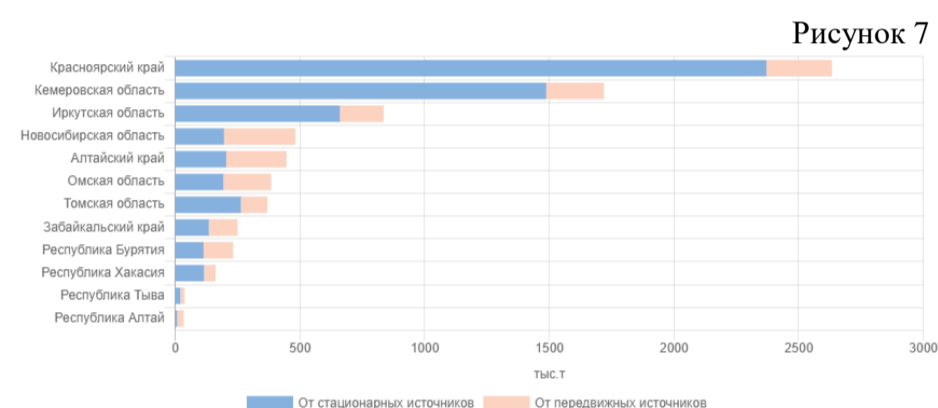
Красноярский край, как один из наиболее индустриально развитых регионов России с разными видами промышленной деятельности – гидроэнергетика и электроэнергетика на твердом топливе, цветная металлургия, добыча полезных ископаемых, лесная промышленность, одновременно является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа.

В Красноярском крае в 2018 году валовые выбросы загрязняющих химических веществ в атмосферный воздух населенных мест от стационарных источников составили 2319,301 тыс. тонн, что на 2,1 % ниже (или на 50,202 тысяч тонн) уровня 2017 года. В структуре выбрасываемых стационарными источниками веществ преобладают загрязняющие вещества в газообразном и жидком состоянии – 2218,220 тыс. тонн (2017 г. – 2245,379 тыс. тонн) или 95,6 %, на долю загрязняющих веществ в твердом состоянии приходится 4,4% или 101,080 тыс. тонн (2017 г. – 124,123 тыс. тонн).

Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на территории Красноярского края представлен в таблице 12.

Таблица 12²⁴

Год	Загрязняющие вещества, тыс. тонн		
	Твердые	Газообразные и жидкие	Всего, тыс. тонн
2016 г.	115,377	2247,948	2363,325
2017 г.	124,123	2245,379	2369,503
2018 г.	101,080	2218,220	2319,301



Основную часть выбросов в атмосферу загрязняющих химических веществ и соединений (94,7 %) в 2018 году определяют 11 (одиннадцать) территорий Красноярского края – города: Норильск (77,8%), Красноярск (5,0%), Назарово (2,1%), Ачинск (1,7%) и районы: Туруханский (2,8%), Эвенкийский (1,6%), Северо-Енисейский (0,9%), Шарыповский (0,8%), Большеулуйский (0,7%), Богучанский (0,6%) и Таймырский Долгано-Ненецкий (0,2%).

Количество выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников по данным Государственного доклада «О состоянии и охране окружающей среды в Красноярском крае в 2019 году» в Ужурском районе составило – 534,5 тонн (0,006 т/км²). Данных о выбросах загрязняющих веществ от передвижных источников на территории муниципального образования Ужурский район нет.

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу населенных мест Красноярского края от передвижных источников в 2018 году составили 295,8 тыс. тонн, что на 14,2% выше уровня 2017 года (259,0 тыс. тонн). Объем выбросов загрязняющих химических веществ от транспорта в городе Красноярск в 2018 году составляет 25,8 % от общего объема выбросов передвижных источников в целом по Красноярскому краю и характеризуется увеличением объема на 4,4%, по отношению к 2017 году (76,3 и 73,1 тыс. тонн соответственно).

²⁴ По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Красноярском крае в 2019 году».

Автомобильный транспорт занимает ведущее место в загрязнении окружающей среды.

Доля выбросов от автотранспорта в суммарных общекраевых выбросах загрязняющих веществ составляет 12,7 %.

Состав выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в 2018 году представлен в таблице 13.

Таблица 13

Наименование региона	SO ₂	NO ₂	ЛОС	CO	C	NH ₃	CH ₄	Всего, тыс. тонн
Российская Федерация	85,28	1647,7	1543,7	11700,7	28,14	40,1	61,85	15107,
Сибирский федеральный округ	11,4	218,4	198,5	1500,7	3,8	5,1	7,9	1945,8
Красноярский край	1,7	33,2	30,2	228,0	0,6	0,8	1,2	295,8

Железнодорожный транспорт также оказывает негативное влияние на окружающую среду. Красноярская магистральная железная дорога отнесена к высокой степени загрязнения. При этом ширина загрязняемой полосы может достигать 300 м.

Основными видами воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду являются: выбросы твердых, жидких и газообразных веществ во все компоненты среды; отчуждение территорий; потребление воды, топливных ресурсов и электроэнергии предприятиями и подвижным составом; шум и вибрация. Одним из потенциально опасных для окружающей среды видов воздействия является перевозка взрывчатых, химических и прочих опасных грузов.

Состав суммарных выбросов железнодорожного транспорта по Красноярскому краю в 2018 г. в сравнении с аналогичными выбросами по Сибирскому федеральному округу и Российской Федерации представлен в таблице 14.

Таблица 14

Наименование региона	SO ₂	NO ₂	ЛОС	CO	C	NH ₃	CH ₄	Всего, тыс. тонн
Российская Федерация	1,1	99,53	11,58	26,96	11,43	0,02	0,46	151,25
Сибирский федеральный округ	0,06	8,6	1,01	2,3	1,0	0,0015	0,04	13,1
Красноярский край	0,001	2,3	0,27	0,6	0,27	0,0004	0,01	3,5

Систематический контроль за состоянием атмосферного воздуха населенных мест в Красноярском крае в 2019 году осуществлялся учреждениями Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, Управлением Роспотребнадзора по Красноярскому краю, другими организациями в 110 (ста десяти) точках контроля, в том числе:

- 33 (тридцать три) – стационарных посты наблюдения;
- 77 (семьдесят семь) маршрутных точек контроля, размещенные на территории отдельных городских округов,

населенных пунктов муниципальных районов Красноярского края.

За период 2017-2019 годы в атмосферном воздухе населенных мест регистрировалось превышение гигиенических нормативов более 5 ПДК со снижением доли нестандартных проб в 2019 году, по отношению к 2018 году, по азота (II) оксиду (с 0,04 до 0,0%), диоксиду азота (с 0,2 до 0,1%), бенз(а)пирену (с 29,1 до 10,8 %), взвешенным веществам (с 0,01 до 0,0 %), гидроксibenзолу (фенолу) – с 0,1 до 0,0%, дигидросульфиду (с 1,7 до 0,1%), оксиду меди (с 0,6 до 0,0%), оксиду никеля (с 0,7 до 0,0%), этилбензолу (с 0,1 до 0,0%), на фоне стабилизации их количества – по взвешенным частицам PM_{2,5} (0,3 %), свинцу и его неорганическим соединениям (0,1%), фторидам неорганическим (0,0%) и небольшого роста доли нестандартных проб по другим химическим веществам, таким как диоксид серы и взвешенные частицы PM₁₀ (на 0,2%).

Контроль качества атмосферного воздуха на территории Красноярского края, проводимый ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Красноярском крае», в 2019 году включал 35 (тридцать пять) установленных точек контроля на стационарных и маршрутных постах наблюдения, а также на автомагистралях в зоне жилой застройки в городах: Ачинск, Енисейск, Канск, Красноярск, Лесосибирск, Минусинск, Назарово, Норильск, Шарыпово. Кроме того, в 2019 году проводились эпизодические исследования в период неблагоприятной лесопожарной обстановки в сельских населенных пунктах Богучанского, Кежемского и Эвенкийского муниципальных районов.

Всего в 2019 году ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Красноярском крае» было отобрано и проанализировано на территориях городских поселений 20643 проб атмосферного воздуха, на территории сельских поселений – 1698 проб.

Результаты исследований атмосферного воздуха в населенных пунктах Красноярского края, проводимых испытательным лабораторным центром ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Красноярском крае» на маршрутных и подфакельных постах, показывают, что уровень загрязнения атмосферного воздуха за последние три года в целом по краю сохраняется высоким, по сравнению с показателями по Российской Федерации – 0,7%.

Доля проб воздуха, не соответствующих гигиеническим нормативам, в Красноярском крае в 2019 году составила 2,1% (2018 г. – 1,7%) и стабильно превышает общероссийские показатели.

Таким образом, состояние атмосферного воздуха населенных мест Красноярского края характеризуется превышением допустимых уровней по отдельным загрязняющим веществам, в первую очередь в крупных промышленных центрах, что может представлять опасность и выступать в качестве одного из ведущих факторов среды обитания, неблагоприятно влияющим на условия жизни и здоровье населения.

Один из наиболее распространенных неблагоприятных физических факторов окружающей среды является шум. Шум -

беспорядочное сочетание различных по силе и частоте звуков; способен оказывать неблагоприятное воздействие на организм. Источником шума является любой процесс, вызывающий местное изменение давления или механические колебания в твердых, жидких или газообразных средах.

Основными источниками шума на территории населенного пункта являются:

- автотранспортные потоки улично-дорожной сети;
- наземные линии (железнодорожный транспорт);
- промышленные предприятия, коммунально-складские объекты, объекты электро- и теплоэнергетики;
- строительная техника (особенно в случае ведения работ в ночное время);
- инженерное оборудование зданий, сооружений, жилых домов;
- шумы «бытового происхождения»;
- шум громкоговорителей.

Один из основных источников шума в городской среде - автомобильный транспорт, интенсивность движения которого постоянно растет. Наибольшие уровни шума 90-95 дБ отмечаются на дорогах городов со средней интенсивностью движения. Шум, возникающий на проезжей части магистрали, распространяется не только на примагистральную территорию, но и вглубь жилой застройки.

Специалисты, осуществляющие социально-гигиенический мониторинг относят примагистральные территории у автомобильных дорог с интенсивным движением в зоне наиболее сильного воздействия шума находятся части кварталов и микрорайонов, расположенных вдоль магистралей общегородского значения. Уровни шума, замеряемые в жилых помещениях при открытых окнах, ориентированных на указанные магистрали, обычно на 10-15 дБ ниже.

По данным материалов Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Красноярском крае в 2019 году» по показателям физических факторов в 2019 году, в сравнении с 2018 годом, отмечается увеличение количества испытаний, не отвечающих санитарным нормам по шуму и вибрации.

Значительно увеличилась доля объектов надзора, не отвечающих требованиям санитарных правил по показателю шума – с 4,2% в 2017 году до 8,2% в 2019 году.

Загрязнение атмосферного воздуха физическими факторами на территории Красноярского края за 2017-2019 годы представлено в таблице 15.

Таблица 15

Год	Шум		
	Выше допустимых уровней	Выше допустимых уровней, %	Всего, измерений
2017 г.	508	40,7	1247
2018 г.	479	53,8	890
2019 г.	243	29,8	815

Общее количество измерений шума в 2019 году фиксируется на уровне 2018 года, однако отмечается уменьшение количества

нарушений требований санитарных норм в отчетный период в 1,8 раза. Жители крупных городов Красноярского края (Красноярск, Ачинск, Канск, Норильск) по-прежнему испытывают максимальную шумовую нагрузку от автотранспортных средств. Одной из причин является увеличение транспортных потоков на внутригородских магистралях.

Основными источниками шума на территориях жилых образований края являются производственные объекты, внутригородской автомобильный транспорт.

Удельный вес измерений шума в городских и сельских поселениях, не отвечающих санитарным нормам, в 2019 году составил в целом по Красноярскому краю 29,8% (2018 г. – 53,8%). В том числе не отвечали санитарным нормам измерения шума:

- в эксплуатируемых жилых зданиях в городских поселениях – 24,8% случаев (2017 г. – 26,0% случаев, 2018 г. – 28,5 % случаев);
- от автомагистралей, улиц с интенсивным движением в городских поселениях – 56,4% случаев (2017 г. – 77,4% случаев, 2018 г. – 79,6% случаев).

Одним из направлений борьбы с шумом является разработка государственных стандартов на средства передвижения, инженерное оборудование, бытовые приборы, в основу которых положены гигиенические требования по обеспечению акустического комфорта. Снижение городского шума может быть достигнуто в первую очередь за счет уменьшения шумности транспортных средств. К градостроительным мероприятиям по защите населения от шума относятся: увеличение расстояния между источником шума и защищаемым объектом; применение акустически непрозрачных экранов (откосов, стен и зданий-экранов), специальных шумозащитных полос озеленения; использование различных приемов планировки, рационального размещения микрорайонов. Кроме того, градостроительными мероприятиями являются рациональная застройка магистральных улиц, максимальное озеленение территории микрорайонов и разделительных полос.

Основными нормативными документами при расчете транспортного шума является: СНиП 23-03- 2003 "Защита от шума", СП 51.13330.2011 Актуализированная редакция СНиП 23-03-2003, Методические рекомендации по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения. Росавтодор 2003, Пособие к МГСН 2.04-97 Проектирование защиты от транспортного шума и вибрации жилых и общественных зданий и др. В соответствии с методическими рекомендациями по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения одним из основных, наиболее распространенных источников внешнего шума на территории населенных пунктов (городов) являются потоки легковых и грузовых автомобилей и общественного транспорта на улично-дорожной сети населенного пункта (города). Исходным шумовым параметром автотранспортного

потока, необходимым для проведения различных акустических расчетов, является его шумовая характеристика. Шумовые характеристики автотранспортных потоков определяются для всех стадий проектирования расчетными методами. Лишь для настоящего периода они могут быть определены также и методом натурных измерений.

