

Общество с ограниченной ответственностью «Спектр - С»

УТВЕРЖДАЮ

Администрация Енисейского района

Глава Енисейского района

_____/_____
«__» _____ 2020

Общество с ограниченной ответственностью
«Спектр-С»

Директор ООО «Спектр-С»

_____/Хведченя Н.И./
«__» _____ 2020

**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования «Енисейский район»
Красноярского края
Количество томов 1**

СОГЛАСОВАНО

Министерство транспорта Красноярского края

Министр транспорта Красноярского края

_____/Димитров К.Н./

«__» _____ 2020

Администрация Турухановского района Красноярского края

Глава Турухановского района Красноярского края

_____/Голодед А.И./

«__» _____ 2020

Администрация Эвенкийского района Красноярского края

Глава Эвенкийского района Красноярского края

_____/Васильев Е.Я./

«__» _____ 2020

Администрация Северо-Енисейского района Красноярского
края

Глава Северо-Енисейского района Красноярского края

_____/Гайнутдинов И.М./

«__» _____ 2020

Администрация Мотыгинского района Красноярского края

Глава Мотыгинского района Красноярского края

_____/Габрат Е.П./

«__» _____ 2020

Администрация Казачинского района Красноярского края

Глава Казачинского района Красноярского края

_____/Озерских Ю.Е./

«__» _____ 2020

Администрация Пировского района Красноярского края

Глава Пировского района Красноярского края

_____/Евсеев А.И./

«__» _____ 2020

Администрация Бирилюсского района Красноярского края

Глава Бирилюсского района Красноярского края

_____/Лукша В.П./

«__» _____ 2020

Администрация Тюхтетского района Красноярского края

Глава Тюхтетского района Красноярского края

_____/Дзалба Г.П./

«__» _____ 2020

Ставрополь, 2020 год

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 | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Турухановского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Эвенкийского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Северо-Енисейского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Мотыгинского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Казачинского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Пировского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Бирилюсского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |
| Глава Тухтетского района | _____ / _____ (подпись) (ФИО) |

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|---------|
| <u>ВВЕДЕНИЕ</u> | 6-9 |
| <u>ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ</u> | 10-17 |
| <u>ПАСПОРТ КСОДД</u> | 18-19 |
| <u>ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ</u> | 20 |
| <u>ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА К КСОДД</u> | 21 |
| <u>1. ПОЛОЖЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА КСОДД В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРИЛЕГАЮЩИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)</u> | 22-35 |
| <u>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</u> | 36-53 |
| <u>2.1 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования</u> | 40-53 |
| <u>3. АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТКА КСОДД, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</u> | 53-59 |
| <u>4. РЕЗУЛЬТАТЫ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ ДОРОГ, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ, АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ДОРОГ</u> | 59-66 |
| <u>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</u> | 66-77 |
| <u>6. РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ ПАРКОВОК (ВИД ПАРКОВОК, КОЛИЧЕСТВО ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ, ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ)</u> | 78-82 |
| <u>7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | 83-85 |
| <u>8. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, ГОРОДСКОГО ОКРУГА ИЛИ ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ</u> | 85 |
| <u>9. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | 86-94 |
| <u>10. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ВИД, ЧАСТОТА ДВИЖЕНИЯ, СКОРОСТЬ СООБЩЕНИЯ), РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ПАССАЖИРОПОТОКОВ</u> | 94-105 |
| <u>11. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЙ</u> | 105-113 |

| | |
|---|---------|
| <u>12. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ</u> | 113129 |
| <u>13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | 129 |
| <u>ЭТАП 2. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЕНИСЕЙСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ</u> | 132223 |
| <u>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</u> | 133134 |
| <u>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</u> | 135137 |
| <u>1.3 ПО ОПТИМИЗАЦИИ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, УПРАВЛЕНИЮ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ, ВКЛЮЧАЯ АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ</u> | 137-138 |
| <u>1.4 ПО СОГЛАСОВАНИЮ (КООРДИНАЦИИ) РАБОТЫ СВЕТОФОРНЫХ ОБЪЕКТОВ (СВЕТОФОРОВ) В ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИЙ, ОПРЕДЕЛЁННЫХ В ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | 138 |
| <u>1.5 ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВУ И ОБУСТРОЙСТВУ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ</u> | 139-149 |
| <u>1.6 ПО ВВЕДЕНИЮ ПРИОРИТЕТА В ДВИЖЕНИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</u> | 149151 |
| <u>1.7 ПО РАЗВИТИЮ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА (ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ЗА ПРЕДЕЛАМИ ДОРОГ)</u> | 151152 |
| <u>1.8 ПО ВВЕДЕНИЮ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</u> | 152155 |
| <u>1.9 ПО ПРИМЕНЕНИЮ РЕВЕРСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ОДНОСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ ИЛИ ИХ УЧАСТКАХ</u> | 155158 |
| <u>1.10 ПЕРЕЧНЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ, ПРИМЫКАНИЙ И УЧАСТКОВ ДОРОГ, НА КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО ВВЕДЕНИЕ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ</u> | 158-161 |
| <u>1.11 ПО РАЗРАБОТКЕ, ВНЕДРЕНИЮ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, ЕЕ ФУНКЦИЯМ И ЭТАПАМ ВНЕДРЕНИЯ</u> | 161164 |
| <u>1.12 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ И ПЕШЕХОДНОЙ СВЯЗАННОСТИ ТЕРРИТОРИЙ</u> | 164 |
| <u>1.13 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</u> | 164167 |
| <u>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</u> | 168169 |
| <u>1.15 ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | 169-174 |

| | |
|---|-----------------------|
| <u>1.16 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</u> | <u>174</u> |
| <u>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.....</u> | <u>174175</u> |
| <u>1.18 ПО СКОРОСТНОМУ РЕЖИМУ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ ИЛИ В РАЗЛИЧНЫХ ЗОНАХ</u> | <u>175178</u> |
| <u>1.19 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ИНВАЛИДОВ</u> | <u>178180</u> |
| <u>1.20 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МАРШРУТОВ ДВИЖЕНИЯ ДЕТЕЙ К ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ</u> | <u>180185</u> |
| <u>1.21 ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ ДОРОГ, ДОРОГ ИЛИ УЧАСТКОВ ДОРОГ, ЛОКАЛЬНО - РЕКОНСТРУКЦИОННЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ, ПОВЫШАЮЩИМ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕТИ ДОРОГ В ЦЕЛОМ</u> | <u>186190</u> |
| <u>1.22 ПО РАССТАНОВКЕ РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | <u>191196</u> |
| <u>2 РАЗРАБОТКА ОЧЕРЕДНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ И УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД.....</u> | <u>196206</u> |
| <u>3 РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ПРОГНОЗНАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | <u>206208</u> |
| <u>3.1 ПРОГНОЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | <u>208214</u> |
| <u>3.2 ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.....</u> | <u>214</u> |
| <u>3.3 ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | <u>215-216</u> |
| <u>3.4 ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....</u> | <u>216217</u> |
| <u>3.5 ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ О ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> | <u>217-217</u> |

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 Енисейского района Красноярского края, утвержденная Решением Енисейского районного совета депутатов Красноярского края от 18.12.2012 года №24-315р, генеральных планов муниципальных образований, входящих в состав Енисейского муниципального района Красноярского края. Необходимо отметить, что Стратегия социально-экономического развития Енисейского района на момент разработки проекта КСОДД (2020 год) находится на утверждении.

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 «Енисейский район» Красноярского края (далее по тексту – МО «Енисейский район», Енисейский район Красноярского края¹).

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения.

¹ В соответствии с Уставом Енисейского района, пунктом 2 - Енисейский район наделен статусом муниципального района Законом Красноярского края от 25.02.2005 № 13-3140 «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Енисейский район и находящихся в его границах иных муниципальных образований». В соответствии с п.1, 2 статьи 2 Закона Красноярского края от 25.02.2005 года № 13-3140 (ред. от 11.11.2010) « Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Енисейский район и находящихся в его границах муниципальных образований» в состав территории муниципального образования Енисейский район входят межселенная территория и территории поселений: городское поселение: - поселок городского типа Подтесово, в состав которого входит населенный пункт поселок городского типа Подтесово: (абз. 1 в ред. Решений Енисейского районного Совета депутатов от 24.05.2011 № 11-140р, от 14.03.2014 № 32- 429р) сельские поселения: - Абалаковский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Абалаково (административный центр), деревня Смородинка, деревня Сотниково, деревня Усть-Тунгуска; - Верхнепашинский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Верхнепашино (административный центр), поселок Байкал, деревня Горская, деревня Прутовая, деревня Южаково; - Высокогорский сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт поселок Высокогорский (административный центр); - Городищенский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Городище (административный центр), деревня Каменск, деревня Рудиковка; - Епишинский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Епишино (административный центр), деревня Еркалово; - Железнодорожный сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт поселок Абалаково (административный центр); - Кривлякский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: поселок Кривляк (административный центр), деревня Никулино; - Луговатский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: деревня Безымянка (административный центр), поселок Александровский Шлюз, село Луговатка; - Майский сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт поселок Майское (административный центр); - Маковский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Маковское (административный центр), деревня Айдара, деревня Ворожейка, село Лосиноборское, деревня Суханова; - Малобельский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: деревня Малобелая (административный центр), деревня Мариловцева. - Новогородокский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: поселок Новый Городок (административный центр), поселок Касово; - Новокаргинский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: поселок Новокаргино (административный центр), поселок Верхнебельск, село Каргино, поселок Крутой Лог, деревня Савино, поселок Широкий Лог; - Новоназимовский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: поселок Новоназимово (административный центр), деревня Колмогорова, деревня Назимово, поселок Сергеево; - Озерновский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Озерное (административный центр), деревня Борки; - Плотбищенский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Плотбище (административный центр), деревня Ялань; - Погодаевский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Погодаево (административный центр), деревня Анциферове, деревня Паршино; - Подгорновский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Подгорное (административный центр), деревня Верхнекемское, деревня Масленникова; - Потаповский сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт село Потапово (административный центр); - Сымский сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт село Сым (административный центр); (абз. 24 в ред. Решения Енисейского районного Совета депутатов от 24.05.2011 № 11-140р) - Усть-Кемский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: поселок Усть-Кемь (административный центр), деревня Шадрино; - Усть-Питский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Усть-Пит (административный центр), поселок Шишмарев; - Чалбышевский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Чалбышево (административный центр), деревня Тархово; - Шапкинский сельсовет, в состав которого входит сельский населенный пункт поселок Шапкино (административный центр); - Ярцевский сельсовет, в состав которого входят сельские населенные пункты: село Ярцево (административный центр), поселок Напарино, деревня Нижнешадрино, деревня Фомка. (п. 4 в ред. Решения Енисейского районного Совета депутатов от 22.06.2010 № 4-53р, от 31.10.2012 № 22-299р).

Целью Этапа 1 является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры Енисейского района 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 Енисейского района 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 Енисейского района Красноярского края;
- оптимизации парковочного пространства на территории Енисейского района Красноярского края;
- оптимизации и развитию пешеходной и велотранспортной инфраструктуры Енисейского района Красноярского края.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Енисейского района 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 Енисейского района.

| № п/п | Перечень основных требований | Содержание требований |
|----------|--|---|
| 1 | Общие данные | |
| 1.1. | Заказчик | Администрация Енисейского района Красноярского края |
| 1.2. | Объект выполнения работ | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в муниципальном образовании «Енисейский муниципальный район» (далее КСОДД) |
| 1.3. | Место выполнения работ | Красноярский край, территория Енисейского района. |
| 1.4. | Основание разработки КСОДД для | Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Федеральный закон от 29.12.2017 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) Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения", другие действующие нормативные документы и правовые акты. |
| 1.5. | Основные цели и задачи разработки документации | <ul style="list-style-type: none"> - формирование комплексных решений по организации дорожного движения; - реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения; - обеспечение безопасности дорожного движения; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов; - повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду; - размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и (или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных |
| 1.6. | Технические требования | Документация по ОДД должна быть разработана в соответствии с Правилами подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденными приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480 и соответствовать всем требованиям законодательства Российской Федерации в области градостроительной деятельности, дорожной |

| | | |
|------|------------------|--|
| | | деятельности, обеспечения безопасности дорожного движения, экологической безопасности и технического регулирования. |
| 2. | Разработка КСОДД | |
| 2.1. | Общие положения | <p>Разрабатывается и утверждается на срок 15 лет.</p> <p>Разработанные в КСОДД мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимосвязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.</p> <p>КСОДД разрабатывается по принципам:</p> <ul style="list-style-type: none"> - учета долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения; - использования мероприятий организации дорожного движения, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации; - использования технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения; - обеспечения комплексности при решении проблем организации дорожного движения. |
| 2.2. | Состав | <p>КСОДД должна включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) паспорт КСОДД; 2) характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации; 3) мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации; 4) оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения; 5) оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения. <p>В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения и обеспечения качества транспортного обслуживания населения на территории муниципальных образований разработчиком КСОДД в составе КСОДД могут быть подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка КСОДД, и документов, указанных в <u>пункте 2 статьи 16 Закона об организации дорожного движения</u>. Данные предложения направляются разработчиком КСОДД в адрес органов местного самоуправления для принятия решения о целесообразности их реализации.</p> |
| 2.3. | Содержание | <p>Паспорт КСОДД должен содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> – наименование КСОДД, – основания для разработки КСОДД, – наименование заказчика и исполнителя (разработчика 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.

Характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации приводится для территории Енисейского муниципального района и должна включать:

1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации);

2) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских и сельских поселений, материалов инженерных изысканий;

3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность;

4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории;

5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов;

6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);

7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее — ТСОДД);

8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района;

9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения;

10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;

11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии);

12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и

здоровье населения;

13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения.

В мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по:

1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;

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

3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;

4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;

5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;

6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);

8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;

10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;

11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения;

12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

13) организации движения маршрутных транспортных средств;

14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;

- 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- 16) организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 17) 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;
- 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

При разработке мероприятий по организации дорожного движения необходимо учитывать снижение негативного воздействия на окружающую среду от транспортных средств. Мероприятия по организации дорожного движения должны выработываться с учетом предложений подразделений территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющих федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения (при наличии).

При моделировании дорожного движения должен осуществляться анализ и выбор средств программного обеспечения для моделирования, сбор и подготовка исходных данных для построения модели дорожного движения, ввод полученных данных в указанную модель, верификация и валидация такой модели, выполнение экспериментов, интерпретация и анализ их результатов, прогнозирование и построение модели перспективной ситуации, формирование отчетных материалов.

Прогнозирование и построение модели перспективной ситуации должны осуществляться, в том числе, на основе прогноза социально-экономического и градостроительного развития Енисейского муниципального района, прогноза транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по дорогам муниципального района, прогноза развития объектов транспортной инфраструктуры, прогноза развития сети дорог Енисейского муниципального района, 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>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 Енисейского муниципального района.</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-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования.</p> <p>Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения должна включать:</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 <ul style="list-style-type: none"> – 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> |
| 2.4. | Требования оформлению | <p>Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Енисейского 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>КСОДД следует оформлять в виде брошюры в переплете формата 297 x 420 (A3) - в двух экземплярах, на электронном носителе информации - в двух экземплярах, в форматах для печати (например, PDF) и с возможностью редактирования (Corel, Microsoft Word, Excel или эквивалент), с возможностью размножения информации.</p> <p>КСОДД должны содержать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) титульный лист; 2) лист согласований и заключений согласующих органов и организаций; 3) содержание; 4) введение; 5) задание на проектирование КСОДД; 6) паспорт КСОДД; |

- 7) пояснительную записку;
- 8) графический материал (схемы, чертежи).

На титульном листе должно быть указано:

- 1) название территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;
- 2) наименование органа местного самоуправления, должность, подпись, фамилия и инициалы должностного лица органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении одного муниципального образования либо его части), дата утверждения КСОДД;
- 3) наименование организации, осуществляющей разработку КСОДД, должность, подпись, фамилия и инициалы руководителя такой организации, дата разработки КСОДД;
- 4) наименование органов и организаций, осуществляющих согласование КСОДД, даты согласования КСОДД;
- 5) номер тома, количество томов.

Введение должно содержать краткое пояснение о проведенной работе, включая краткую характеристику дорожно-транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения.

Паспорт КСОДД должен содержать информацию в соответствии с пунктами 2.2 и 2.3 настоящего технического задания.

Пояснительная записка должна содержать следующую информацию:

- 1) оценку существующей дорожно-транспортной ситуации;
- 2) описание мероприятий по организации дорожного движения, включающее результаты моделирования дорожного движения на расчетный срок и обоснование принятых решений;
- 3) предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;
- 4) результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источников такого финансирования;
- 5) результаты расчета эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на основе топосъемки или ортофотоплана высокого разрешения в масштабе 1:5000 (для локальных мероприятий — в масштабе 1:1000), которые должны характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории).

Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД.

Схемы, чертежи пересечений в разных уровнях и сложных пересечений в одном уровне следует изготавливать отдельно

| | | |
|------|--|--|
| | | <p>в масштабе 1:100.</p> <p>Рекомендуемый образец условных обозначений элементов обустройства дороги для КСОДД и ПОДД приведены в <u>приложении № 2</u> к Правилам подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденным приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.</p> |
| 2.5. | Требования к согласованию проектов КСОДД | <p>Подготовку, согласование и утверждение КСОДД необходимо осуществлять в соответствии с требованиями Федерального закона от 29.12.2017 № 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>Исполнитель (разработчик КСОДД) представляет проект КСОДД на согласование в органы и организации, указанные в <u>части 9 статьи 17</u> Закона об организации дорожного движения (далее - органы и организации, рассматривающие КСОДД).</p> <p>Исполнителю надлежит получить заключение по итогам рассмотрения проекта КСОДД органы и организации, рассматривающие КСОДД, в письменной форме и в форме электронного документа. Заключение должно содержать информацию о согласовании проекта КСОДД или об отказе в согласовании с указанием замечаний. Заключение является неотъемлемой частью КСОДД.</p> <p>Исполнитель должен повторно представить доработанный КСОДД в органы и организации, рассматривающие КСОДД не позднее тридцати календарных дней с даты получения заключения, содержащего информацию об отказе в согласовании КСОДД.</p> |

Паспорт КСОДД

| | |
|--|--|
| Наименование КСОДД | Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования «Енисейский район» Красноярского края |
| Основания для разработки | <p>1.1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения».</p> <p>1.2. Градостроительный кодекс Российской Федерации.</p> <p>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»;</p> <p>1.4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 №480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p> |
| Заказчик | Администрация Енисейского района Юридический адрес: 663180, Красноярский край, Енисейский муниципальный район, город Енисейск, улица Ленина, 118 |
| Ответственный исполнитель программы | Администрация Енисейского района Юридический адрес: 663180, Красноярский край, Енисейский муниципальный район, город Енисейск, улица Ленина, 118 |
| 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 | <p>Целью проекта является формирование комплексных решений, на основе проведенных исследований и предложенных мероприятий, об организации дорожного движения на территории муниципального образования, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.</p> <p>Задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - исследование имеющейся ситуации в области безопасности дорожного движения; - разработка научно-обоснованных предложений по обеспечению безопасности дорожного движения; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов; - повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; - организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства |

| | |
|--|--|
| | <p>различного функционального назначения;</p> <ul style="list-style-type: none"> - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду. |
| <p>Показатели оценки эффективности организации дорожного движения</p> | <ul style="list-style-type: none"> - 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. |
| <p>Срок и этапы реализации КСОДД</p> | <p>Срок реализации программы – 2036 год. Этапы реализации программы: первый этап – с 2020 по 2024 гг.; второй этап – с 2025 по 2035 гг.</p> |
| <p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения</p> | <p>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 развитию сети дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом, представлены в таблицах 15-15.3.</p> |
| <p>Объемы и источники их финансирования</p> | <p>Суммарный объем – 573 633,0 тыс. руб.</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 «ЕНИСЕЙСКИЙ 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 «Енисейский муниципальный 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 Хакассией;
- 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 районами 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.