При этом, результаты замеров не применяются при расчете уровня шумового воздействия, а лишь позволяют оценить уровень шума у проезжей части на момент проведения изысканий при существующей интенсивности и скорости движения. Исходными данными для расчета шумовых характеристик автотранспортных потоков являются: интенсивность движения автотранспорта в часы пик дневного времени и наиболее шумный час ночного времени, натуральные ед./ч; суммарная доля грузового и общественного транспорта в потоке, %; средняя скорость движения автотранспорта в потоке, км/ч.

Расчеты на основании перспективной интенсивности движения позволяют спрогнозировать воздействие шума автотранспорта на селитебную территорию на весь период эксплуатации автомобильной дороги, а также дает возможность принять оптимальные решения по защите населения от автотранспортного шума как в настоящее время, так и на перспективу. При проектировании учитывается фактическое прохождение трасс по территории населенного пункта вблизи жилых домов, коммерческой недвижимости, объектов дорожного сервиса, минимальное расстояние от бровки автомобильных дорог, санитарные разрывы, и в случае необходимости установки шумозащитных экранов (Шумозащитные экраны, как способ защиты от шума, согласно п. 4.1 (подпункт «в») СНиП 23-03-2003 «Защита от шума» устанавливаются исключительно для защиты территории жилой застройки), как того требуют нормы закона.

Кроме того, согласно ОДМД (отраслевой дорожный методический документ), утвержден распоряжением Минтранса России № ОС-362-р от 21.04. 2003 г. «Методические рекомендации по оценке необходимого снижения звука у населенных пунктов и определению требуемой акустической эффективности экранов с учетом звукопоглощения», раздел 2 «Порядок определения и оценки необходимого снижения уровня звука у населенных пунктов», для расчета требуемого снижения транспортного шума и проектирования средств защиты от него застройки необходим рациональный перечень исходных данных, среди которых шумовые характеристики автотранспортных потоков. Кроме шумовых характеристик автотранспортных потоков, для расчетов ожидаемых уровней шума в расчетных точках на территории и в застройке населенных пунктов необходима следующая исходная информация:

- планировочная подоснова населенного пункта (города) с указанием расположения всех учитываемых автотранспортных магистралей;
- на планировочной подоснове должны быть показаны функциональные зоны или защищаемые от шума объекты (в соответствии с масштабом карты) и должен быть

установлен допустимый для них уровень звука в соответствии с санитарными нормами.

Существует два подхода к достижению нормативных показателей уровней шума на территориях населенных пунктов района и в помещениях различного функционального назначения:

во-первых, это реализация технических мер по снижению шумовой характеристики источников шума (при этом снижение шумовых характеристик происходит за счет совершенствования конструкции техники и использования прогрессивных технологий), во-вторых - защита территорий и помещений за счет применения шумопоглощающих технологий и материалов.

При этом, возможно снижение шумности работ, выполняя следующие рекомендации:

- обеспечивать глушение двигателя автотранспорта в период нахождения на рабочей (строительной) площадке;
- при проведении работ исключать применение громкоговорящей связи;
- не производить забивку фундаментных свай, сварочные работы, прочие шумные работы в ночное время и без установки защитных экранов;
- по возможности, исключать работу оборудования, имеющего уровни шума и вибрации, превышающие допустимые нормы, и заменять его на более «экологичное».

ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Красноярском крае» аккредитован на проведение измерений уровня звука (шума), в соответствии с нормативными документами:

- ГОСТ 23337 – 2014 «Шум. Методы измерения шума на селитебной территории и в помещениях жилых и общественных зданий»,

- МУК 4.3.2194-07 «Контроль уровня шума на территории жилой застройки, в жилых и общественных зданиях и помещениях»,

- СанПиН 2.1.2.2645-10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям проживания в жилых зданиях и помещениях»,

- СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки».

Замеры проводятся специалистами Испытательного лабораторного центра ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Красноярском крае», с последующим оформлением и выдачей протоколов лабораторных исследований (измерений).

13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Главой 6 «Финансирование дорожной деятельности» Федерального закона от 08.11.2007 года №257-ФЗ (в редакции от 02.08.2019 года) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определен порядок осуществления финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, органов

государственной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений, а также частных дорог.

В соответствии со статьей 32 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

В соответствии со статьей 33 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Статьей 34 Федерального закона №257-ФЗ определено, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения осуществляется за счет средств местных бюджетов, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств физических или юридических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Формирование расходов федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений осуществляется в соответствии с правилами расчета размера ассигнований федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации или местного бюджета на указанные цели на основании нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений в соответствие с требованиями технических регламентов.

В соответствии с Законом Красноярского края от 15.10.2015 №9-3724, статьи 1, пункт б, дорожная деятельность закреплена за сельскими поселениями.

Администрацией муниципального образования Ужурский район на сегодняшний день реализуется ряд муниципальных программ, направленных на создание условий для устойчивого развития муниципального района, направленного на повышение качества жизни населения, улучшение качественного состояния объектов внешнего благоустройства, сохранение жизни и здоровья граждан, обеспечение сохранности улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения, обеспечение населения услугами транспорта.

В рамках мероприятий ежегодно проводятся работы по приведению и поддержанию в нормальном состоянии автомобильных дорог, снижению общего процента дорог без усовершенствованного покрытия и, как следствие, снижению затрат на их содержание, увеличению уровня безопасности и комфортности участников дорожного движения, посредством проведения ремонта улично-дорожной сети с твердым покрытием.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры муниципального образования Ужурский район осуществляется за счет средств местного бюджета, а также субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету муниципального образования Ужурский район из регионального бюджета.

Анализ деятельности Администрации муниципального образования Ужурский район за период с 2017 по 2019 год отражает высокий уровень эффективности использования бюджетных средств в отношении деятельности по организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения на территории муниципального образования Ужурский район.

ЭТАП 2. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ УЖУРСКИЙ РАЙОН КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Целью 2 этапа КСОДД является разработка перечня мероприятий, оказывающих основное влияние на эффективность и стоимость КСОДД на территории муниципального образования Ужурский район.

В рамках разработки мероприятий КСОДД, на основании анализа состояния существующей транспортной системы на территории муниципального образования Ужурский район (включая анализ условий движения, дислокации очагов аварийности и прочих составляющих транспортного комплекса) был разработан комплекс взаимосвязанных мероприятий по ее оптимизации. Мероприятия по ОДД включают предложения по:

- обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;
- совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- организации пропуска транзитных транспортных потоков;
- 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;

- скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений;
- устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;
- организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального района;
- обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям;
- организации велосипедного движения.

Основу перечня мероприятий разработки КСОДД составили:

- материалы Генеральных планов (утвержденных и действующих) по развитию объектов улично-дорожной сети на территории муниципального района;
- мероприятия существующих объектов УДС, предусмотренные муниципальными, краевыми, государственными программами;
- анализ безопасности дорожного движения (дислокация существующих очагов аварийности) на УДС муниципального района;
- анализ существующих условий движения на УДС муниципального района.

Оценка затрат на реализацию мероприятий КСОДД с разбивкой по периодам реализации, представлена в таблицах 18-18.15.

1.1 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, проходящие по территории населенных пунктов муниципального образования Ужурский район, проходят по автомобильным дорогам регионального и местного значений.

Предложения по распределению транспортных потоков, путем изменения параметров действующей транспортной сети, в рамках КСОДД не предусматриваются.

1.2 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 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).

Мероприятий на территории муниципального образования Ужурский район 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 не предлагаются, в связи с низким качеством автомобильных дорог района, преобладанием дорог с низшими техническими категориями, а также ввиду отсутствия образования заторов и увязанного с плотностью транспортного потока показателя - ДТП.

При этом, 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 муниципального образования Ужурский район на долгосрочную перспективу (более 15 лет), в случае изменения дорожно – транспортной ситуации рекомендованы следующие методы успокоения движения:

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 устройства искусственных неровностей;

метод успокоения движения на проектный период путем установки дорожных знаков.

Схемой территориального планирования Красноярского края (Том I, Положение о территориальном планировании схемы территориального планирования Красноярского края, «Направления развития пространственной организации территории») предусмотрен объект капитального строительства в области автомобильного транспорта:

➤ Обход города Ужура, протяженностью 24,2 км на I очередь реализации СТП (2016 – 2026 годы).

Также Транспортной стратегией Красноярского края до 2030 года, утвержденной Приказом Министерства транспорта Красноярского края от 009.01.2018 года №6/2-Н запланировано мероприятия по строительству обхода города Ужур.

Строительство указанной дороги позволит повысить пропускную способность на участке автомобильных дорог «Шарыпово-Ужур-Балахта» и «Ачинск-Назарово-Ужур –Шира», что существенно сократит как временные, так и финансовые затраты грузоперевозок, а также за счет выведения транзитного транспорта за пределы города Ужура позволит улучшить экологическую обстановку населенного пункта и повысить уровень безопасности дорожного движения.

Для повышения 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 на территории Ужурского района, по

результатам характеристики существующего состояния улично-дорожной сети в административном центре – городе Ужур, в связи с наличием железнодорожного переезда по улице Рабочая, в рамках разработки КСОДД рекомендуется в краткосрочной (0 – 5 лет) и среднесрочной (5 – 10 лет) перспективе с учетом внесения изменений в документы территориального планирования Ужурского муниципального района предусмотреть строительство путепровода через железную дорогу в городе Ужур, с участками автодорожных подходов к путепроводу. Строительство путепровода позволит стать основной транспортной артерией, соединяющей западную и восточную части города, увеличит пропускную способность автодорожной сети города Ужур и обеспечит выход на автомобильную дорогу регионального значения 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово – Ужур – Балахта».

1.3 ПО ОПТИМИЗАЦИИ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, УПРАВЛЕНИЮ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ, ВКЛЮЧАЯ АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Светофорные объекты располагаются в городе Ужуре на перекрестках и возле школ, в селе Крутойяр и в селе Кулун (возле школ). На данных участках действует режим адаптивного регулирования.

В тех населенных пунктах муниципального образования Ужурский район, где светофорные объекты не установлены все перекрестки, являются нерегулируемыми, движение осуществляется в соответствии с п.13 ПДД. А загруженность дорог в сельских поселения района является низкой, любые мероприятия или предложения по внедрению светофорного регулирования, являются невозможными.

При изменении ситуации с СО на территории района и их внедрении на участках автомобильных дорог, светофорные объекты рекомендуется вводить с уже новыми правилами, а, то есть с режимом адаптивного регулирования.

1.4 ПО СОГЛАСОВАНИЮ (КООРДИНАЦИИ) РАБОТЫ СВЕТОФОРНЫХ ОБЪЕКТОВ (СВЕТОФОРОВ) В ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИЙ, ОПРЕДЕЛЁННЫХ В ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Все дорожные светофоры, установленные на одном светофорном объекте, работают согласно утвержденного проектом режима работы. Любой светофорный объект, входящий в систему координированного регулирования движения, имеет возможность работать в индивидуальном автоматическом режиме, независимо от работы других светофорных объектов. Самые загруженные направления в координации движения являются приоритетными по сравнению с менее загруженными. На маршрутах координированного движения внедрены жёсткие суточные программы работы светофорных объектов. Суточные программы рассчитаны с учётом колебаний интенсивности движения автотранспорта на протяжении суток. В соответствии с интенсивностью движения на различных участках в разное время суток вводятся следующие режимы регулирования:

- жёсткое (светофор циклически повторяет постоянно заданное количество времени зелёного сигнала);
- полугибкое (светофор высвечивает зелёный сигнал, пока обнаружено транспортное средство или если пешеход нажал на кнопку, детекторы транспорта установлены не на главной улице);
- гибкое регулирование (детекторы транспорта установлены на всех подходах к пересечению).

В рамках разработки КСОДД для Ужурского района, предложений по согласованию (координации) работы светофорных объектов не предусматривается, ввиду отсутствия светофорных объектов в сельских поселениях на местных дорогах, входящих в состав Ужурского района.

1.5 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 в городской (сельской) среде. 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.

На сегодняшний день на территории всех населенных пунктов муниципального образования Ужурский район организация пешеходных и общественных пространств остается на крайне низком уровне, на территории населенных пунктов не созданы условия для комфортного движения пешеходов. Для решения этих проблем существует комплекс мероприятий.

1. **Ограничение максимально разрешенной скорости в черте населенного пункта до 50 км/ч и отмена «нештрафуемого» превышения в 20 км/ч.** Если снизить максимально разрешенную скорость на 10 км/ч, шансы выжить у пешехода увеличатся многократно. Показатели смертности при разных скоростях автомобиля представлены на рисунке 2.

2. На рисунке 3 также демонстрируется длина тормозного пути и угол обзора водителя. Эти показатели напрямую зависят от скорости движения автомобиля, а уже от этого зависит, сможет ли водитель быстро отреагировать на появившегося на дороге пешехода и вовремя остановиться.

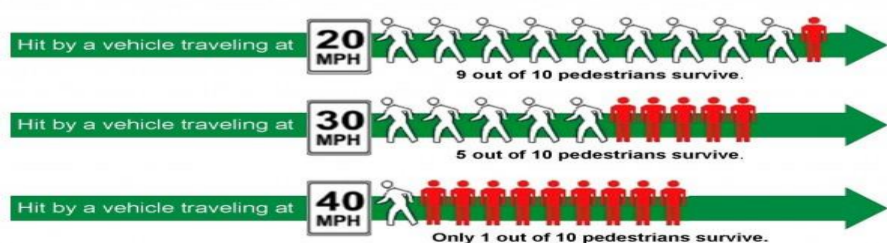


Рисунок 2 - Показатели смертности при разных скоростях автомобиля (1 mph = 1,6 км/ч)

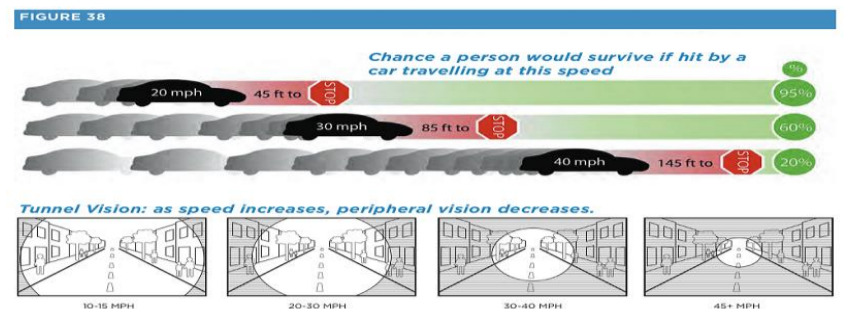


Рисунок 3 - Длина тормозного пути и угол обзора водителя

Снижать скорость автомобилей нужно, в первую очередь, в местах, где потенциально возможно сбить пешехода: внутривортовые проезды, районы плотной жилой застройки, улицы около школ, парков, места с интенсивным пешеходным движением и, безусловно, пешеходные переходы.