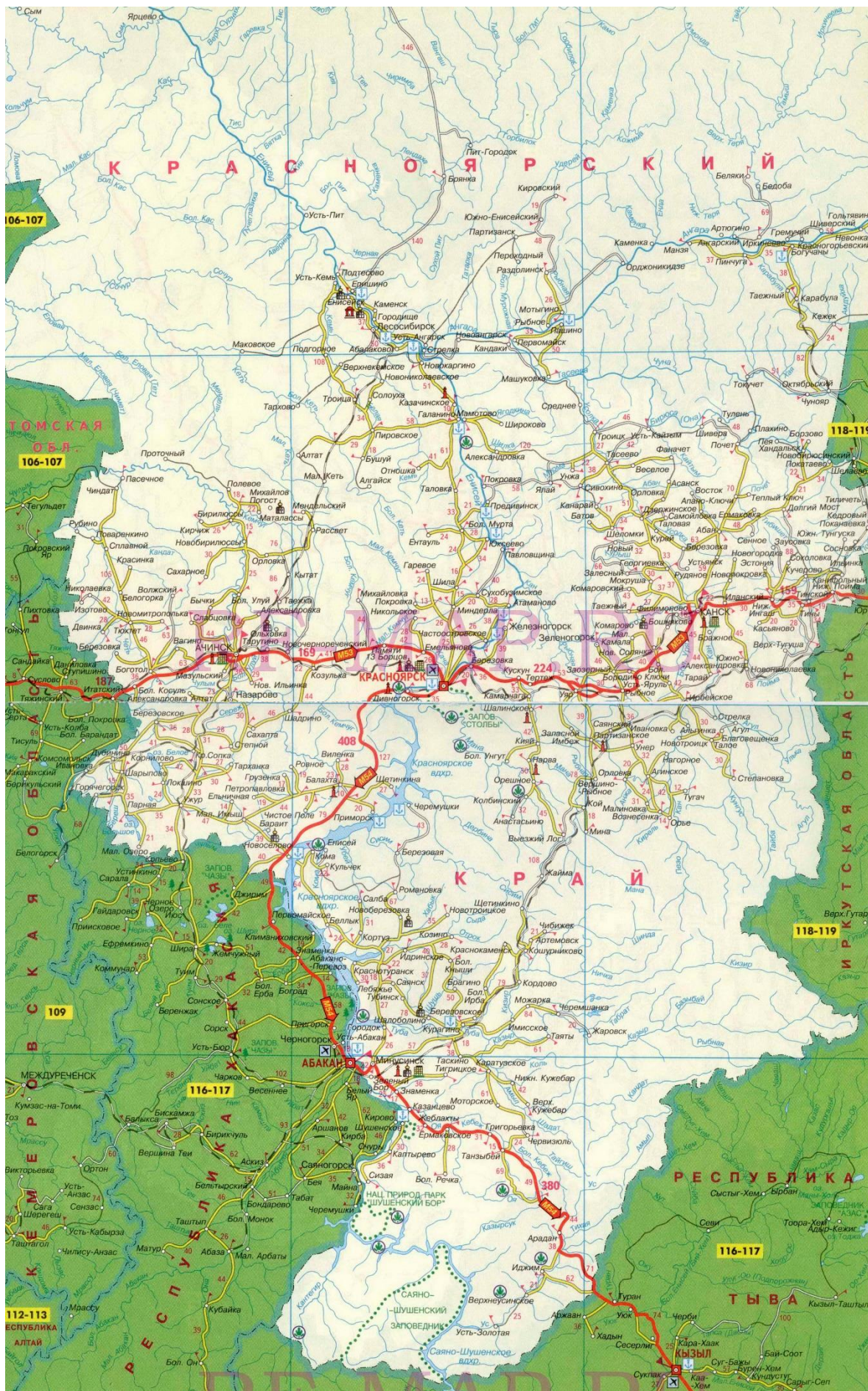
Пригородные железнодорожные поезда в крае решают важную социальную задачу не только по перевозке пассажиров, но и по:

- 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 авиаперевозок, 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 рисунке 1.



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

Связь между городами и районами Красноярского края обеспечивают основные автомагистрали регионального значения «Ачинск – Назарово – Шарыпово», проходит параллельно железной дороге, «Красноярск – Енисейск» проходит по территории 5 (пяти) муниципальных районов, «Канск – Тасеево – Троицк» – практически подходит к Ангаре в совокупности с местными дорогами с выходом через зимнюю переправу на Ангаре в Мотыгинский район. Эта дорога также пересекает территорию ряда муниципальных районов в левобережье Ангары, «Канск – Абан – Богучаны – Кодинск» ведет в восточные районы промрайона.

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 микрорайонов: Центральный, Западный, Восточный, Приангарский, Южный и Северный.

В состав Западного микрорайона входит 10 (десять) муниципальных районов: Ачинский, Боготольский, Большеулуйский, Козульский, Новоселовский, Назаровский, Бирилюсский, Тюхтетский, Шарыповский, Ужурский, 4 (четыре) города: Ачинск, Боготол, Назарово и Шарыпово и ЗАТО п. Солнечный.

Инфраструктурное развитие микрорайона в качестве крупнейшего проекта предусматривает развитие автодорожной сети межрегионального значения «Ужур – Шарыпово – Тисуль – Мариинск». Транспортные проекты краевого и местного уровня будут ориентированы на более полное обеспечение потребностей экономики и населения территории микрорайона.

Енисейский район административно-территориальная единица и муниципальное образование.

Енисейский район в соответствии с Законом Красноярского края от 11.11.2010 года №11-5223 (в редакции Закона от 21.11.2013 года №5-1826) «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Енисейский район и находящихся в его границах иных муниципальных образований» является муниципальным образованием, наделенным статусом муниципального района.

Енисейский район расположен в западной части Красноярского края в 357 км к западу от краевого центра – город Красноярск и граничит:

➤ на севере с землями Туруханского и Эвенкийского районами Красноярского края;

- на востоке с землями Северо-Енисейским и Мотыгинским районами Красноярского края;
- на юго-востоке с землями Казачинского района;
- на юге с землями Пировского, Бирилюсского и Тюхтетского районами Красноярского края;
- на западе с землями Томской области и Ханты-Мансийским автономным округом.

Площадь Енисейского района составляет 106 300 км² (106,3 тыс.км²), что составляет 4,5% от территории Красноярского края.

В состав Енисейского района входят 26 (двадцать шесть) муниципальных образований: 1 (одно) городское и 25 (двадцать пять) сельских поселений:

- городское поселение – поселок городского типа Подтёсово, единственный населенный пункт в составе;
- Абалаковский сельсовет, в составе села Абалаково, деревень Смородинка, Сотниково, Усть-Тунгуска, с административным центром в селе Абалаково;
- Верхнепашинский сельсовет, в составе село Верхнепашино (административный центр), поселок Байкал, деревень: Горская, Прутовая, Южаково;
- Высокогорский сельсовет, в составе поселок Высокогорский, единственный населенный пункт в составе;
- Городищенский сельсовет, в составе село Городище (административный центр), деревни: Каменск, Рудиковка;
- Епишенский сельсовет, в составе село Епишино (административный центр), деревня Еркалово;
- Железнодорожный сельсовет, в составе поселок Абалаково, единственный населенный пункт в составе;
- Кривлякский сельсовет, в составе поселок Кривляк (административный центр), деревня Никулино;

- Луговатский сельсовет, в составе поселок Александровский Шлюз (административный центр), деревня Безымянка, село Луговатка;
- Майский сельсовет, в составе поселок Майское, единственный населенный пункт в составе;
- Маковский сельсовет, в составе село Маковское (административный центр), деревни: Айдара, Ворожейка, Суханово, село Лосиноборское;
- Малобельский сельсовет, в составе деревня Малобелая (административный центр), деревня Мариловцева;
- Новгородокский сельсовет, в составе поселок Новый Городок (административный центр), поселок Касово;
- Новокаргинский сельсовет, в составе поселок Новокаргино (административный центр), поселки: Верхнебельск, Крутой Лог, Широкий Лог, деревня Савино, село Каргино;
- Новоназимовский сельсовет, в составе поселок Новоназимово (административный центр), деревни: Назимово, Колмогорово, поселок Сергеево;
- Озерновский сельсовет, в составе село Озерное (административный центр), деревня Борки;
- Плотбищенский сельсовет, в составе село Плотбище (административный центр), деревня Ялань;
- Погодаевский сельсовет, в составе село Погодаево (административный центр), деревни: Анциферово, Паршино;
- Подгорновский сельсовет, в составе село Подгорное (административный центр), деревни: Верхнекемское, Масленниково;
- Потаповский сельсовет, в составе село Потапово единственный населенный пункт в составе;
- Сымский сельсовет, в составе село Сым, единственный населенный пункт в составе;

- Усть-Кемский сельсовет, в составе поселок Усть-Кемь (административный центр), деревня Шадрино;
- Усть-Питский сельсовет, в составе село Усть-Пит (административный центр), поселок Шишмарево;
- Чалбышевский сельсовет, в составе село Чалбышево (административный центр), деревня Тархово;
- Шапкинский сельсовет, в составе поселок Шапкино, единственный населенный пункт в составе;
- Ярцевский сельсовет, в составе село Ярцево (административный центр), поселок Напарино, деревни: Нижнешадрино, Фомка.