3. **Каждый пешеходный переход необходимо обустроить островками безопасности.** Они позволяют снижать скорость автомобилей до безопасной для пешеходов. Правильное обустройство пешеходного перехода представлено на рисунке 4.

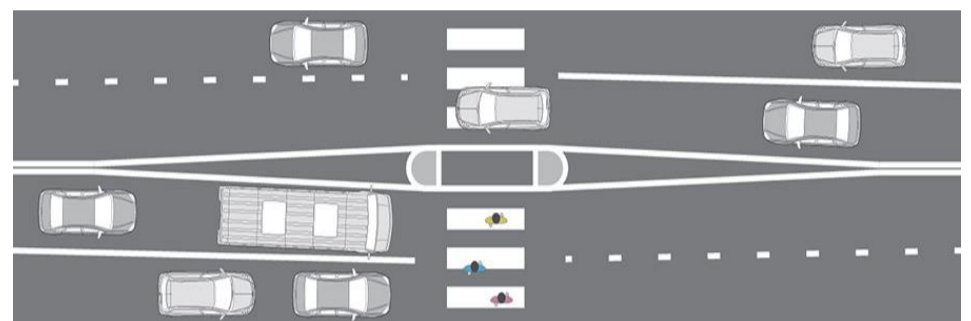


Рисунок 4 - Правильное обустройство пешеходного перехода

К тому же, островки безопасности делают безопасными перекрестки, уменьшая радиус поворота автомобилей (что также снижает их скорость). Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности представлено на рисунке 5.

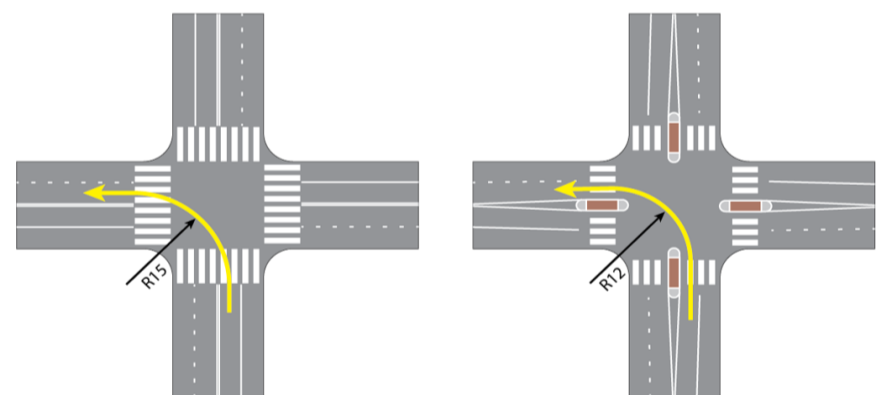


Рисунок 5 - Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности

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 образования;

➤ обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения.

Технические требования согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», приведены в схеме 1.

При этом, Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований, входящих в состав Ужурского района Красноярского края предусмотрено:

➤ установка дорожных знаков в Малоимышском сельсовете;

➤ установка дорожных знаков в Кулунском сельсовете;

➤ устройство пешеходных тротуаров, установка дорожных знаков в Ильинском сельсовете;

➤ установка дорожных знаков в Васильевском сельсовете;

➤ устройство уличного освещения дорожной сети Прилужского сельсовета;

➤ установка дорожных знаков в Приреченском сельсовете;

➤ восстановление тротуара в селе Михайловка по улице Школьная Михайловского сельсовета;

➤ устройство пешеходного ограждения в селе Михайловка по улице Школьная Михайловского сельсовета;

➤ установка дорожных знаков в селе Солгон по улице Совхозная Солгонского сельсовета;

➤ устройство пешеходного перехода в селе Солгон по улице Совхозная Солгонского сельсовета;

➤ обустройство пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования Златоруновском сельсовете;

➤ размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов Златоруновского сельсовета;

➤ замена ламп ДРЛ – 250 на светодиодные в Крутоярском сельсовете;

➤ обустройство пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования в Локшинском сельсовете;

➤ замена (установка отсутствующих) дорожных знаков в Локшинском сельсовете;

➤ обустройство пешеходных переходов в Озерочунском сельсовете;

➤ устройство освещения в Озерочунском сельсовете.

Также Муниципальной программой «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения»,

утвержденной постановлением Администрации города Ужура муниципального образования Ужурский район Красноярского края №571 от 25.09.2013 года (в редакции постановления от 18.02.2020 года №56) запланировано:

➤ ремонт светофоров в городе Ужур;

➤ приобретение дорожных знаков в городе Ужур.

Утвержденными генеральными планами населенных пунктов, входящих в Ужурский муниципальный район не рассматриваются мероприятия в части развития транспортной инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе мероприятия по строительству и обустройству пешеходных переходов.

Схема технических требований к применению дорожных знаков Дорожные знаки (ГОСТ Р 52289-2004)



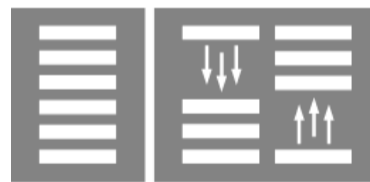
Знак 1.22 «Пешеходный переход» - вне населенных пунктов перед всеми нерегулируемыми наземными пешеходными переходами, а в населенных пунктах — перед переходами, расстояние видимости которых менее 150 м.

Знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» применяют для обозначения мест, выделенных для перехода пешеходов через дорогу.

Знак 5.19.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 — слева.

На дорогах с разделительной полосой (полосами) знаки 5.19.1 и 5.19.2 устанавливают на разделительной полосе соответственно справа или слева от каждой проезжей части. Знаки на размеченном пешеходном переходе устанавливают на расстоянии не более 1 м от границы перехода.

Схема технических требований к обустройству пешеходных переходов (разметка)



1.14.1

1.14.2

Разметку 1.14.1 и 1.14.2 применяют для обозначения мест, выделенных для пересечения проезжей части пешеходами. Ширину размечаемого пешеходного перехода определяют по интенсивности пешеходного движения из расчета 1 м на каждые 500 пеш./ч, но не менее 4 м.

Разметку 1.14.1 применяют на пешеходных переходах, ширина которых не превышает 6 м.

При ширине пешеходного перехода более 6 м применяют разметку 1.14.2. Линии разметки 1.14.1 и 1.14.2 наносят параллельно оси проезжей части

Схема требований к обустройству пешеходных переходов (светофоры)



Светофоры Т.7 применяют для обозначения нерегулируемых перекрестков и пешеходных переходов.



п1



п2

Светофоры П.1 и П.2 применяют для регулирования движения пешеходов через дорогу на регулируемых перекрестках и пешеходных переходах вне перекрестков

ГОСТ Р 52289-2004 предусматривает применение звуковой сигнализации на регулируемых пешеходных переходах, которыми регулярно

пользуются слепые и слабовидящие пешеходы, а ГОСТ Р 51648-2000 устанавливает параметры звуковых и осязательных сигналов дублирующих сигналы светофора на регулируемых пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слепые и слабовидящие пешеходы.

Схема требований к обустройству пешеходных переходов (искусственные неровности)

Искусственные неровности устраивают в соответствии с ГОСТ 52605-2006

- перед детскими и юношескими учебно-воспитательными учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортнопешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах; - перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное дорожным знаком 3.24 «Ограничение максимальной скорости» или 5.3.1 «Зона с ограничением максимальной скорости»; - перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до дорожного знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»; - от 10 до 15 м до начала участков дорог, являющихся участками концентрации дорожно-транспортных происшествий; - от 10 до 15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок, мест массового отдыха, стадионов, вокзалов, крупных магазинов, станций метрополитена.



Схема технических требований к пешеходным ограждениям Ограничивающие пешеходные ограждения применяют в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004

- перильного типа или сетки 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; - перильного типа — у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке.



Ограничивающие пешеходные ограждения применяют в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007

- у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием должны быть установлены ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода. -на дорогах с разделительной полосой в местах нахождения внеуличных пешеходных переходов (подземных и надземных) должны быть установлены



ограничивающие пешеходные ограждения в виде сеток длиной не менее 20 м на разделительной полосе в обе стороны от пешеходного перехода (при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей).

1.6 ПО ВВЕДЕНИЮ ПРИОРИТЕТА В ДВИЖЕНИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

При увеличении интенсивности транспортных потоков задача повышения скорости и безопасности маршрутного пассажирского транспорта становится особенно актуальной и вместе с тем трудноразрешимой. Ее решение требует предоставления определенных преимуществ маршрутным транспортным средствам, которые обеспечиваются соответствующими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, предусмотренными ГОСТ Р 52289 - 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Правила дорожного движения и государственные стандарты предусматривают ряд преимуществ для маршрутных транспортных средств:

- не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 - 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 - 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;
- обязывают всех водителей не создавать помех троллейбусам и автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;
- устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части). В сочетании с запрещением остановки и стоянки ближе 15 м от указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая такая разметка обеспечивает условия для сокращения задержек маршрутного пассажирского транспорта.

Ограничения, направленные на предотвращение задержек маршрутного пассажирского транспорта и повышение безопасности его движения, могут быть самыми различными. Так, с этой целью всем остальным транспортным средствам может быть запрещен поворот направо на пересечении, если перед ним расположен остановочный пункт.

На отдельных участках интенсивного движения маршрутного пассажирского транспорта можно дополнительно при помощи знаков запрещать остановку или стоянку других транспортных средств. Дороги и перекрестки, по которым проходят автобусные маршруты, могут обозначаться знаками 2.1 «Главная дорога».

Внутрипоселковый пассажирский транспорт на территории муниципального образования Ужурский район, осуществляются только в городе Ужур, в населенных пунктах муниципального образования Ужурский район отсутствует.

Пригородное и межмуниципальное сообщение осуществляется автобусами и маршрутными такси. Автобус является самым востребованным средством передвижения в междугородних направлениях.

В рамках разработки КСОДД на территории муниципального образования Ужурский район необходимость в организации мероприятий по созданию приоритетного движения маршрутных транспортных средств на территории – отсутствует.

1.7 ПО РАЗВИТИЮ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА (ПРЕИМУЩЕСТВЕННО 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.

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

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

При численности населения муниципального образования Ужурский район на 01.01.2020 год необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять 12458 машино - мест.

На Расчетный срок (2035 год) количество мест для постоянного хранения автомобилей исходя из необходимости сохранения численности населения района на Расчетный срок действия Схемы территориального планирования (2030 год) и произведенной корректировкой развития демографической ситуации на срок действия КСОДД (2035 год) должно составлять – 9666 машино-мест.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети муниципального образования Ужурский район рекомендуется следующее:

- устройство парковочных карманов рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;
- расширение существующих парковок рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;
- дополнительно обустроить парковки рядом с объектами здравоохранения и образования;
- создать необходимое количество парковочных мест для маломобильных групп населения.

Также необходимо привести в соответствие с СП 113.13330.2016 имеющиеся автомобильные стоянки на территории муниципального образования Ужурский район.

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.

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

Для грузовых автомобилей стоянки планируется размещать в пределах производственных зон.

Генеральном плане муниципального образования Ильинского сельсовета Ужурского района Красноярского края (п. п. 3.5.5 «Развитие поселкового транспорта», Раздел 3.5 «Развитие транспортного комплекса», Том 2, Материалы по обоснованию) планируется размещение открытых стоянок в пределах новых кварталов и промышленных зон в Ильинском сельсовете, также хранение автотранспорта предлагается в межквартальных пространствах.

1.8 ПО ВВЕДЕНИЮ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

В свою очередь, владельцы автомобильных дорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами путем установки знаков дополнительной информации, размещения на сайтах в сети Интернет, а также в средствах массовой информации сведений о причинах и сроках таких ограничений, а также о возможных маршрутах объезда.

Акт о введении ограничения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог принимается на основании:

➤ утвержденной в установленном порядке проектной документации, которой обосновывается необходимость введения ограничения или прекращения движения;

➤ схемы организации дорожного движения, согласованной с органами государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Временные ограничения или прекращение движения осуществляются:

➤ с закрытием движения на участке автомобильной дороги и обеспечением объезда по автомобильным дорогам общего пользования по согласованию с владельцами автомобильных дорог;

➤ путем устройства временной объездной дороги;

➤ с устройством реверсивного или одностороннего движения;

➤ с закрытием движения в течение определенных периодов времени, но не более 8 часов в сутки.

Период временных ограничений или прекращения движения устанавливается в соответствии с проектной документацией. Изменение срока действия ограничений допускается в случаях неблагоприятных погодных условий, чрезвычайных и аварийных ситуаций, обстоятельств непреодолимой силы, о чем вносятся изменения в акт о введении ограничений.

Временные ограничения или прекращение движения обеспечиваются организациями, указанными в акте о введении ограничения, посредством установки соответствующих дорожных знаков или иными техническими средствами организации дорожного движения, а также распорядительно-регулирующими действиями.