Административно - территориальное устройство Енисейского района представлено на рисунке 2.



Территория муниципального образования Енисейский муниципальный район расположена в северо-западной части Красноярского края и граничит:

- на севере – с Тюменской областью, Туруханским и Байkitским районами,

- на востоке – с Северо-Енисейским и Мотыгинским;

- на юге – с Казачинским, Пировским, Бирилюсским и Тюхтетским районами;

- на западе – с Томской областью.

Территория муниципального района составляет – 106143 км².

Енисейский район протянулся от 58 градуса северной широты на 400 км с юга на север. Его территория приравнена к территориям Крайнего Севера.

На территории района размещены:

- 2 (два) города – Енисейск и Лесосибирск,

- 1 (один) поселок городского типа,

- 25 (двадцать пять) сельских администраций,

- 64 (шестьдесят четыре) сельских населенных пункта.

Енисейский район характеризуется выгодным транспортно-географическим положением, имеет воздушное, водное и автомобильное сообщение, с городом Красноярском – административно-хозяйственным центром Красноярского края.

Район делит на две части, проходящий в меридиональном направлении транспортный коридор, состоящий из судоходной реки Енисей, являющейся основной водной артерией края и автодороги краевого значения «Красноярск-Енисейск»².

Данный транспортный коридор обеспечивает выход района в южном направлении к краевому центру на основную дорожную сеть края и страны, в восточном направлении по реке Ангара в районы Нижнего Приангарья, в северном направлении в Эвенкию и в Арктику на Северный морской путь.

² В соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Красноярского края, утвержденным постановлением совета администрации Красноярского края от 17 июня 2002 года №205-п (с изменениями на 22.12.2016 №660-п).

Самое крупное поселение района – посёлок Подтёсово – основная ремонтно-эксплуатационная база речного флота на нижней Ангаре и Енисее.

Сообщение поселка с городом Енисейском (18 км), городом Красноярском (365 км) и ближайшими населенными пунктами левого берега в летнее время осуществляется водным транспортом (в районе имеются речпорты, ведомственные причалы в городе Енисейск, городе Лесосибирск, селе Абалаково, поселке Ярцево, поселке Бор), а также автомобильным – через паромную переправу. В зимнее время транспортные связи осуществляются автотранспортом по ледовой переправе при условии своевременной чистки дорог от снежных заносов. Местная сеть дорог представлена дорогами с капитальным и переходным типом покрытия. Ближайшая железнодорожная станция находится в 60 км от поселка, в городе Лесосибирске. Также станция существует в селе Абалаково. Возможно воздушное сообщение Подтёсово с городом Енисейском – ближайший аэропорт, и через него с другими пунктами, охваченными сетью воздушных трасс.

Транспортно-географическое положение района оценивается как удовлетворительное – наличие автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного сообщений создают комфортные условия для освоения минерально-сырьевых, лесных ресурсов района и развития экономики в целом. Но слаборазвитая дорожная инфраструктура, которая в большей степени представлена дорогами сезонного действия – зимниками, сдерживает темпы развития района.

Автомобильные дороги федерального значения не проходят по территории Енисейского муниципального района Красноярского края.

По региональным или межмуниципальным и местным дорогам осуществляется выход в соседние районы края, 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 Енисейского района 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». На территории района расположена железнодорожная станция «Абалаково». Станция - относится 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.

Протяженность железнодорожных путей составляет 140 км, все пути электрифицированы переменным током.

Енисейский район на карте Красноярского края представлен на рисунке 3.



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 чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом 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 городских 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 федерального 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 Енисейский 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; муниципальных районов;

2) схемы территориального планирования (СТП).

На уровне Енисейского района 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 Енисейского района Красноярского края, утвержденная Решением Енисейского районного совета депутатов Красноярского края от 18.12.2012 года №24-315р;

➤ Генеральный план поселка Высокогорский Енисейского района, утвержденный решением Совета депутатов Высокогорского сельсовета от 25.12.2012 №5-27р;

➤ Генеральный план поселка Подтесово Енисейского района, утвержденный решением Совета депутатов Подтесовского сельсовета от 31.05.2007 №31-21;

➤ Генеральный план Верхнепашинского сельсовета Енисейского района, утвержденный решением Совета депутатов Верхнепашинского сельсовета в 2019 году.

Также разработаны и находятся на согласовании генеральные планы: села Абалаково, село Шапкино, поселок Майский, поселок Новоазимово.

Следует отметить, что Генеральные планы на территории:

- Абалаковского сельсовета (кроме села Абалаково – генеральный план находится на согласовании) - отсутствует;

- Городищенского сельсовета - отсутствует;

- Епишенского сельсовета - отсутствует;

- Железнодорожного сельсовета – отсутствует;
- Кривлякского сельсовета – отсутствует;
- Луговатского сельсовета- отсутствует;
- Маковского сельсовета – отсутствует;
- Малобельского сельсовета – отсутствует;
- Новгородокского сельсовета – отсутствует;
- Новокаргинского сельсовета – отсутствует;
- Новомазиновского сельсовета (кроме поселка Новоазимово – генеральный план на согласовании) – отсутствует;
- Озерновского сельсовета – отсутствует;
- Плотбищенского сельсовета – отсутствует;
- Погодаевского сельсовета – отсутствует;
- Подгорновского сельсовета – отсутствует;
- Потаповского сельсовета – отсутствует;
- Сымского сельсовета – отсутствует;
- Усть-Кемского сельсовета – отсутствует;
- Усть-Питского сельсовета – отсутствует;
- Чалбышевского сельсовета – отсутствует;
- Ярцевского сельсовета – отсутствует.

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 строгом 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 Енисейского района Красноярского края является основополагающим документом территории, на базе которого формируются комплексные целевые программы по экономическому и социальному развитию Енисейского района, 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 Енисейского района 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 Енисейского муниципального района будет осуществляться путем реализации запланированных мероприятий органами управления района через градостроительную, земельную, инвестиционную, экономическую политики.

В схеме территориального планирования Енисейского района Красноярского края выполнен и представлен перечень мероприятий по территориальному планированию Енисейского района 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 Енисейского района, 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 Енисейского района 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 уровня.

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 развития 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 сельсоветов, входящих в состав Енисейского района Красноярского края, являются основными документами, определяющими долгосрочную стратегию градостроительного развития и условия формирования среды жизнедеятельности муниципальных образований.

Согласно перечню Генеральных планов сельсоветов, входящих в состав Енисейского района, Схеме территориального планирования Енисейского района, Схеме территориального планирования Красноярского края предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры транспортному обеспечению. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблицах 15-15.3 Этапа 2 настоящего Документа.

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся территории Енисейского района, 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 Енисейского района действуют:

В связи с отсутствием стратегии социально-экономического развития Енисейского района, разработчик опирался на документы разработанные и утвержденные, а то есть действующие на территории Енисейского муниципального района, указанные выше.

Согласно вышеуказанному перечню документов, предусмотрены мероприятия по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры. Полный перечень предлагаемых мероприятий представлен в таблице 15-15.3 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 Енисейского района на 01.01.2020 год составляет – 22 281³ человек.