Постановлением Правительства Красноярского края от 06.07.2010 года №377-п (в редакции Постановления от 26.05.2020 года №375-п) «Об утверждении положения о министерстве транспорта Красноярского края» Разделом 3 п. 6 определено осуществление нормативного правового регулирования по введению временных ограничений или прекращению движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения в случаях, предусмотренных федеральными законами и законами Красноярского края, и в порядке, установленном Правительством Красноярского края;

Постановлением Правительства Красноярского края от 18.05.2012 года №221-п «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения на территории Красноярского края» (в редакции Постановления от 16.07.2019 года №370-п) утвержден Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения на территории Красноярского края.

Приказом Министерства транспорта Красноярского края от 02.04.2020 года №3/9-Н «Об установлении временного

ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края в весенний период 2020 года» на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края в период с 13.04.2020 по 12.05.2020 года установлено временное ограничение движения транспортных средств с грузом или без груза, следующих по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края, с превышением временно установленных предельно допустимых нагрузок на каждую ось: на одиночную ось – 6 тонн, двухосную тележку – 5 тонн и трехосную тележку – 4 тонны согласно Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края.

Орган местного самоуправления информирует о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам.

Также решение о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам на территории муниципального образования Ужурский район осуществляет уполномоченный орган при согласовании с территориальными органами управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации в период проведения дорожных работ, возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, а также в период повышенной интенсивности движения транспортных средств в выходные и праздничные дни.

Иных мероприятий по ограничению и прекращению движения транспортных средств на территории муниципального образования Ужурский район не планируется.

1.9 ПО ПРИМЕНЕНИЮ РЕВЕРСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ОДНОСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ ИЛИ ИХ УЧАСТКАХ

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

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

Условиями (признаками) необходимости реверсивного движения являются:

- превышение интенсивности движения транспортного потока какого – либо направления по сравнению со встречным направлением более чем на 500 ед. в час, при этом интенсивность движения в пиковые периоды составляет более 500 ед. в час на каждую полосу в наиболее загруженном направлении;

- указанная неравномерность носит постоянный характер, проявляясь в течении суток или дней недели;

- интенсивность движения в пиковые периоды составляет более 500 ед. в час на каждую полосу в наиболее загруженном направлении;

- обязательным условием организации полос реверсивного движения является наличие 3-х и более полос на проезжей части, используемых для движения в обоих направлениях.

Из выше описанных параметров можно сделать вывод, о том, что применение реверсивного движения на территории муниципального образования Ужурский район не является возможным.

За некоторыми исключениями на улицах с двусторонним движением следует вводить одностороннее движение в тех случаях, когда:

- есть доказательства того, что в этом случае будет решена какая-то конкретная проблема дорожного движения;

- введение одностороннего движения является более целесообразным, чем альтернативное решение;

- имеются параллельные улицы с соответствующей пропускной способностью, желательны отдаленные друг от друга не более чем на один квартал;

- есть возможность обеспечить в конечных пунктах таких улиц безопасный переход от одностороннего к двустороннему движению;

- обеспечивается организация беспрепятственного движения общественного транспорта;

- в результате тщательного исследования выясняется, что в целом преимущества, ожидаемые от введения одностороннего движения, значительно превалируют над недостатками.

Введение одностороннего движения оправдано, если это обеспечит:

- сокращение задержек на перекрестках из-за конфликтных поворотных транспортных потоков и пешеходов;

- возможность увеличения пропускной способности благодаря более целесообразному использованию существующих полос движения или появлению фактически дополнительной полосы движения.

Введение одностороннего движения оправдано, если безопасность пешеходов и дорожного движения будет значительно увеличена благодаря:

- сокращению числа конфликтных ситуаций «автомобиль—пешеход»;

- предотвращению ситуаций, в которых пешеходы оказываются в «ловушке» между противоположными потоками движения;

- более эффективному расположению и режиму работы светофоров, что способствует улучшению условий движения;

- увеличению поля зрения водителей при приближении к перекрестку.

Введение одностороннего движения оправдано, если условия движения будут существенно улучшены благодаря:

- сокращению времени проезда по улице;

- улучшению работы общественного транспорта в результате того, что маршруты общественного транспорта не будут предусматривать разворотов (движение в начале маршрута по одной улице, возвращение по другой);

- возможности осуществления поворота более чем из одного ряда движения и на большем числе перекрестков, чем при двустороннем движении;

- перераспределению потоков движения для предотвращения образования заторов на соседних улицах.

Режим одностороннего движения вводится путем установки дорожных знаков 5.5, 5.6, 5.7, 3.1, в соответствии с ГОСТ Р 52290 – 2004.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории муниципального образования Ужурский район применяется только в административном центре – город Ужур и сопровождается дорожными знаками 5.5 «Дорога с односторонним движением», 5.6 «Конец дороги с односторонним движением», 5.7.1 и 5.7.2 «Выезд на дорогу с односторонним движением».

На территории населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования Ужурский район не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть на территории района не загружена.

Из выше описанной ситуации можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках на территории муниципального образования Ужурский район - отсутствует.

1.10 ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ, ПРИМЫКАНИЙ И УЧАСТКОВ ДОРОГ, НА КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО ВВЕДЕНИЕ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

В п.7.2 ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств прописаны условия применения светофоров.

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 часов рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 16.

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

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из 8 часов рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в тоже время составляет не менее 150 пеш./ч. В населенных пунктах с числом жителей менее 10 000 человек значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значение 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 условие 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На автомобильных дорогах общего пользования местного значения населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования Ужурский район СО располагаются только в городе Ужуре на перекрестках и возле школ, в селе Крутояр и в селе Кулун (возле школ). Остальные населенные пункты, входящие в состав муниципального образования Ужурский район не оснащены СО.

Интенсивность ТС проходящих по территории района гораздо ниже указанной интенсивности в условии 1, а также численность населения для городского и сельского поселений колеблется от 110 человек до максимальной численности населения 15 563 (город Ужур) и 3014 человек (сельского поселения Крутоярский сельсовет).

В соответствии с параметрами Условия 4: - за последние 12 месяцев количество ДТП составило – 34 в разных населенных пунктах района, а также на дорогах регионального или межмуниципального, местного значений.

Также необходимо отметить, что по данным Администрации муниципального образования Ужурский район введение новых

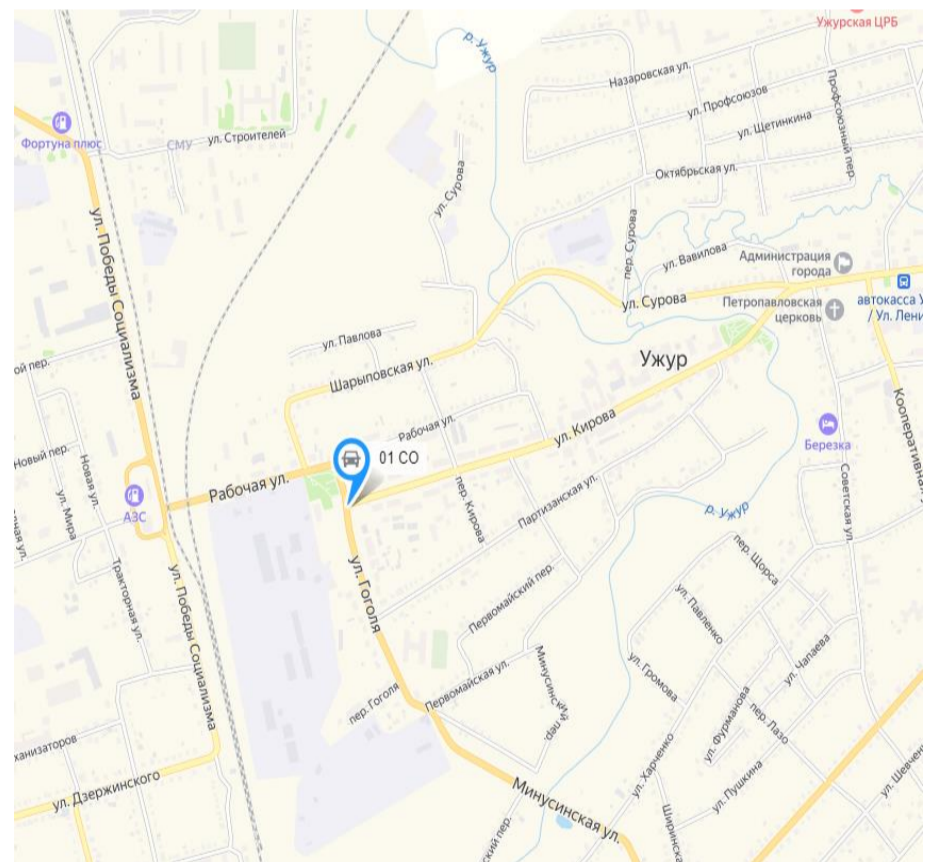
СО на территории населенных пунктов, где отсутствуют таковые, требуется вблизи общеобразовательных учреждений.

В соответствии с вышеуказанными данными можно сделать вывод, о том, что на момент разработки проекта КСОДД (2020 год) в связи с отсутствием проблемных участков на дорогах района, установка СО не требуется.

Однако по результатам анализа и оценки существующей характеристики улично-дорожной сети Ужурского района, выявлена необходимость установки светофорных объектов на следующих участках УДС:

- устройство светофорных объектов с отдельной фазой для пешеходов, на пересечении улицы Гоголя и улицы Кирова в городе Ужур;
- устройство светофорных объектов с отдельной фазой для пешеходов, на пересечении улицы Победы Социализма и улицы Строителей в городе Ужур;
- устройство светофорных объектов с отдельной фазой для пешеходов, на участке «въезд в село Солгон» сельского поселения Солгон муниципального образования Ужурский район».

Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования представлен на картограммах.



город Ужур

Рекомендуемые мероприятия, направленные на обеспечение транспортной и пешеходной доступности населенных пунктов района, включают в себя:

- развитие транспортной инфраструктуры за счет строительства новых автомобильных дорог;
- создание местной транспортной связи;
- обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах муниципального района;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению.

1.13 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализируя текущую ситуацию с пассажирскими перевозками на территории населенных пунктов муниципального образования Ужурский район, были выявлены следующие проблемы:

1. Подвижной состав, по большей части, представлен автобусами малой вместимости, что затрудняет его использование пассажирами в час-пик в виду ограниченной вместимости, а также маломобильными группами населения. Есть риск не попасть в общественный транспорт на промежуточных остановках.

2. Маршрутные такси являются источником заторов и неэффективно используют транспортное пространство, так как имеют остановки по требованию практически в любом месте, а также хаотично маневрируют, создавая угрозу ДТП.

3. Система перевозок маршрутными такси генерирует большое количество наличных денег, которые сложно контролировать.

4. У перевозчиков нет социальных обязательств перед пассажирами, поэтому в маршрутных такси не действуют льготы.

5. Частое несоблюдение базовых требований безопасности.

6. Отсутствие остановочных площадок в малонаселенных пунктах района.

Также необходимо отметить проблемы, касающиеся топологии и инфраструктуры маршрутной транспортной сети:

1. Отсутствие общественного транспорта в отдельных населенных пунктах;

2. Оборудование остановочных пунктов не соответствует требованиям ГОСТ;

3. Пешеходная доступность до остановок общественного транспорта устанавливается в соответствии с п. 11.24 «СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта допускается принимать не более 500 м; указанное расстояние следует уменьшать в климатических подрайонах IA, IB, IG и IIA до 300 м, а в климатическом подрайоне ID и климатическом районе IV - до 400 м, так же эти требования не выдерживаются на территории района.

Чтобы удовлетворить спрос населения на качественную сеть общественного транспорта, предлагаются следующие варианты развития транспортного сектора:

- на территории следующих сельсоветов: Васильевский сельсовет, Ильинский сельсовет, Михайловский сельсовет, Озерочумский сельсовет, Прилужский сельсовет необходимо учесть пешеходные подходы до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения не более 250 м; в производственных и коммунально-складских зонах - не более 400 м от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта - не более 800 м от главного входа.

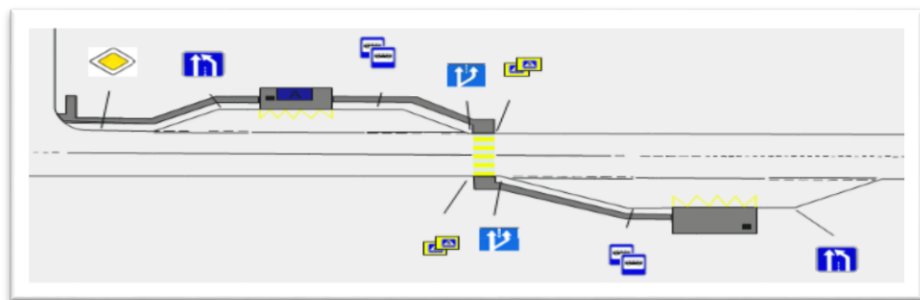
В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 м на каждые 10 м преодолеваемого перепада рельефа.

При реконструкции и/или оборудовании новых остановочных павильонов общественного транспорта необходимо устанавливать таковые в соответствии нормативами (ОСТ 218.1.002-2003), в части:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:
 - устройство, а/б покрытия 42 м² (д=13, ш=3, 4 м²-под павильон).
2. Площадка ожидания:
 - устройство, а/б покрытия 13 м².
3. Заездной «карман»:
 - устройство, а/б покрытия - 165 м²*2 стороны=330 м²;
 - установка бордюрного камня 90 м*2 стороны.
4. Боковая разделительная полоса шириной ширина 0,75м (для дорог I - III категорий);
5. Тротуары и пешеходные дорожки:
 - устройство, а/б покрытия ~ 75 м² (Ш-1.5 м, д-50м);
 - установка бордюрного камня ~ 103 м*2 стороны.
6. Пешеходный переход:
 - нанесение разметки 24 м²;
 - установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт.
7. Автопавильон (1 шт.);
8. Скамьи (2 шт.);
9. Урны для мусора (2 шт.);
10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40 м, 1.11-140м), ограждения);
11. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 6.