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

Таблица 1

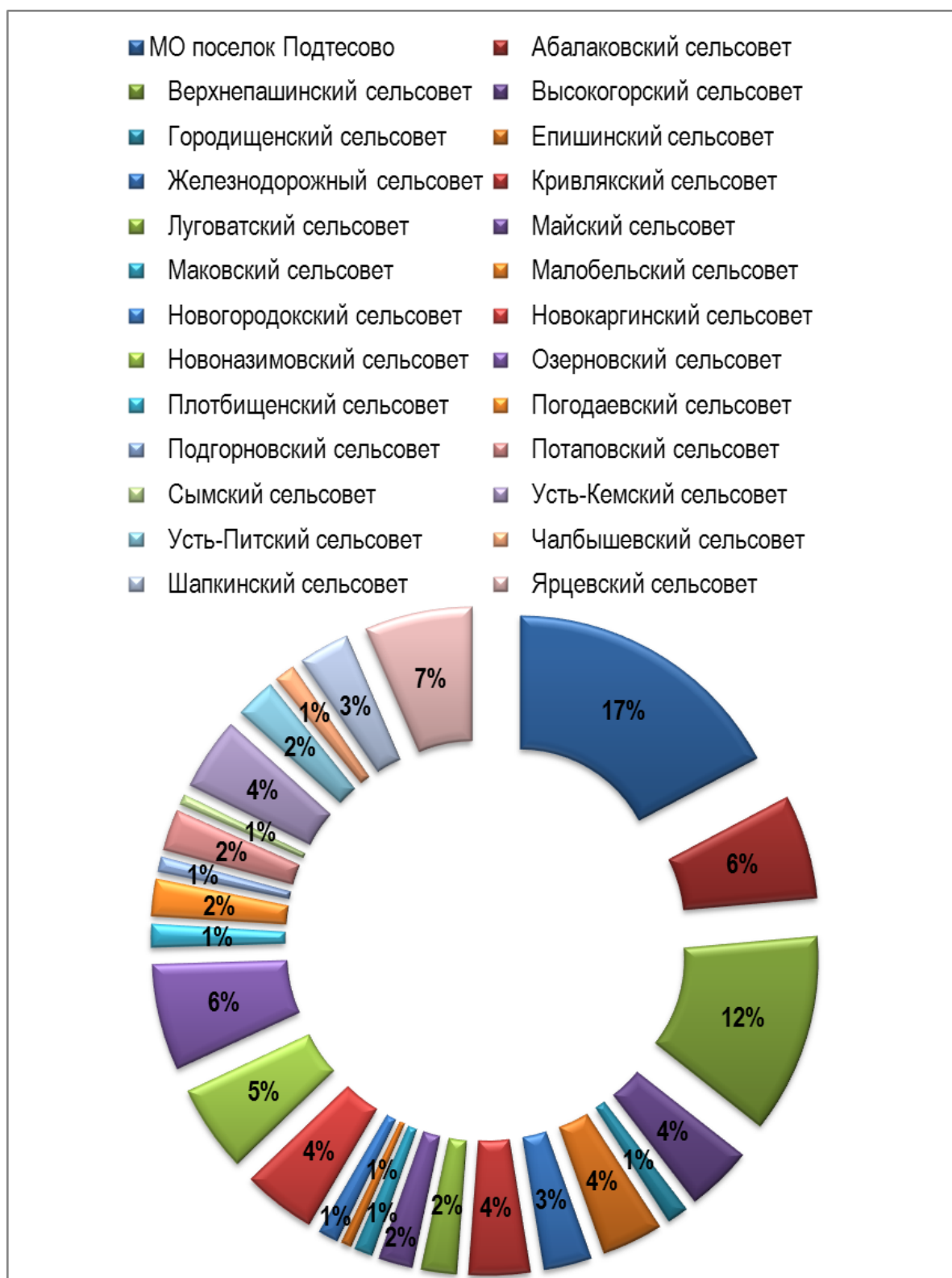
| № п/п | Показатель | В том числе по годам | | |
|-------|--------------------------------|----------------------|---------|---------|
| | | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. |
| 1 | Енисейский муниципальный район | 22 713 | 22 440 | 22 281 |
| 2 | городское население | 3 843 | 3 821 | 3 816 |
| 3 | сельское население | 18 870 | 18 619 | 18 465 |

Демографическая ситуация на территории Енисейского района за представленный период характеризуется значительным сокращением численности населения.

Средний размер сельского поселения – 352 человека. Наиболее крупными сельскими населенными пунктами являются: село Абалаково, село Верхнепашино, поселок Высокогорский, поселок Новоазимово, село Озерное, поселок Усть-Кемь, село Ярцево.

³ 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).

Структура распределения населения по муниципальным образованиям Енисейского района, представлена на диаграмме 1.



За последние 3 (три) года численность населения сократилась на 1,9% (432 чел.). Тенденция ежегодного снижения численности населения Енисейского района 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 целом⁴ 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 Енисейского района, приведен ниже.

Обеспеченность Енисейского района видами культурно-бытового и социального обслуживания различная. В районе наблюдается нехватка детских дошкольных учреждений, обеспеченность которыми составляет – 66,6%. Недостаточна обеспеченность населения района учреждениями

⁴ 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). Внутрикравая 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.

здравоохранения, спортивными объектами, предприятиями общественного питания, объектами бытового обслуживания.

Общеобразовательные школы:

Обеспеченность образовательными школами в районе составляет – 136,9%. В Енисейском районе 17 средних школ, 6 основных общеобразовательных школ, 12 филиалов – начальных образовательных школ и 1 филиал – основная общеобразовательная школа. Вместимость всех школ составляет – 4 989 мест. Так же функционирует по одному филиалу (начальные школы) в деревне Якша и деревне Налимное Луговатского сельсовета.

Внешкольные учреждения, дополнительное образование детей:

Дополнительное образование в сфере культуры представлено «Детской школой искусств в рабочем поселке Подтесово» вместимостью – 200 мест, «Детской школой искусств в селе Верхнепашино» вместимостью – 200 мест, МБОУ ДОД «Енисейским районным центром детского творчества» (с. Ярцево) вместимостью – 100 мест, «Детско-юношеской спортивной школой имени Ф.В. Вольфа» в рабочем поселке Подтесово вместимостью – 65 мест и в поселке Усть-Кемь – 8 мест.

Общая вместимость внешкольных учреждений района составляет – 573 места, обеспеченность населения данными учреждениями составляет – 157,4%.

Дошкольные учреждения:

На территории района функционирует 15 детских садов. Общая вместимость дошкольных учреждений составляет – 1015 мест. Обеспеченность района дошкольными учреждениями составляет – 66,6%. Детские дошкольные учреждения расположены не во всех населенных пунктах района, где это необходимо. Фактическая очередность составляет 483 человека.

Учреждения здравоохранения:

Сеть учреждений здравоохранения Енисейского района представлена 5 участковыми больницами: рабочий поселок Подтесово, село Епишино, поселок Новокаргино, поселок Новоазимово, село Ярцево, общей вместимостью – 130

коек; 7 амбулаторно-поликлиническими учреждениями общей вместимостью – 131 посещений в смену; а так же 28 ФАПами.

Участковые больницы обеспечивают потребность населения района на 64,0%. Помимо участковых больниц жители Енисейского района пользуются услугами Центральной районной больницы (ЦРБ), которая на 12% обеспечивает потребность в больничных койках, большая часть коек ЦРБ предназначена для обеспечения потребности жителей города Енисейска. Таким образом, обеспеченность населения Енисейского района больничными койками составляет 76,0%.

Обеспеченность районными амбулаторно-поликлиническими учреждениями составляет – 46,8% с учетом вместимости поликлиник ЦРБ обеспеченность жителей района составляет – 100,0%.

Во всех участковых больницах и амбулаториях работают стоматологические кабинеты, клиничко-диагностические лаборатории, физиокабинеты.

На территории района функционирует 28 ФАПов. Обеспеченность жителей ФАПами составляет – 127,3%. Все существующие ФАПы района расположены в приспособленных зданиях. Так же на территории района функционируют 3 аптеки.

Учреждения социальной защиты:

На территории Енисейского района в селе Верхнепашино расположено Краевое государственное бюджетное учреждение социального обслуживания «Социально-реабилитационный центр для несовершеннолетних «Енисейский» вместимостью – 20 мест.

Ежегодно администрация района в лице Управления социальной защиты населения проводятся мероприятия по социальной поддержке граждан пожилого возраста и инвалидов направленные на улучшение социального и материального положения пенсионеров и инвалидов. Так же социальную поддержку населению оказывает МБУ «Комплексный центр социального обслуживания населения Енисейского района».

Учреждения культуры и искусства:

На территории Енисейского района функционирует 19 домов культуры и 11 клубов, общей вместимостью – 3220 мест. Обеспеченность населения учреждениями клубного типа составляет – 72,1%. Некоторые дома культуры и клубы расположены в зданиях с большим процентом износа, в приспособленных зданиях и требуют замены.

В районе насчитывается 30 объектов библиотек. Обеспеченность жителей района библиотеками составляет – 200%. Некоторые объекты расположены в приспособленных зданиях, в зданиях с большим процентом износа, поэтому на перспективу требуют сноса и замены.

Спортивные сооружения:

На территории Енисейского района расположены несколько спортивных залов общего пользования, общей вместимостью – 612 м² площади пола. Остальные спортивные залы располагаются в общеобразовательных школах.

Наиболее острая проблема в недостаточной обеспеченности спортивными залами наблюдается в селе Верхнепашино и в селе Ярцево.

Торговля и общественное питание:

Сеть общественного питания района представлена 5 кафе и закусочными общей вместимостью – 195 мест. Обеспеченность населения объектами общественного питания низкая – 18,0%.

Торговая сеть района представлена магазинами общей торговой площадью – 5 312,3 м². Обеспеченность населения района объектами торговли составляет – 65,1%.

Предприятия бытового обслуживания и коммунального хозяйства:

Предприятия бытового обслуживания расположены в рабочем поселке Подтесово, село Верхнепашино, село Озерное, общей вместимостью – 19 рабочих мест. Обеспеченность жителей района объектами бытового обслуживания составляет – 15%.

Учреждения связи:

На территории Енисейского района услугами почтовой связи оказывает Енисейский почтамп УФПС Красноярского края – филиал ФГУП «Почта России».

Для организации почтовых и прочих услуг на территории Енисейского района функционирует 20 отделений связи. Обеспеченность жителей учреждениями связи составляет – 100%

Пожарное депо:

В районе функционирует 13 пожарных депо общей вместимостью – 34 единицы специальной техники, а также пожарной пост в деревне Безымянка.

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 Енисейского района 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 Енисейского района функционально складывается:

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

Автомобильными дорогами с твердым покрытием⁵ не ниже пятой технической категории и отвечающие требованиям действующих строительных норм и правил, условиям безопасности движения

⁵ 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.