Рисунок 6



Схемой территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края (Том 2, Часть 1, «Перечень мероприятий по территориальному планированию, «Мероприятия по развитию инженерной инфраструктуры», Положение о территориальном планировании) предусмотрено следующее:

- развитие межмуниципальных и пригородных автобусных маршрутов (с вводом новых);
- замена автобусного парка межмуниципальных и пригородных маршрутах на более современные и комфортабельные;
- контроль за пассажирскими перевозками.

Также Генеральном плане муниципального образования Ильинского сельсовета Ужурского района Красноярского края (п. п. 3.5.5 «Развитие поселкового транспорта», Раздел 3.5 «Развитие транспортного комплекса», Том 2, Материалы по обоснованию) предлагается создание парка автобусов для обслуживания основных пассажирских направлений, а также разработка маршрутной сети и проведение конкурса среди перевозчиков на выполнение перевозок по сельских маршрутам.

1.14 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ИЛИ ОПТИМИЗАЦИИ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УСТАНОВКЕ ДЕТЕКТОРОВ ТРАНСПОРТА, ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА И ХРАНЕНИЯ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПРИНЦИПАМ ФОРМИРОВАНИЯ И ВЕДЕНИЯ БАЗ ДАННЫХ, УСЛОВИЯМ ДОСТУПА К ИНФОРМАЦИИ, ПЕРИОДИЧНОСТИ ЕЕ АКТУАЛИЗАЦИИ

В рамках разработки КСОДД для территории МО Ужурский район, предложение по внедрению систем мониторинга является не рациональным даже в долгосрочной перспективе (более 15 лет).

Как говорилось ранее, внедрение АСУДД на территории муниципального образования Ужурский район не планируется, поэтому установка детекторов транспортного потока не предусматривается.

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

планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

На автомобильных дорогах муниципального образования Ужурский район рекомендуется учитывать подзаконный акт, Правительства РФ «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002», утвержденный Распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002г. №ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, а так же автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2018 года №1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета».

1.15 ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы. Обязательным элементом системы маршрутного ориентирования в городах является информация - читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

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

- 1) Источник информации 4-го уровня (адресный – наименование улиц или информационных объектов) следует размещать непосредственно у объекта – исполнительная

информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута, - предварительная информация. Если при движении к информационному объекту маршрут не меняется или меняется на значительном расстоянии от объекта (в городских условиях - более 5 кварталов), то предварительной информацией обеспечиваются только объекты общегородского (если зоной проектирования СИО является город) или районного (если зона - район) значения. И в этом случае предварительную информацию необходимо размещать на перекрестке, где происходит изменение маршрута. Для объектов с очень мощной притягательной способностью (например, центр, центральный рынок, центральный стадион) возможно применение и повторной предварительной информации. Ее можно размещать по маршруту движения к объекту с интервалом в 3-5 кварталов. Пример ЗМО 4-го уровня представлен на рисунке 7.



Рисунок 7 - Пример ЗМО 4-го уровня.

2) Источники информации 3-го уровня (магистральные) – предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС – следует размещать на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице общегородского или районного значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общегородских маршрутов движения. Пример ЗМО 3-го уровня представлен на рисунке 8.



Рисунок 8 - Пример ЗМО 3-го уровня.

Система информационного обеспечения третьего уровня на территории муниципального образования Ужурский район реализована на недостаточном уровне и требует дальнейшего развития на стадии разработки ПОДД.

3) Источник информации 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС. Пример ЗМО 2-го уровня представлен на рисунке 9.



Рисунок 9 - Пример ЗМО 2-го уровня.

Система информационного обеспечения второго уровня на территории муниципального образования Ужурский район

реализована на недостаточном уровне и требует дальнейшего развития на стадии разработки ПОДД.

4) Источники информации 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам. Источники информации устанавливают на тех магистральных улицах районного значения, которые либо пересекают (примыкают), либо проходят параллельно (в непосредственном соседстве) магистральной улице общегородского значения, представляющей собой прямой выход из города в направлении к информационному объекту. Общее правило установки источников информации перед перекрестками, где происходит изменение маршрута движения, и здесь остается в силе. Возможно применение повторной информации 1-го уровня для подтверждения нахождения на нужном маршруте. Повторную информацию следует размещать на крупных транспортных узлах-развязках в разных уровнях, площадях. Пример ЗМО 1-го уровня представлен на рисунке 10.

На текущий момент на территории Ужурский район маршрутное ориентирование неудовлетворительное. В рамках разработки ПОДД необходимо усовершенствовать систему информирования участников движения. ЗМО необходимо разместить на подходах ко всем ключевым транспортным узлам, расположенным на магистральной УДС, УДС муниципального и районного значения.



Рисунок 10 - Пример ЗМО 1-го уровня.

Система информационного обеспечения участников движения первого уровня на территории муниципального образования Ужурский район реализована на удовлетворительном уровне.

Таким образом, в рамках разработки ПОДД необходимо дополнить и усовершенствовать систему информирования участников движения в первую очередь источниками информации 1-3-го уровней. ЗМО необходимо разместить на подходах ко всем ключевым транспортным узлам, расположенным на УДС местного и районного значения.

Табло прибытия ТОП – это устройство для оповещения пассажиров на остановочном пункте о времени прибытия маршрутных транспортных средств (автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси, рейсового и междугороднего транспорта).

Принцип работы информационных табло: на борту каждого маршрутного транспортного средства установлена спутниковая система GPS/ГЛОНАСС, которая извещает о месте нахождения транспорта. Информация передается на сервер, где

обрабатывается и анализируется, и уже оттуда данные будут транслироваться на экраны, установленные на остановках.

Каждое информационное табло состоит из солнечной батареи, аккумулятора, управляющего блока, узла индикации и радиоприёмника. Запасённая энергия позволяет устройству работать достаточно долгое время при отсутствии света (батарея может питаться и от искусственного освещения). Пример информационного табло представлен на рисунке 11.

Рисунок 11 - Информационное табло прибытия ТОП



Ввиду отсутствия высокого пассажиропотока необходимость в установке информационного табло прибытия ТОП отсутствует.

При введении на автомобильных дорогах района СО рекомендуется установить табло обратного отсчета времени.

В целях совершенствования системы информационного обеспечения участников дорожного движения, предлагается разработка недостающих проектов ОДД и их последующая актуализация каждые 3 (три) года.

Разработка и реализация ПОДД позволит внедрить и привести уже существующие информационные объекты улично-дорожной сети муниципального образования Ужурский район средствами ТСОДД к нормативному состоянию.

Следует отметить, что данное мероприятие запланировано в рамках Муниципальной программы «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения», утвержденной постановлением Администрации города Ужура муниципального образования Ужурский район Красноярского края №571 от 25.09.2013 года (в редакции постановления от 18.02.2020 года №56) на период 2020 – 2022 годы и Программой комплексного развития систем транспортной инфраструктуры Локшинского сельсовета на период 2018 – 2022 годы.

1.16 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Транзитные транспортные потоки по автомобильным дорогам местного значения отсутствуют. Движение транзитного транспорта по территории муниципального образования Ужурский район осуществляется по автомобильным дорогам регионального значения 04 ОП РЗ 04К-003 «Ачинск – Ужур – Троицкое» и 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово – Ужур – Балахта». При этом, автомобильная дорога регионального значения 04 ОП РЗ 04К-042 «Шарыпово – Ужур – Балахта» в границах города Ужур.

Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов сельских поселений, входящих в состав Ужурского района не влияет.

При этом, наиболее сложная ситуация с транзитными автодорожными потоками сложилась в городе Ужуре, которая усугубляется необходимостью пересечения железной дороги.

Единственным способом разделения внутримunicipальных и транзитных автотранспортных потоков является строительство обхода г. Ужура.

Строительство указанной дороги позволит повысить пропускную способность на участке автомобильных дорог «Шарыпово-Ужур-Балахта» и «Ачинск-Назарово-Ужур –Шира», что существенно сократит как временные, так и финансовые затраты грузоперевозок, а также за счет выведения транзитного транспорта за пределы города Ужура позволит улучшить экологическую обстановку населенного пункта и повысить уровень безопасности дорожного движения (Мероприятие предусмотрено в п. 1.2 Этап II).

1.17 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

На основании анализа результатов интенсивности на основных узлах улично-дорожной сети населенных пунктов района выявлено, что ввиду отсутствия большого количества промышленных и складских зон в разных частях муниципального образования Ужурский район грузовые автомобили грузоподъемностью более 12 тонн - составляют 1-3% из доли транспортного потока. Выше сказанное указывает на тот факт, что грузовой автотранспорт влияет сезонно, так как в летний период через территорию муниципального образования Ужурский район идут транзитные дороги до озер и зон отдыха Республики Хакасия и Шарыповского муниципального округа.

В связи с выше описанным мероприятием по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов представлены в п. 1.2 и п. 1.16 Этап II.

1.18 ПО СКОРОСТНОМУ РЕЖИМУ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ ИЛИ В РАЗЛИЧНЫХ ЗОНАХ

В градостроительной практике наиболее известным и популярным приемом снижения интенсивности движения автомобильного транспорта является – успокоение движения, сочетающее технические и архитектурно-планировочные решения.

Основные задачи успокоения движения определяют, как:

- Учет и приоритет требований, которые предъявляют пользователи городской (сельской) территории – население (проживание, работа, рекреация);

- Создание безопасных и привлекательных улиц;
- Снижение негативных эффектов от автомобильного транспорта (прежде всего шум и загрязнение);
- Создание благоприятных условий для пешеходов и велосипедистов.

Успокоение движения достигается как изменениями уличной сети, так и техническими мероприятиями. Прежде всего, при создании зон успокоения ликвидируют транзитное движение, для чего в границах зон сквозные улицы превращают в тупиковые, петлевые, кольцевые и т.д. Кроме того, вводят ограничение скорости движения, что позволяет резко уменьшить количество конфликтов между транспортом и пешеходами, и регламентируют паркование транспортных средств. Следует особо подчеркнуть, что при проектировании зон успокоения благоустройство улиц и дизайн их пространства играют очень важную роль и рассматриваются как эффективное средства влияния на режим движения транспортных средств. Спектр приемов благоустройства, вызывающих снижение скорости чрезвычайно широк. Пример успокоения движения представлены на рисунках 12 – 15.

Основным преимуществом успокоения движения является возможность одновременного сочетания контроля скорости и ограничения транзитного движения через территорию (исторический центр, жилой район) с обеспечением доступа автомобильного транспорта к этой территории для ее обслуживания. Успокоение движения в сочетании с магистральными улицами, имеющими большую разрешаемую скорость движения, позволят получать желаемое перераспределение транспортных потоков по территории населенного пункта района.

Так же были выделены зоны существующей и перспективной жилой застройки, в некоторые из них были введены зоны ограничения максимальной скорости при помощи знаков 5.31 и 5.32. 5.31 - место, с которого начинается территория (участок дороги), где ограничена максимальная скорость движения. 5.32 – конец зоны с ограничением максимальной скорости.

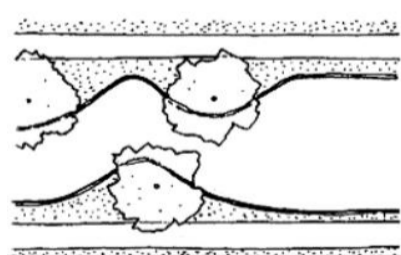


Рисунок 12 - Изгибы проезжей части

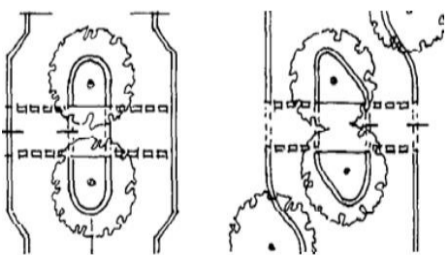


Рисунок 13 - Пешеходные островки



Рисунок 14 - Наплывы линии бортового камня в зоне перехода

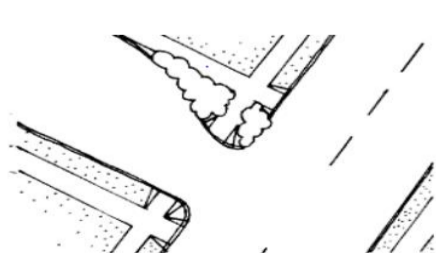


Рисунок 15 - Частичное закрытие улицы

В настоящее время по территории муниципального образования Ужурский район ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления населения (детские сады, школы, спортивные объекты, учреждения культуры, ТЦ). В связи с этим необходимо выполнить в полной мере мероприятие:

- установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости возле учебных, дошкольных и школьных учреждений (см.рисунок 16);



Рисунок 16 - знак 1.23 «Дети»



Рисунок 17 - Средства принудительного снижения скорости

- установка средств принудительного снижения скорости в местах скопления людей (рынки, вокзалы, спортивные объекты) (см.рисунок 17).

1.19 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ИНВАЛИДОВ

Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН) - это, прежде всего, сочетание требований и условий к инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве. К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены безбарьерным входом. Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д.

Безбарьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструктивных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент территории населенных пунктов МО Ужурский район совершенно не приспособлено для комфортных условий передвижения МГН по УДС населенных пунктов района.

Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными. К таким мерам относятся:

1. Строительство и реконструкция пешеходных переходов с возможностью беспрепятственного перехода улицы: тротуары (габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011) должен быть на одном уровне с проезжей частью, пешеходные переходы необходимо оборудовать тактильной плиткой для слепых людей, все светофоры (при их установке) должны быть оснащены звуковой информацией (в соответствии с ГОСТ Р 52131–2019) о времени перехода и специальной кнопкой с возможностью увеличения зеленой фазы (в соответствии с положениями СП 136.13330.2012) для медленно передвигающихся людей;

2. Весь общественный транспорт следует заменить на низкопольный, причем средняя дверь должны быть обязательно оборудована пандусом, остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта.

3. Все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или лифтами для беспрепятственного входа МГН.

4. Парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов.

К мероприятиям по улучшению условий движения маломобильных групп относятся обустройство тротуаров тактильной плиткой по основным путям движения ММГН и обустройство светофорных объектов на территории всех населенных пунктов района основных путей движения ММГН с проезжей частью звуковым отсчетом.

1.20 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МАРШРУТОВ ДВИЖЕНИЯ ДЕТЕЙ К ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

Во исполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. №864 (в редакции Постановления от 16.05.2020 года №703), совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации, а также в соответствии с государственной программой Красноярского края «Развитие образования», утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 года №508-п (в редакции Постановления от 21.01.2020 года №33-п) в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» разработаны комплекты учебно-методических и наглядных пособий, программ, игр, учебных фильмов, в том числе анимационных, освещающие вопросы безопасности дорожного движения с использованием мультимедийных технологий.

Также во всех образовательных учреждениях муниципального образования Ужурский район в 2017 – 2018 годах разработаны и внедрены Паспорта безопасности,

согласованные с управлением ГИБДД, маршруты и схемы безопасного движения обучающихся.

В 2019 – 2020 годах все Паспорта дорожной безопасности были актуализированы. Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям в рамках разработки КСОДД для муниципального образования Ужурский район, не выявил необходимости внесения в них изменений.

В рамках Регионального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в части совершенствования обучения детей основам правил дорожного движения и привития им навыков безопасного поведения на дорогах:

➤ созданы условия для вовлечения детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма, включая развитие детско-юношеских автошкол, отрядов юных инспекторов движения и пр;

➤ приобретены технические средства обучения, наглядные учебные и методические материалы для организаций, осуществляющих обучение детей, работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

➤ организована системная работа с родителями по обучению детей основам правил дорожного движения и привитию им навыков безопасного поведения на дорогах, обеспечению безопасности детей при перевозках в транспортных средствах;

➤ организована работа центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на базе автомобиля «Лаборатория безопасности» в городах и районах Красноярского края;

➤ обустройство участков улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций для обеспечения безопасности дорожного движения в Красноярском крае.

На базе общеобразовательных организаций Красноярского края осуществляется просвещение родителей по вопросам использования детских удерживающих устройств, световозвращающих элементов, планирования безопасных пешеходных маршрутов, правил (особенностей) передвижения детей на велосипедах, самокатах, гироскутерах и других современных средствах передвижения, создание родительских объединений и их вовлечение в мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Деятельность в рамках развития системы организации движения транспортных средств и пешеходов посредством доведения субсидий бюджетам муниципальных образований Красноярского края на реализацию мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения вблизи образовательных организаций.

Кроме этого, у объектов образования муниципального образования Ужурский район можно выделить следующие технические средства организации дорожного движения:

- ограждения перильного типа;
- пешеходные переходы;

➤ дорожные знаки 1.23 «Осторожно дети» и информационные щиты;

➤ устройства технических средств для принудительного снижения скорости (искусственные неровности).

По представленным сведениям, с официального сайта краевого государственного казённого учреждения «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю»²⁵ существует потребность установки технических средств организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений муниципального образования Ужурский район, в том числе:

- дорожных знаков 1.22 «Пешеходный переход» на щитах с флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета около Ужурская СОШ №1 по улице Гоголя, д. 8 в количестве 2 единиц, около Ужурской Школы интернат по улице Назаровская, д. 25 в количестве 2 единиц;

- дорожных знаков (таблички) 8.2.1 около Ужурская СОШ №2 по улице Строителей, д. 9 в количестве 2 единиц, около Начальной СОШ №3 по улице Советская, д. 4 в количестве 2 единиц;

- искусственных неровностей около Начальной СОШ №3 по улице Советская, д. 4 в количестве 1 единицы;

- дорожных знаков 1.17 «Искусственная неровность» около Ужурская СОШ №1 по улице Гоголя, д. 8 в количестве 2 единиц, около Ужурская СОШ №2 по улице Строителей, д. 9 в количестве 2 единиц, около Начальной СОШ №3 по улице Советская, д. 4 в количестве 2 единиц;

- дорожных знаков 5.20 «Искусственная неровность» около Начальной СОШ №3 по улице Советская, д. 4 в количестве 2 единиц.

Все близлежащие проезды и улицы около дошкольных и школьных учреждений района необходимо оборудовать соответствующими ТСОДД для предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

Дополнительно необходимо провести обследования пешеходных переходов вблизи мест дошкольных и школьных образовательных учреждений, на предмет соответствия СО типа Т.7 в соответствии с ГОСТ Р 52 282-2004.

Типовые схемы организации дорожного движения на регулируемом пешеходном переходе в непосредственной близости от образовательного учреждения при двухполосном и четырехполосном движении транспортных средств представлено на схемах 2-3.



Схема 2 расположения ТСОДД при двухполосном движении транспортных средств

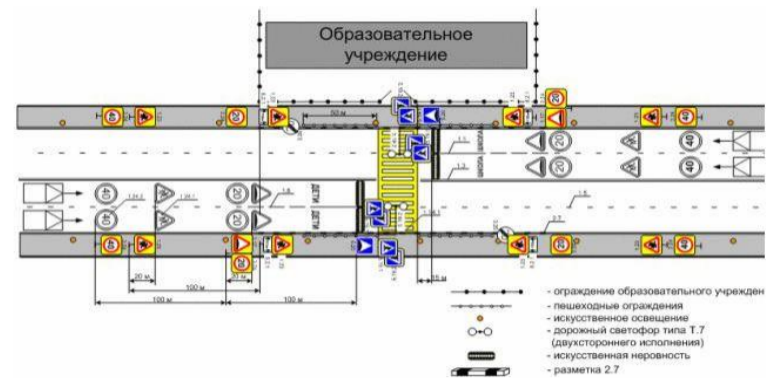


Схема 3 расположения ТСОДД при четырехполосном движении транспортных средств

1.21 ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ, ДОРОГ ИЛИ УЧАСТКОВ ДОРОГ, ЛОКАЛЬНО - РЕКОНСТРУКЦИОННЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ, ПОВЫШАЮЩИМ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕТИ ДОРОГ В ЦЕЛОМ

Параметры развития улично-дорожной сети установлены действующими Генеральными планами муниципальных образований и Схемой территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края. Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей муниципального района в качественных и доступных транспортных услугах.

Также, решение о необходимости включения мероприятий принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования Ужурский район.

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

Результаты анализа показали, что транспортная сеть муниципального образования Ужурский район 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. Так же рекомендуется разработка локальных мероприятий по повышению БДД.

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

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

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;

²⁵ <https://krudor.ru/>

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

Рекомендуется к реализации соответствующие мероприятия, входящие в перечень документов территориального и стратегического планирования, утвержденных в установленном законодательством порядке.

Схемой территориального планирования муниципального образования Ужурский район Красноярского края (Том 2, Часть 1, «Перечень мероприятий по территориальному планированию, «Мероприятия по развитию инженерной инфраструктуры», Положение о территориальном планировании) предусмотрено следующее:

- строительство, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог.

Генеральным планом Кулунского сельсовета Ужурского района Красноярского края (п. 3.6 «Развитие и размещение объектов транспортной инфраструктуры», Раздел 3 «Обоснование выбранного варианта размещения объектов местного значения поселения», Том II, Материалы по обоснованию проекта) предусмотрено:

- устройство асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге «Подъезд к Сосновке», протяженностью 1,65 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Полевая, протяженностью 0,6 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Геологическая, протяженностью 0,55 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Спортивная, протяженностью 0,5 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Береговая, протяженностью 0,34 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Механизаторов, протяженностью 0,3 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Рыбозаводская, протяженностью 0,3 км;

- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Новоселов, протяженностью 0,8 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Почтовая, протяженностью 0,3 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Новая, протяженностью 0,35 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по переулку Главный, протяженностью 0,5 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по переулку Береговой, протяженностью 0,5 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Заречная (д. Сосновка), протяженностью 0,9 км;
- капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Подгорная (д. Сосновка), протяженностью 0,75 км;
- строительство улично-дорожной сети на площадках нового жилищного строительства в селе Кулун протяженностью 3,0 км.

Генеральном плане муниципального образования Ильинского сельсовета Ужурского района Красноярского края (п.п. 3.5.3 «Оптимизация улично-дорожной сети», Раздел 3.5 «Развитие транспортного комплекса», Том 2, Материалы по обоснованию) предлагается планомерное увеличение протяженности улично-дорожной сети с твердым покрытием. На первую очередь следует обеспечить установку асфальтобетонного покрытия на центральных улицах, улицах, на которых расположены общественно-деловые объекты, а также в местах новой жилищной застройки в Ильинском сельсовете.

Проектом Генерального плана муниципального образования Солгонский сельсовет Ужурского района Красноярского края (Том 1, Положение о территориальном планировании) в сведениях о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения объектов местного, регионального, федерального значения, их основных характеристиках, их местоположении, а также характеристик зон с особыми условиями использования территорий в случае, если установление таких зон требуется в связи с размещением данных объектов включены:

- Строительство автомобильной дороги южной части села Солгон – подъезд к территории нового жилого строительства (основные характеристики уточняются при разработке проектной документации);
- Строительство автомобильной дороги в северной части села Солгон – подъезд к участкам ИЖС (основные характеристики уточняются при разработке проектной документации);

➤ Строительство автомобильной дороги в деревне Изыкчуль по улице Гайдара – подъезд к ИЖС (основные характеристики уточняются при разработке проектной документации);

➤ Реконструкция автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-061 «Степной – Солгон» (основные характеристики уточняются при разработке проектной документации);

➤ Реконструкция автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-913 «Яга – Набережная» (основные характеристики уточняются при разработке проектной документации).

Проектом Генерального плана муниципального образования Солгонский сельсовет Ужурского района Красноярского края (п.п. 4.6 «Развитие и размещение объектов транспортной инфраструктуры», Раздел 4 «Обоснование выбранного варианта размещения объектов местного значения Солгонского сельсовета», Том 2, Материалы по обоснованию (Пояснительная записка)) также предусмотрены следующие мероприятия:

➤ приведение к соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и реконструкции;

➤ поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети;

➤ реконструкция существующих улиц и приведение их параметров к соответствию классификации.

Генеральным планом муниципального образования Крутоярского сельсовета Ужурского района Красноярского края, Актуализированная редакция (п.п. 4.5.2 «Проектные предложения», п.п. 4.5 «Дорожная инфраструктура», Раздел 4 «Инженерное обустройство территории Крутоярского сельсовета», Том 1, Часть 1 – Пояснительная записка) предусмотрена реконструкция, капитальный ремонт и строительство новых дорог на улично-дорожной сети административного центра сельсовета и отдельных населенных пунктов.

Генеральным планом муниципального образования Озерочумского сельсовета Ужурского района Красноярского края, Актуализированная редакция (п.п. 4.5.2 «Проектные предложения», п.п. 4.5 «Дорожная инфраструктура», Раздел 4 «Инженерное обустройство территории Озерочумского сельсовета», Том 1, Часть 1 – Пояснительная записка) запланировано:

➤ реконструкция автодороги «Парная - Озеро Учум – Шира»;

➤ реконструкция, капитальный ремонт и строительство новых дорог на улично-дорожной сети административного центра п. Озеро Учум и д. Камышта.

Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований, входящих в состав Ужурского района Красноярского края по развитию сети дорог предусмотрены следующие мероприятия:

➤ содержание автомобильных дорог на территории Прилужского сельсовета;

➤ обеспечение сохранности и содержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог местного значения на территории Озерочумского сельсовета;

➤ прохождение государственной экспертизы сметной документации по ремонту улично-дорожной сети Локшинского сельсовета;

➤ расчистка по мере необходимости дорог Локшинского сельсовета от снега, подсыпка песком при гололеде;

➤ ремонт и содержание улично-дорожной сети Локшинского сельсовета;

➤ ремонт дорожного покрытия улично-дорожной сети Локшинского сельсовета;

➤ грейдирование дорог общего пользования местного значения, очистка от снега Крутоярского сельсовета;

➤ ремонт дорожного покрытия Крутоярского сельсовета;

➤ проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения Златоруновского сельсовета;

➤ содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения Златоруновского сельсовета;

➤ повышение качества текущего ремонта и содержания дорог в рамках подпрограммы «Благоустройство территории Златоруновского сельсовета»;

➤ содержание дорог в зимнее и летнее время Малоимышского сельсовета;

➤ содержание дорог в зимнее и летнее время Кулунского сельсовета;

➤ обеспечение сохранности автомобильных дорог местного значения, путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий, капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения Ильинского сельсовета;

➤ содержание дорог с регулярным грейдированием, ямочным ремонтом Ильинского сельсовета;

➤ содержание дорог в зимнее и летнее время Васильевского сельсовета;

➤ содержание дорог в зимнее и летнее время Приреченского сельсовета;

➤ содержание автомобильных общего пользования местного значения Михайловского сельсовета;

➤ текущий ремонт дорожного покрытия, протяженностью 403 м по адресу: село Михайловка, улица Школьная.

Муниципальной программы «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения», утвержденной постановлением Администрации города Ужура муниципального образования Ужурский район Красноярского края №571 от 25.09.2013 года (в редакции постановления от 18.02.2020 года

№56) на период 2020 – 2022 годы запланирован комплекс мероприятий:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур;
- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур;
- ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур.