автомобильного транспорта, обеспеченные производственными объектами, необходимыми для содержания автомобильных дорог:

- Красноярск-Енисейск (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-044);
- Мотыгино – Широкий Лог (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-045);
- Епишино – Северо-Енисейский (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-052);
- Енисейск – Высокогорский (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-339);
- Енисейск – Горская (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-340);
- Енисейск – паром через Енисей (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-341);
- Енисейск – Погодаево – Баженово (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-042);
- Еркалово – Подтесово (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-343);
- Обход Еркалово (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП РЗ 04К-344);
- Подъезд к Малобелой (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-347);
- Подъезд к станции Абалаково (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-348);
- Подъезд к Рудиковке (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-349);
- Подъезд к Байкалу (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-350);
- Подъезд к Городищу (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-351);

- Подъезд к п. Енисейск – 15 (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-352);
- Подъезд к Усть-Кеми (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-353);
- Подъезд к Южаково (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-354);
- Подъезд к д. Савино (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-355);
- Подъезд к деревне Мариловцева (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-356);
- Подъезд к паромной переправе (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-357).

Автомобильными дорогами, включающими 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:

- «Енисейск – Ярцево – Ворогово – Бор» - Луговатка (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-017);
- «Усть – Кемь – Новоазимово» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-018);
- «Ялань – Маковское» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-019);
- «Ярцево – Сым» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-020);
- «Высоокгорский – Усть-Ангарск» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-021);

➤ Обход Енисейска (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-022);

➤ «Момотово – Захаровка – Стрелка» (идентификационный номер автомобильной дороги 04 ОП МЗ 04Н-023).

2. Посредством автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципальных образований, входящих в состав Енисейского района Красноярского края.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в таблице 2.

Таблица 2

| Наименование МО | | Протяженность, км (на 01.01.2020) | | | |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------|---------------------------------------|
| | | Общая | Городские и сельские поселения | Район | Зимние автодороги и ледовые переправы |
| Итого: | | 369,0 | 330,1 | 38,9 | 0,0 |
| Енисейский район | | 369,0 | 330,1 | 38,9 | 0,0 |
| Район | | 0,0 | | | |
| 1 | Абалаковский сельсовет | 18,0 | 18,0 | х | |
| 2 | Верхнепашинский сельсовет | 32,9 | 32,9 | х | |
| 3 | Высокогорский сельсовет | 14,2 | 14,2 | х | |
| 4 | Городищенский сельсовет | 5,3 | 5,3 | х | |
| 5 | Епишинский сельсовет | 7,9 | 7,9 | х | |
| 6 | Железнодорожный сельсовет | 14,0 | 14,0 | х | |
| 7 | Кривлякский сельсовет | 16,1 | 16,1 | х | |
| 8 | Луговатский сельсовет | 8,3 | 8,3 | х | |
| 9 | Майский сельсовет | 7,6 | 7,6 | х | |
| 10 | Маковский сельсовет | 9,0 | 9,0 | х | |
| 11 | Малобельский сельсовет | 3,3 | 3,3 | х | |

| Наименование МО | | Протяженность, км (на 01.01.2020) | | | |
|-----------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------|---------------------------------------|
| | | Общая | Городские и сельские поселения | Район | Зимние автодороги и ледовые переправы |
| 12 | Новгородокский сельсовет | 10,0 | 10,0 | х | |
| 13 | Новокаргинский сельсовет | 12,6 | 12,6 | х | |
| 14 | Новоназимовский сельсовет | 13,3 | 13,3 | х | |
| 15 | Озерновский сельсовет | 19,2 | 19,2 | х | |
| 16 | Плотбищенский сельсовет | 5,3 | 5,3 | х | |
| 17 | Погодаевский сельсовет | 3,5 | 3,5 | х | |
| 18 | Подгорновский сельсовет | 6,1 | 6,1 | х | |
| 19 | поселок Подтесово | 33,8 | 33,8 | х | |
| 20 | Потаповский сельсовет | 13,5 | 13,5 | х | |
| 21 | Сымский сельсовет | 4,0 | 4,0 | х | |
| 22 | Усть-Кемский сельсовет | 18,6 | 18,6 | х | |
| 23 | Усть-Питский сельсовет | 15,1 | 15,1 | х | |
| 24 | Чалбышевский сельсовет | 3,3 | 3,3 | х | |
| 25 | Шапкинский сельсовет | 7,8 | 7,8 | х | |
| 26 | Ярцевский сельсовет | 27,4 | 27,4 | х | |

Автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории Енисейского района присвоена IV и V технические категории.

Автомобильные дороги внутри населенных пунктов являются одним из важнейших элементов транспортной системы Енисейского района, 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.

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 Енисейского района 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 Енисейского района 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.

Через территорию района в южном направлении выходит автодорога межмуниципального значения «Еркалово-Подтесово», IV категории, с асфальтобетонным покрытием, которая через паром, обеспечивает выход поселку на основную дорожную сеть Красноярского края и РФ.

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 Енисейского района 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 района в 2 км северо-западнее застройки г. Енисейска расположен аэропорт «Енисейск», рассчитанный на посадку поршневых и реактивных самолетов. Аэропорт является запасным для г. Красноярска и при условии ремонта взлетно-посадочной полосы и строительства нового аэровокзала способен принимать все виды самолетов.

По данным Сибирского окружного управления воздушного транспорта (ОУ ВТ РОСАВИАЦИИ) Красноярский филиал, класс аэропорта 2, класс аэродрома «В». Размеры ИВП – 2190мх42м, покрытие – асфальтобетон. Принимаемые типы самолетов, в соответствии со Свидетельством № 17 о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации – ИЛ-76 в зимний период, Ил-18, Ту-134, Як-40, Ан-26, Ан-74(72), Ан-2, Ан-3, и вертолеты всех типов круглогодично, круглосуточно. Имеется аэровокзал вместимостью 50 пассажиров в час.

На территории района также имеется 5 аэропортов с грунтовыми ВПП размерами: Айдара – 650х100м; Кривляк - 650х80м; Майское, Новый городок, Сым – по 650х70м.

Кроме того, Енисейский отряд лесной авиации для проведения авиационных работ использует 11 вертолетных площадок с грунтовым покрытием: Колмогорово, Суханово, Лосиноборск, Усть-Пит, Луговатка, Безымянка, Александровский Шлюз, Назимово, Шишмарёво, Маковское, которые в светлое время суток могут принимать вертолеты МИ-8.

По району проложено 9 авиамаршрутов:

- «Енисейск-Маковское-Лосиноборск-Суханово-Айдара – и обратно»
- «Енисейск-Маковское-Лосиноборск-Суханово - и обратно»
- «Енисейск-Усть-Пит-Шишмарево-Колмогорово-Назимово-Новый Городок-Ярцево-Кривляк-Майское – и обратно»;
- «Енисейск-Новый городок-Ярцево-Кривляк-Майское – и обратно»;
- «Енисейск-Усть-Пит-Шишмарево-Колмогорово-Назимово – и обратно»;
- «Енисейск-Усть-Пит-Шишмарево-Колмогорово-Назимово-Новый городок - Ярцево-Кривляк-Майское – и обратно»;
- «Енисейск-Ярцево-Кривляк-Майское-Сым – и обратно»;
- «Енисейск-Подтесово-Енисейск»;
- «Енисейск-Луговатка-Безымянка-Александровский Шлюз-Новый Городок - Ярцево – и обратно»;

Авиационные перевозки на территории Енисейского района в настоящее время осуществляет ООО «АэроГео».

С 2001 года существует районное муниципальное предприятие «Аэропорт Ярцево», которое имеет вертолёты МИ-8, но самостоятельно осуществлять пассажирские авиаперевозки не может, так как не имеет лицензии на выполнение пассажирских перевозок.

Собственником авиаплощадок является муниципальное образование «Енисейский район». Эксплуатацию площадок осуществляет МУП «Аэропорт Ярцево».

В настоящее время не все авиа площадки оборудованы в соответствии с требуемыми стандартами и нормами (нет пассажирских помещений или требуется их ремонт, нет радиостанций, не оборудованы соответствующими знаками ВПП и т.д.).

Водный транспорт

Важными транспортными водными артериями для Енисейского района являются реки Енисей и Ангара, по которым осуществляется навигация грузовыми и пассажирскими судами.

По реке Енисей проходят суда большого водоизмещения на линии «Красноярск-Дудинка», обслуживаемые речными портами города Енисейска и города Лесосибирска.

Кроме того, реки Енисейского района используются для судоходства индивидуальными маломерными судами, находящимися в частном владении жителей населенных пунктов, расположенных на их берегах, в течение летних трех месяцев. В Енисейском отделении ГИМС (государственной инспекции по маломерным судам) зарегистрировано 2452 маломерных судна, из них на территории города Енисейска стоит на учете – 186 единиц, пгт. Подтёсово – 75 единиц, поселок Высокогорский – 94 единиц, село Верхнепашино – 59 единиц.

Пассажирские перевозки речным транспортом на территории района осуществляют ОАО «ПассажирРечТранс» и ИП Никитин И.В. На протяжении нескольких лет существовала проблема при осуществлении пассажирских речных перевозок в районе. Водное транспортное сообщение с 2010 года было улучшено за счет организации пассажирского сообщения судами на воздушной подушке по маршруту «Ярцево-Кривляк-Майское» до 2 раз в неделю.

В городе Лесосибирске размещается ОАО «Лесосибирский порт» - дочернее акционерное общество ОАО «Енисейское речное пароходство». Основная функция предприятия в структуре холдинга – обработка грузопотоков в бассейне Среднего Енисея и Нижнего Приангарья. Лесосибирский речной порт был образован приказом Министерства речного флота 15 января 1975 года на базе двух пристаней – «Енисейск» и «Маклаково».

Основная специализация Лесосибирского порта – погрузочно-разгрузочные работы, хранение и накопление всех видов грузов, а также перевозка грузов речными судами. Подъездные автомобильные и железнодорожные пути, непосредственно примыкающие к порту, дают возможность производить перевалку грузов на автомобильный, железнодорожный и водный транспорт. Лесосибирский речной порт является крупным перевалочным пунктом по переработке грузов, следующих в районы Крайнего Севера.

Пропускная способность порта составляет около 1,2 млн. тонн в год. Портовый нефтеналивной причал позволяет перерабатывать более 45 тыс. тонн топлива в год. Лесосибирский порт добывает песчано-гравийную смесь, производит гидротехнические работы. Кроме того, предприятие выполняет корпусный средний и текущий ремонт порталых кранов и судов.

Железнодорожный транспорт

В юго-восточную часть района входит железная дорога «Ачинск-Лесосибирск», обеспечивающая связь с Транссибирской железнодорожной магистралью, что позволяет обходить участок Енисея при вывозе и завозе грузов в районы Крайнего Севера и Нижнего Приангарья из Европейской части России и сокращает общие грузовые расходы.

Железнодорожная линия «Ачинск – Лесосибирск» (по району проходит 40 - км) однопутная, не электрифицированная, с тепловой тягой – тепловозы 2ТЭ-10. Густота движения грузов по дороге составляет порядка – 2,5 млн. тонн, грузооборот 27,3 млн.тн/км в год. Размеры движения – 7 пар в сутки, из них 2 пары пассажирских и 5 пар грузовых.

На территории конечного пути железной дороги, город Лесосибирска, расположены две участковые железнодорожные станции – 2 класса: Лесосибирск-1 и Лесосибирск-2. На станции Лесосибирск-2 имеется здание железнодорожного вокзала. Обе станции обслуживают подъездные пути промышленных предприятий.

В стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года на территории края (в том числе в Енисейском районе) запланировано на период 2016-2030 годы, создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту «Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск», в качестве грузообразующей и технологической железнодорожной линии. По территории района пройдет 360 км дороги.

В соответствии с справочными данными СГУСПС вероятная принципиальная схема организации строительства железной дороги

«Лесосибирск – Усть-Илимск», в пределах Лесосибирского промышленного узла, будет сформированна следующим образом:

- строительство совмещенного мостового перехода через Енисей длиной – 1188 м в районе поселка Высокогорский;
- создание опорной базы строительства на правом берегу – станции Среднеенесейская.

При строительстве Северо-Сибирской железнодорожной магистрали возникает необходимость в строительстве мощного логистического центра. Его размещение рассматривается между городом Лесосибирском и поселком Абалаково (станция железной дороги).

При развитии Приангарья возможна электрификация железной дороги «Ачинск-Лесосибирск», строительство и реконструкция железнодорожных устройств.

Автомобильный транспорт

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

Протяженность категорийных меж поселенческих автодорог общего пользования на территории Енисейского района, находящихся в управлении КГБУ «КрУДор», составляет – 394,32 км. данные дороги района, имеют твердое покрытие, в том числе усовершенствованное покрытие имеет – 54,7% дорог.

Плотность категорированных автомобильных дорог с твердым покрытием в районе составляет – 3,72 км на 1000 кв.км территории.

Характеристика автодорог Енисейского района, находящихся в управлении КГБУ «КрУДор», приведена в таблице 3.

Дороги проходящие по территории Енисейского района: «Енисейск-Пировское», «Енисейск-паром через Енисей», «обход через город Лесосибирск,

не соответствуют техническим параметрам и требуют повышения категорийности дорог, а так же реконструкции.

Таблица 3

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Длина/км | В том числе по покрытиям | | | Категория дорог | Примерная интенсивность |
|---------------|---|---------------|--------------------------|---------------|-------|------------------------|-------------------------|
| | | | а/б, ц/б | гравий | грунт | | |
| 1 | Енисейск-Пировское | 88,9 | 35,5 | 53,4 | - | IV-35.5км V-53.4 км | 904 |
| 2 | Енисейск-паром через Енисей | 5,7 | 5,7 | - | - | IV | 1236 |
| 3 | Енисейск-Горская | 6 | 4 | 2 | - | IV | 460 |
| 4 | Енисейск-Погодаево-Баженово | 38 | 27 | 11 | - | IV | 609 |
| 5 | Енисейск-Высогорский | 64 | 3 | 61 | - | IV | 492 |
| 6 | Обход Еркалово | 3,12 | | 3,12 | - | IV | 180 |
| 7 | Красноярск – Енисейск 220+810 км – 320 км | 106,54 | 106,54 | - | - | III | 1318 |
| 8 | Красноярск – Енисейск (г. Енисейск) | 8,56 | 8,56 | - | - | III | 6183 |
| 9 | Обход Каргино | 1,83 | 0,04 (а/б) 1,79 (ц/б) | - | - | IV | 502 |
| 10 | Подъезд к Малобелой | 4,6 | - | 4,6 | - | IV | 78 |
| 11 | Еркалово-Подтесово | 10 | 10 | - | - | IV | 286 |
| 12 | Епишино-Северо-Енисейск (42 км) | 41,6 | - | 41,6 | - | IV | 575 |
| 13 | Обход г. Лесобирска | 7,47 | 7,47 | - | - | III | 5047 |
| 14 | Подъезд к ст. Абалаково | 8 | 6 (ц/б) | 2 | - | IV | 689 |
| ИТОГО: | | 394,32 | 215,6 | 178,72 | - | | |

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района 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 автомобильной дороге регионального значения Р409 (04К-044) «Енисейский тракт» проходящая в обход города Енисей.

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей Енисейского района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам.

Велосипедное движение по территории Енисейского района 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 Енисейского района, 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 Енисейского района предусмотрены пешеходные дорожки и тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

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

В связи с тем, что по территории Енисейского района протекает река Енисей, на территории Енисейского района имеются искусственные сооружения – трубы, мосты, железнодорожные переезды.

По территории Енисейского района располагается – 30 (тридцать), полный перечень мостов, а так же их технические характеристики приведены в таблице 4.

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 4

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Адрес сооружения | Наименование водотока | Длина, м | габариты | Технические характеристики | | |
|-------|-----------------------------------|------------------|-----------------------|----------|--------------|----------------------------|---------------|-----------|
| | | | | | | Вид покрытия | Год постройки | Состояние |
| 1 | Енисейск-Высокогорский | 17+110 | р. Зырянка | 39,42 | 5,54 | мет-ж/б-дер. | 1980-92 | удов. |
| 2 | Енисейск - Высокогорский | 34+850 | р. Березовка | 22,63 | 5,27 | мет-ж/б-дер. | 1981-92 | удов. |
| 3 | Енисейск - Высокогорский | 36+200 | р. Каменка | 23,4 | 6,22+0,77 | мет-ж/б-дер. | 1986-92 | удов. |
| 4 | Енисейск - Высокогорский | 56+300 | р. Рудиковка | 57,88 | 5,95+0,74 | мет-ж/б-дер. | 1992 | удов. |
| 5 | Енисейск – Погодаево - Баженово | 13+100 | р. Тюмениха | 27,35 | 8,0+2x0,85 | мет-ж/б-дер. | 2006 | хорош. |
| 6 | Енисейск – Погодаево - Баженово | 16+300 | р. Болотный | 7,3 | 8,0 | гофра | 2008 | хорош. |
| 7 | Енисейск – Погодаево - Баженово | 35+860 | р. Ильинка | 7,67 | 7,63 | гофра | 2002 | хорош. |
| 8 | Енисейск - Пировское | 9+750 | р. Кемь | 144,36 | 4,5+2x0,75 | мет-ж/б-дер. | 1979-94-01 | удов. |
| 9 | Енисейск - Пировское | 18+135 | р. Черная | 15,5 | 10,05+2x0,76 | ж/б | 2004 | хорош. |
| 10 | Енисейск - Пировское | 22+135 | р. Песчанка | 37 | 8,0 | мет-ж/б-дер. | 2008 | хорош. |
| 11 | Енисейск - Пировское | 32+310 | р. Бобровка | 28,1 | 8+2x0,75 | ж/б | 2007 | хорош. |
| 12 | Енисейск - пировское | 48+285 | р. Тья | 72,9 | 8,32 | ж/б | 1981 | неудов. |
| 13 | Енисейск - Пировское | 67+200 | р. Рыбная | 9,5 | 8,3 | гофра | 2006 | хорош. |
| 14 | Енисейск - Пировское | 68+430 | р. Глуханка | 4,74 | 6,22 | дер. | 1981 | неудов. |
| 15 | Енисейск - Пировское | 75+800 | р. Лукьяновка | 36,64 | 8,02+2x0,78 | ж/б | 1997 | хорош. |
| 16 | Енисейск - Пировское | 80+400 | р. Серебрянка | 4,93 | 7,74 | дер. | 1989 | удов. |
| 17 | Енисейск - Пировское | 85+300 | р. Тихоновка | 30,7 | 8,03+2x0,8 | ж/б | 1996 | хорош. |
| 18 | Красноярск - Енисейск | 268+145 | р. Галкина | 72,7 | 10,01+2x0,90 | ж/б | 2001 | удов. |