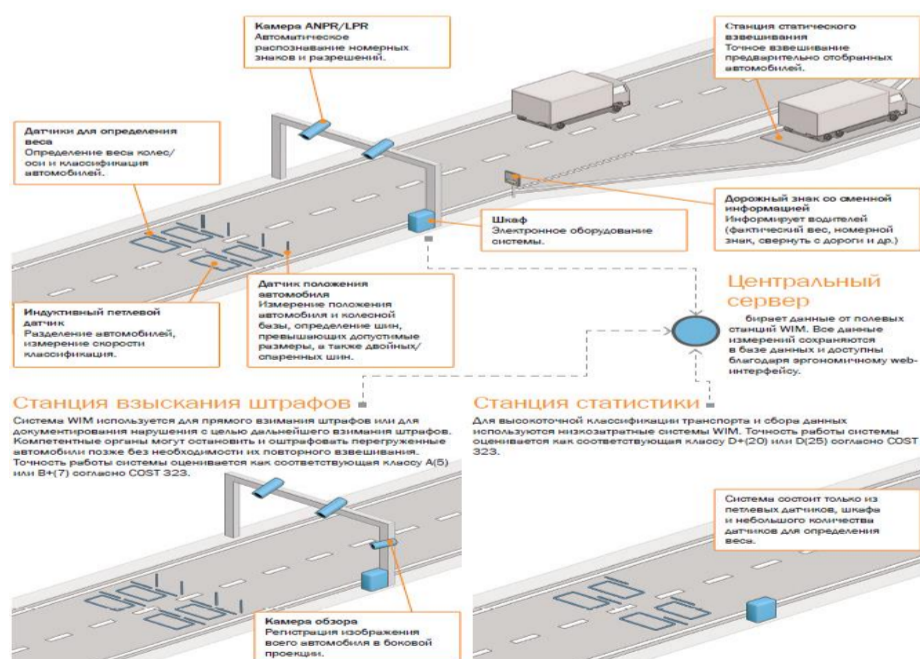
1.22 ПО РАССТАНОВКЕ РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и числа погибших и пострадавших в них людей является первоочередной задачей Госавтоинспекции. Существенный вклад в эту деятельность вносит функционирование автоматических комплексов фотовидеофиксации, способствующих предупреждению правонарушений в области дорожного движения, а также влияющих на дисциплину водителей.

Камера безопасности дорожного движения — система, включающая камеру и устройство, автоматически определяющее нарушения правил дорожного движения, а именно превышение автомобилем разрешённой на данном участке скорости проезда. Возможны различные варианты реализации в зависимости от типов фиксируемых нарушений.

Камеры скорости используются для фиксации факта превышения скорости. Могут быть переносными (мобильными).

Рисунок 18



Для определения скорости движущегося автомобиля обычно используется радар. Иногда могут применяться пары камер на расстоянии друг от друга, измеряющие среднюю скорость.

Согласно ГОСТ Р 57145-2016 технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в

течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств (данные о ДТП приведенные в Этапе 1, показывают, что такие случаи не зафиксированы на участках автомобильных дорог местного значения);

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств (данные о ДТП приведенные в Этапе 1, показывают, что такие случаи не зафиксированы на участках автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения).

- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств (данные о ДТП приведенные в Этапе 1, показывают, что такие случаи не зафиксированы на участках автомобильных дорог регионального и местного значения);

- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;

- на железнодорожных переездах;

- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

В данный момент для обеспечения БДД системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения отсутствуют на автомобильных дорогах, проходящих по территории муниципального образования Ужурский район.

На основе проведенного анализа ДТП и натурных исследований транспортной сети муниципального образования Ужурский район, были выявлено 2 очага ДТП и предложены некоторые системы фотовидеофиксации нарушений ПДД.

- стационарный радар фотовидеофиксации нарушений правил скоростного режима.

- передвижной комплекс автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в местах, приближенных к

общеобразовательным учреждениям и нерегулируемым пешеходным переходам.

Фоторадарные комплексы предназначены для контроля транспортных средств с автоматической фотофиксацией нарушений ПДД. Обеспечивается возможность передачи информации на сервер Центра обработки данных (ЦОД).

Комплексы позволяют формировать базу данных нарушителей, автоматически распознавать государственные регистрационные знаки транспортных средств, проверять их по различным федеральным и региональным базам. Отличительная особенность фоторадарных комплексов – исключение инспектора ДПС из процесса фиксации нарушения.

Система автоматизированного весогабаритного контроля.

Автомобильный весовой контроль анализирует вертикальные силы воздействия оси (группы осей) в движении на дорожное полотно. Также система весового контроля на дорогах определяет полную массу транспортного средства, скорость его движения и расстояния между осями. Функциональные возможности такого оборудования позволяют выполнять проверку автомобиля, движущегося с достаточно высокой скоростью. При этом дорожный весовой контроль никак не ограничивает проезд всех остальных транспортных средств, движущихся в общем потоке. Передача данных (результатов измерений) осуществляется посредством беспроводной связи или по оптоволоконному кабелю.

Система весового контроля на дорогах состоит из следующих элементов, представленных на рисунке 18.

Для информирования водителей о возможной фиксации нарушений ПДД стационарными автоматическими средствами на данном участке дороги применяют табличку 8.23 "Фотовидеофиксация" со знаками 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1-3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27-3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31, а также со светофорами.

Для дублирования знака дополнительной информации (таблички) 8.23. допускается применять разметку 1.24.4.

Разметку 1.24.4 наносят в том же поперечном сечении дороги со знаком 8.23. На многополосных дорогах разметку 1.24.4 наносят на каждой полосе, за исключением случаев, когда фиксация осуществляется по выделенной полосе.

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 образования Ужурский район, нет необходимости дополнительной установки стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

Необходимо отметить, что в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях закреплен особый порядок привлечения к административной ответственности за правонарушения, зафиксированные средствами автоматической фиксации. Так, в случае фиксации административного правонарушения камерами, работающими в автоматическом

режиме, к ответственности привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств.

В Госавтоинспекциях отмечают, что функционирование на российских дорогах систем управления дорожным движением и комплексов фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения – перспективные направления в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые помогают службе наиболее эффективно выполнять задачи по профилактике и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма на дорогах страны.

2 РАЗРАБОТКА ОЧЕРЕДНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ И УКРУПНЕННАЯ 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 муниципального образования Ужурский район.

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 бюджета Красноярского края, районного бюджета, местного бюджета.

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 муниципальных контрактов, 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 краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного

самоуправления муниципального образования Ужурский район 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 муниципального образования Ужурский район запланировано в рамках программных документов.

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

Программа мероприятий по развитию и усовершенствованию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Ужурский район, с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования приведена в таблицах 17.

Таблица 17

№ п/п	Наименования мероприятия	Примечание	Период реализации	Прогнозный объем финансирования, тыс. руб.
1	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Схемы территориального планирования Красноярского края, в том числе:</i>			
1.1	Строительство «Обход города Ужура», протяженностью 24,2 км	п. 1.2 Этап 2 п. 1.16 Этап 2 п. 1.17 Этап 2	I очередь СТП (2016-2026 гг.)	Параметры определяются проектом
2	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Схемы территориального планирования Ужурского района Красноярского края, в том числе:</i>			
2.1	Развитие межмуниципальных и пригородных автобусных маршрутов (с вводом новых)	п. 1.13 Этап 2	Расчётный срок СТП	Параметры определяются проектом
2.2	Замена автобусного парка межмуниципальных и пригородных маршрутах на более современные и комфортабельные			
2.3	Контроль за пассажирскими перевозками			
2.4	Строительство, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог	п. 1.21 Этап 2	Расчётный срок СТП	Параметры определяются проектом
3	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Генеральных планов муниципальных образований, входящих в состав Ужурского района Красноярского края, в том числе:</i>			
3.1	Размещение открытых стоянок в пределах новых кварталов и промышленных зон в Ильинском сельсовете, также хранение автотранспорта предлагается в межквартальных пространствах	п. 1.7 Этап 2	Расчетный срок ГП	Параметры определяются проектом

3.2	Создание парка автобусов для обслуживания основных пассажирских направлений, а также разработка маршрутной сети и проведение конкурса среди перевозчиков на выполнение перевозок по сельским маршрутам в Ильинском сельсовете	п. 1.13 Этап 2	Расчетный срок ГП	Параметры определяются проектом
3.3	Планомерное увеличение протяженности улично-дорожной сети с твердым покрытием. На первую очередь следует обеспечить установку асфальтобетонного покрытия на центральных улицах, улицах, на которых расположены общественно-деловые объекты, а также в местах новой жилищной застройки в Ильинском сельсовете			
3.4	Устройство асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге «Подъезд к Сосновке», протяженностью 1,65 км в Кулунском сельсовете			
3.5	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Полевая, протяженностью 0,6 км в Кулунском сельсовете	п. 1.21 Этап 2	Расчетный срок ГП	Параметры определяются проектом
3.6	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Геологическая, протяженностью 0,55 км в Кулунском сельсовете			
3.7	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Спортивная, протяженностью 0,5 км в Кулунском сельсовете			
3.8	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Береговая, протяженностью 0,34 км в Кулунском сельсовете			
3.9	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Механизаторов, протяженностью 0,3 км в Кулунском сельсовете			

	сельсовете								
3.10	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Рыбозаводская, протяженностью 0,3 км в Кулунском сельсовете								автомобильной дороги южной части села Солгон – подъезд к территории нового жилого строительства в Солгонском сельсовете
3.11	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Новоселов, протяженностью 0,8 км в Кулунском сельсовете								Строительство автомобильной дороги в северной части села Солгон – подъезд к участкам ИЖС в Солгонском сельсовете
3.12	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Почтовая, протяженностью 0,3 км в Кулунском сельсовете								Строительство автомобильной дороги в деревне Изыкчуль по улице Гайдара – подъезд к ИЖС в Солгонском сельсовете
3.13	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Новая, протяженностью 0,35 км в Кулунском сельсовете								Реконструкция автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-061 «Степной – Солгон» в Солгонском сельсовете
3.14	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по переулку Главный, протяженностью 0,5 км в Кулунском сельсовете								Реконструкция автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-913 «Яга – Набережная» в Солгонском сельсовете
3.15	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по переулку Береговой, протяженностью 0,5 км в Кулунском сельсовете								Приведение к соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и реконструкции в Солгонском сельсовете
3.16	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Заречная (д. Сосновка), протяженностью 0,9 км в Кулунском сельсовете								Поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети в Солгонском сельсовете
3.17	Капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия по улице Подгорная (д. Сосновка), протяженностью 0,75 км в Кулунском сельсовете								Реконструкция существующих улиц и приведение их параметров к соответствию классификации в Солгонском сельсовете
3.18	Строительство улично-дорожной сети на площадках нового жилищного строительства в селе Кулун протяженностью 3,0 км в Кулунском сельсовете								Реконструкция, капитальный ремонт и строительство новых дорог на улично-дорожной сети административного центра Крутоярковского сельсовета и отдельных населенных пунктов
3.19	Строительство								Реконструкция автодороги «Парная - Озеро Учум – Ши́ра» в Озероучумском сельсовете
									Реконструкция, капитальный ремонт и строительство новых дорог на улично-дорожной сети административного

	центра п. Озеро Учум и д. Камышта в Озерочумском сельсовете			
4	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Транспортной стратегией Красноярского края до 2030 года, в том числе:</i>			
4.1	Строительство обхода города Ужур	п. 1.2 Этап 2	9200000,0 ²⁶	Параметры определяются проектом
5	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Программ комплексного развития систем транспортной инфраструктуры муниципальных образований, входящих в состав Ужурского района Красноярского края, в том числе:</i>			
5.1	Из ПКР ТИ Малоимышского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	716,6
5.2	Из ПКР ТИ Прилужского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	160,0
5.3	Из ПКР ТИ Озерочумского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2032 гг.	781,82
5.4	Из ПКР ТИ Локшинского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.15 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2022 гг.	12806,0
5.5	Из ПКР ТИ Крутойярского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2022 гг.	1956,191
5.6	Из ПКР ТИ Златоруновского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2026 гг.	1884,5
5.7	Из ПКР ТИ Кулунского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	151,4
5.8	Из ПКР ТИ Ильинского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	548,5
5.9	Из ПКР ТИ Васильевского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	79,6
5.10	Из ПКР ТИ Приреченского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2021 гг.	510,4
5.11	Из ПКР ТИ Михайловского сельсовета	п. 1.5 Этап 2 п. 1.21 Этап 2	2020 – 2022 гг.	1761,6
5.12	Из ПКР ТИ Солгонского сельсовета	п. 1.5 Этап 2	2020 – 2026 гг.	292,194
6	<i>Реконструктивно-планировочные мероприятия из Муниципальной программой «Обеспечение деятельности автомобильных дорог местного значения», в том числе:</i>			
6.1	Ремонт светофоров в городе Ужур	п. 1.5 Этап 2	2020 – 2022 гг.	304,1
6.2	Приобретение дорожных знаков в городе Ужур			700,0
6.3	Разработка ПОДД	п. 1.15 Этап 2	2020 – 2022 гг.	600,0
6.4	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур	п. 1.21 Этап 2	2020 – 2022 гг.	20332,4
6.5	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур			2930,2
6.6	Ямочный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе Ужур			6500,0
7	Строительство путепровода через железную дорогу в городе Ужур, с	п. 1.2 Этап 2 ²⁷	2020 – 2024 гг.	Параметры определяются проектом

²⁶ Объем инвестиций представленный в рамках транспортной стратегии Красноярского края до 2030 года представлен в общем объеме финансирования без дифференциального деления, при реализации сумма в отношении данного мероприятия подлежит уточнению.

²⁷ В соответствии с п. 2 статьи 16 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ (ред. от 31.07.2020) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

	участками автодорожных подходов к путепроводу			
8	Устройство светофорных объектов с отдельной фазой для пешеходов, на пересечении улицы Гоголя и улицы Кирова в городе Ужур, на пересечении улицы Победы Социализма и улицы Строителей в городе Ужур, на участке «въезд в село Солгон» сельского поселения Солгон муниципального образования Ужурский район»	п. 1.10 Этап 2	2020 – 2024 гг.	Параметры определяются проектом
9	Оснащение наземных нерегулируемых пешеходных переходов техническими средствами визуальной и (или) тактильной информации по ГОСТ Р 52131–2003, радиоинформаторами системы информирования и ориентирования маломобильных групп населения в соответствии с положениями СП 136.13330.2012	п. 1.19 Этап 2	2020-2035 гг.	Параметры определяются проектом
10	Обустройство участков улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций для обеспечения безопасности дорожного движения	п. 1.20 Этап 2	2020 г.	1002,6 ²⁸

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

Перечень мероприятий реализации КСОДД по ремонту дорог формируется комиссией по БДД в Ужурском районе 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.

Вследствие проведенных мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог произойдет обеспечение сохранности и улучшение технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижение дорожной составляющей в общем количестве дорожно-транспортных происшествий и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

²⁸ В соответствии с Приложение №2 к Постановлению Правительства Красноярского края от 26.06.2020 года №470-п.

Развитие улично-дорожной сети на территории населенных пунктов муниципального образования Ужурский район должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть муниципального района является элементом транспортной системы края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования Ужурский район. 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 муниципального образования Ужурский район Красноярского края. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, являются уполномоченные органы в соответствии с действующим законодательством.

Для реализации мероприятий будут подготовлены соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава МО муниципального образования Ужурский район.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных КСОДД объектов улично-дорожной сети в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования Ужурский район, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

3 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.

Эффективность мероприятия по организации дорожного движения в рамках проекта КСОДД муниципального образования Ужурский район позволит:

- развить и сохранить существующие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Ужурский район;

- создать условия для предоставления транспортных услуг населению муниципального образования Ужурский район;

- удовлетворить потребности населения района в пассажирских перевозках по внутрирайонным маршрутам.

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

3.1 ПРОГНОЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Снижение ущерба от ДТП возникает в результате ограничения и запрета парковок на УДС, оптимизации светофорного регулирования и ограничения максимальной скорости на отдельных участках УДС, обустройства пешеходных переходов, установки пешеходных ограждений и др.

Определение ущерба от ДТП производится с использованием работы НИИАТ «Методика и нормативы по оценке социально-экономического ущерба от ДТП».

В соответствии с Методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00 ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

➤ смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);

➤ инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);

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

➤ легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности,

потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

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

Согласно методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

Таблица 18

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

К прямым потерям относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- потери грузоотправителей;
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;

➤ стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;

➤ потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

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

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

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

Анализ законодательства показал, что закрепленная в нормативных актах стоимость жизни человека в России составляет от 0,5 до 2,25 млн. руб.

Нормативно установленные в России размеры выплаты компенсации в связи с гибелью человека на производстве или на транспорте:

1. Федеральный закон от 14 июня 2012 года №67-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее также - обязательное страхование), определяет правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования, а также регулирует отношения, возникающие в связи с возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном. В законе установлены компенсации в размере 2 млн. 25 тыс. рублей на случай гибели пассажиров во время перевозки в результате ЧС вне зависимости от наличия вины перевозчика.

2. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ (в редакции от 24.04.2020 с изменениями от 25.05.2020 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» назначает лимит ответственности автовладельца в связи с гибелью пострадавшего в размере 500 тысяч рублей на случай гибели человека в результате ДТП.

3. Федеральный закон от 27.07.2010 №225-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» – лимит ответственности владельца опасного объекта в связи с гибелью пострадавшего составляет 2 млн. рублей и 25 тыс. руб. на погребение погибшего.

В рамках реализации Концепции была утверждена Постановлением Правительства от 3 октября 2013 года №864 федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (в редакции Постановления от 16.05.2020 №703), которая входит в

государственную программу «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».

Постановление от 11 октября 2016 года №1031 по итогам анализа реализации первого этапа федеральной целевой программы (далее – Программа), Программа дополнена рядом мероприятий, в том числе направленных на повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В частности, в соответствии с поручением Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 14 марта 2016 года (Пр-637 от 11 апреля 2016 года, подпункт «д» пункта 3) Программой предусмотрены:

➤ внедрение результатов научно-исследовательских, экспериментальных и опытно-конструкторских работ, создание передовых методик и технологий, направленных на совершенствование методической базы и материально-технического обеспечения субъектов, реализующих мероприятия по безопасному участию детей в дорожном движении с целью повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2017–2020 годов;

➤ оборудование аварийно-опасных участков на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения элементами обустройства, в том числе техническими средствами организации дорожного движения;

➤ В рамках реализации второго этапа в 2019 году:

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1734 (в редакции от 28.04.2020) внесены изменения в порядок допуска граждан к управлению транспортными средствами. В частности, исключен практический экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством. Одновременно практический экзамен в условиях дорожного движения дополнен проверкой основных умений и навыков, которые в настоящее время проверяются на экзаменационной площадке;

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1733 внесены изменения в Правила дорожного движения, направленные на обеспечение соблюдения водителями автомобильного транспорта установленного режима труда и отдыха. Установлены временные периоды, в течении которых водитель грузового автомобиля с разрешенной массой свыше 3,5 т или автобуса обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления, а также использовать ежедневный и еженедельный отдых. Также вводится максимальное время управления транспортным средством в течении 24 часов.

В результате реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального образования Ужурский район, к 2025 году произойдет снижение ДТП на 15-18% по сравнению с 2017,2018,2019 годами.

3.2 ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Информация об уровне автомобилизации населения муниципального образования Ужурский район легковым

автотранспортом в настоящее время отсутствует. При внесении данных на Этапе 1 проводится просчет и вносится в данный раздел, для определения мероприятий по автомобилизации на конец Расчетного срока.

Реализация мероприятий, будет способствовать повышению скорости, удобства и безопасности движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, приведет к сокращению расходов на грузовые и пассажирские автомобильные перевозки на территории муниципального образования Ужурский район.

3.3 ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Прогнозируется увеличение уровня автомобилизации населения и притока автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном автотранспорте. Увеличению интенсивности движения на дорогах. Поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров общественным транспортом, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние связи муниципального образования Ужурский район также, как и в настоящее время будут обеспечиваться, в том числе и автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

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

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

➤ Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Прогноз развития дорожной сети

На территории муниципального образования Ужурский район (до 2035 г.) предлагается:

➤ строительство «Обход города Ужур»;

➤ строительство и реконструкция пешеходных дорожек и тротуаров в муниципальных образованиях Ужурского района;

➤ реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Ужурский район;

➤ капитальный ремонт существующей улично-дорожной сети, устройство асфальтобетонного покрытия;

- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов муниципального образования Ужурский район;
- развитие межмуниципальных и пригородных автобусных маршрутов (с вводом новых);
- замена автобусного парка межмуниципальных и пригородных маршрутах на более современные и комфортабельные.

3.4 ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

По-прежнему, одним из основных и устойчивых источников негативного воздействия на окружающую среду является автотранспорт, создающий высокую плотность и токсичность загрязнения.

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу населенных мест Красноярского края от передвижных источников в 2018 году составили 295,8 тыс. тонн, что на 14,2% выше уровня 2017 года (259,0 тыс. тонн).

Автомобильный транспорт занимает ведущее место в загрязнении окружающей среды.

Состав выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в 2018 году представлен в таблице²⁹.

Таблица 20

Наименование региона	SO ₂	NO ₂	ЛОС	CO	C	NH ₃	CH ₄	Всего, тыс. тонн
Красноярский край	1,7	33,2	30,2	228,0	0,6	0,8	1,2	295,8

Доля выбросов от автотранспорта в суммарных общекраевых выбросах загрязняющих веществ составляет 12,7 %.

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

Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90%.

Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 2,3 %.

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

3.5 ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ О ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

Индексы результативности рассчитываются для натуральных и финансовых показателей по следующим формулам:

Ирез - результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ирез} = (P_{ф1}/P_{н1} + P_{ф2}/P_{н2} + \dots + P_{фn}/P_{нn})/n, \text{ где}$$

P_ф - фактический натуральный показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

P_н - нормативный (плановый) показатель, утвержденный КСОДД;

n - количество натуральных показателей (критериев) КСОДД.

Ифинрез - финансовая результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ифинрез} = \text{Фф}/\text{Фп}, \text{ где:}$$

Ф_ф - фактический финансовый показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

Ф_п - финансовый плановый показатель, утвержденный программой.

Эффективность оценивается как отношение достигнутых (фактических) нефинансовых результатов основных мероприятий программы к затратам по основным мероприятиям, КСОДД в целом.

Эффективность основного мероприятия, программы в целом определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности определяется по формуле:

$$\text{Иэфф} = \text{Ирез}/\text{Ифинрез}, \text{ где:}$$

²⁹ По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Красноярском крае в 2019 году»

Иэфф - индекс эффективности;

Ирез - индекс нефинансовой результативности;

Ифинрез - индекс финансовой результативности.

Основным критерием оценки результативности реализации программы является полнота достижения, запланированного (требуемого) результата КСОДД.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации КСОДД в соответствии с таблицей 20.

Таблица 20

Наименование показателя	Значение показателя	Качественная оценка мероприятия, программы в целом
Индекс эффективности (Иэфф)	$1,0 < \text{Иэфф} < 2,0$	Высокоэффективные
	$0,7 < \text{Иэфф} < 1,0$	Уровень эффективности средний
	$0,5 < \text{Иэфф} < 0,7$	Уровень эффективности низкий
	$\text{Иэфф} < 0,5$ или $\text{Иэфф} > 2,0$	Неэффективные

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений Иэфф. Реализация КСОДД признается:

- с высоким уровнем эффективности, если значение Иэфф больше либо равно 1,0;
- со средним уровнем эффективности, если значение Иэфф меньше 1,0, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация КСОДД признается с низким уровнем эффективности.

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

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети муниципального образования;
- увеличение скорости движения, снижение времени в пути;
- увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры.

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

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.

При планировании ресурсного обеспечения, 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 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.

Мероприятия, предусмотренные в рамках КСОДД муниципального образования Ужурский район, представляют собой сводный комплекс проектов из действующих на дату разработки КСОДД государственных, муниципальных программ, стратегии социально-экономического развития, схемы территориального планирования, генеральных планов сельских поселений, входящих в состав муниципального образования Ужурский район, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения в границах муниципального образования Ужурский район³⁰.

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;

³⁰ В соответствии с п. 2 статьи 16 Федерального закона от 29.12.2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в редакции Федерального закона от 31.07.2020 года №264-ФЗ).

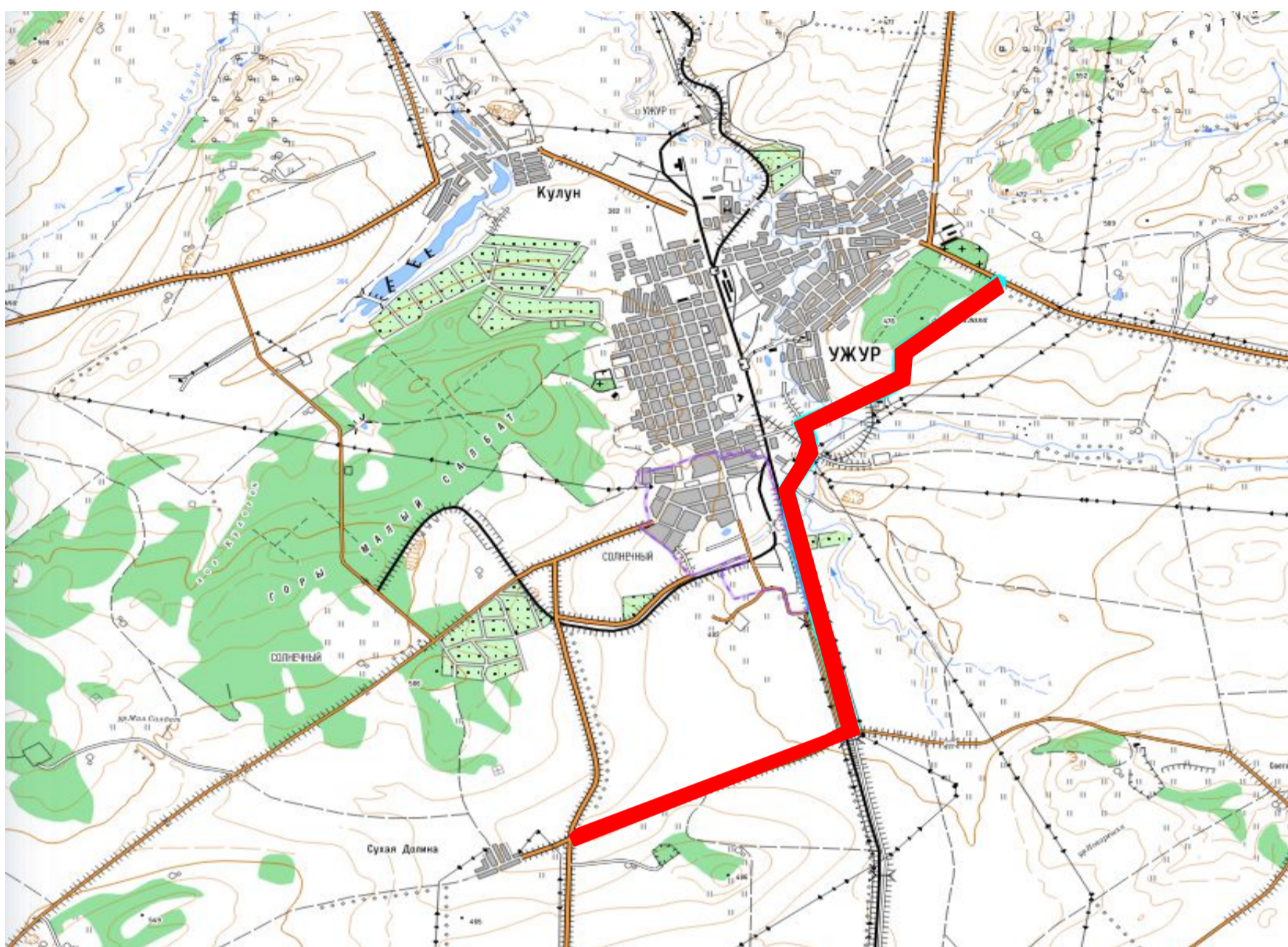
➤ сбор информации о ходе выполнения муниципальных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;

➤ 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 муниципального района и предложений о её корректировке.

Схема автомобильной дороги "Обход Ужура"



Приоритетное мероприятие для оптимизации схемы организации дорожного движения - капитальный ремонт автомобильной дороги "Обход Ужура"