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Адрес сооружения | Наименование водотока | Длина, м | габариты | Технические характеристики | | |
|-------|---|------------------|---|----------|--------------|----------------------------|---------------|-----------|
| | | | | | | Вид покрытия | Год постройки | Состояние |
| 19 | Красноярск - Енисейск | 275+840 | р. Бурмакин | 19,84 | 10,14+2х1,52 | ж/б | 1985 | удов. |
| 20 | Красноярск- Енисейск | 277+810 | путепровод через ж.д | 39,25 | Г-10+2х0,75 | ж/б | 1968 | хорош. |
| 21 | Красноярск - Енисейск | 296+125 | путепровод через а/д | 18,6 | 8,22+2х1,51 | ж/б | 1982 | неудов. |
| 22 | Красноярск - Енисейск | 298+705 | р. Шадриха | 31,42 | 10+2х1,0 | ж/б | 1969 | хорош. |
| 23 | Красноярск - Енисейск | 312+985 | р. Кузьминка | 21,5 | 10+1х0,75 | ж/б | 2008 | хорош. |
| 24 | Красноярск - Енисейск | 319+105 | р. Симоновка | 24,66 | 10,5+2х0,75 | ж/б | 2010 | хорош. |
| 25 | Красноярск - Енисейск | 329+640 | р. Мельничная | 54,64 | 8,02+2х1,66 | ж/б | 1974 | удов. |
| 26 | Обход Лесосибирска | 1+491 | путепровод через ж.д. Ачинск-Лесосибирск | 62,86 | 10+2х1,5 | ж/б | 2009 | хорош. |
| 27 | Обход Лесосибирска | 4+803 | р. Маклаковка | 23,68 | 10+2х1,5 | ж/б | 2010 | хорош. |
| 28 | Подъезд к Малобелой | 3+450 | р. М. Белая | 36,55 | 8,06+2х0,72 | ж/б | 2004 | хорош. |
| 29 | Епишино – Северо-Енисейск | 17+930 | р. Чермянка | 16,1 | 8,17 | мет-дер. | 2005 | удов. |
| 30 | г. Лесосибирск в п. Стрелка (муниципальный) | 0+000 | протока р. Ангары | 52,1 | 4,58+2х0,7 | дер. | 2004 | удов. |

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, 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 Енисейского района 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 всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Однако следует отметить, что на территории Енисейского района 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).

Показатели численности населения Енисейского района представлены в таблице 5.

Таблица 5

| Год | Показатель | Количество человек |
|------|------------------------|--------------------|
| 2020 | Численность текущая | 22 281 |
| 2035 | Численность прогнозная | 25 660 |

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей на сегодняшний день должно составлять 7 798 машино-мест.

На Расчетный срок (2035 год) количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять – 8 981 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.

Как показало обследование автостоянок, практически все парковки не оборудованы необходимыми техническими средствами организации дорожного движения для выделения стояночных мест автомобилей маломобильных групп населения.

Не менее остро стоит 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.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольные хаотичные парковки транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается вследствие того, что встречные транспортные потоки испытывают затруднения при разъезде. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

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

Поэтому 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 Енисейском 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 Енисейского района, 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 – рабочий поселок Подтесово.

Дефицит парковочного пространства в сельсоветах Енисейского района 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 автомобиле пользования;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос.

В результате исследования парковочного пространства Енисейского района и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

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

При этом следует отметить, что данные недостатки выявлены на территории административного центра – рабочий поселок Подтесово. На территории сельских поселений, входящих в состав Енисейского района 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;
- минимизация парковок на магистральных улицах;
- нанесение разметки для параллельной парковки.

Усиление контроля за нарушением правил парковки:

- выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;
- оптимизировать процесс эвакуации;
- 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 Енисейского района находятся в удовлетворительном состоянии.

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 Енисейского района 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 Енисейского района отсутствуют.

Также на улично-дорожной сети Енисейского района 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 Енисейского района 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 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 Енисейского района 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 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 Енисейского района – отсутствует.

При корректировке КСОДД «Енисейского муниципального района» Красноярского края, необходимо внести данные о количестве зарегистрированных ТС и произвести просчет автомобилизации Енисейского района.

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 Енисейского района 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 Енисейского района:

«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 движением | 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 Енисейского района 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 Енисейского района должна осуществляться с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- односторонне 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 Енисейского района не установлены.

Средства фото (видеофиксации) нарушений установлены только на автомобильных дорогах регионального значения (см.рисунок 4).

▲ Красноярск-Железногорск



Красноярск-Железногорск (км 14+200)

Красноярск-Енисейск



Красноярск-Енисейск (км 129+650)



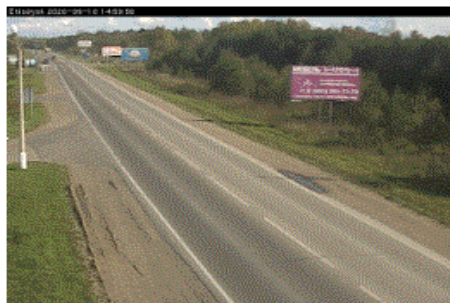
Красноярск-Енисейск (км 189+350)



Красноярск-Енисейск (км 226+000)



Красноярск-Енисейск (км 279+665)



Красноярск-Енисейск (км 326+600)

Красноярск-Железногорск



Красноярск-Железногорск (км 14+200)

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 Енисейского района применяется только в административном центре – рабочем поселке Подтесово 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 Енисейского района применяется на участке улично-дорожной сети в поселке Новочернореченский на улицах Кооперативная и Советская 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 Енисейского района светофорные объекты 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 отсутствии организованных пешеходных дорожек и тротуаров.

Тротуары и пешеходные дорожки, расположенные у объектов образования сельских поселений, входящих в состав Енисейского района, 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 Енисейского района 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.

Обеспечение прохождения автобусных маршрутов до каждого населенного пункта Енисейского района невозможно в связи с отсутствием дорог круглогодичного действия и суровыми природными условиями.

Система транспортного обслуживания населения Енисейского района 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 Енисейского района осуществляется только автобусными маршрутами районного и междугородного сообщения. Внутренние пассажирские перевозки в населенных пунктах Енисейского района не осуществляются.

Деятельность по организации пассажирских перевозок по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Енисейского района осуществляет МУП «Енисейское АТП» (ИНН — 2447007458). Количество подвижного состава предприятия – 46 автобусов, 21 грузовой автомобиль и 3 легковых автомобиля. Предприятие на 100% обеспечено теплыми стоянками для автомобилей, имеет 18 машино-мест для технического обслуживания и ремонта, благоустроенную территорию.

Также на территории Енисейского района деятельность в сфере пассажирских перевозок по нерегулируемым тарифам осуществляет Индивидуальный предприниматель Федорович А.Н. (ИНН 244702741907).

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, приведен в таблице 7.

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 полузакрытого типа. Большая часть имеющихся остановочных павильонов в сельских поселениях Енисейского района находится в неудовлетворительном состоянии.

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

Сведения о местах нахождения остановочных пунктов общественного транспорта в границах Енисейского района отсутствуют.

Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок на территории Енисейского района составляет – 508,7 км.

| 1 | 504 | город Енисейск- поселок Подтесово | <p>прямое направление: автовокзал г. Енисейск - «г. Енисейск магазин № 9»- «г. Енисейск Вологдинка»- паромная (ледовая) переправа-п. Подтесово обратное направление: п. Подтесово-паромная (ледовая) переправа-«г. Енисейск Вологдинка»-«г. Енисейск магазин № 9»-автовокзал г. Енисейск</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул. Рабоче-Крестьянская-г. Енисейск ул. Чкалова-автодорога Енисейск паром через Енисей-автодорога Еркалово - п. Подтесово-п. Подтесово ул.Заручейная-п. Подтесово пер. Советский-п. Подтесово ул. Пушкина; Обратное направление: п. Подтесово ул. Пушкина-п. Подтесово пер. Советский-п. Подтесово ул.Заручейная-автодорога Еркалово п. Подтесово- автодорога Енисейск паром через Енисей-г. Енисейск ул. Чкалова-маг. Орбита -г. Енисейск ул. Рабоче-Крестьянская</p> | 22 | М3 (средняя, класс 3) | ИП Федорович А.Н. | 6 | <p>еж. 11.40-12.40; 15.40-16.40; 19.40-20.40</p> |
|--|--|--|---|---|-----------------------------|---|--|--------------------------|---|
| Регистра-ционный номер маршрута регулярных перевозок | Порядковый номер маршрута регулярных перевозок | Наименование маршрута регулярных перевозок | Наименование остановочных пунктов | Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок | Протяжен-ность маршрута, км | Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса | Наименование организации, Ф.И.О. индивидуального предпринимателя | Число рейсов по маршруту | Планируемое расписание для каждого остановочного пункта |

| | | | | | | | | | |
|---|-----|--|---|---|------|-----------------------|---------------------|----|--|
| 2 | 102 | город Енисейск (ДРСУ) - село Озерное | <p>прямое направление: "конечная" шк.№9-"ДРСУ"-маз "Ассорти"- "Больница"-маг. "Ярторг"- "АТП"- Дет.сад "Родничок"- "Автовокзал"-маг.№9-"маг.№13-Маг. "Широта"-Вологдинка-маг. Колбасный мир-10 магазин-ул. Чкалова- маг. "Турист"- почта-Дет.сад-Ларек- ПМК-"конечная" с. Озерное</p> <p>обратное направление: с. Озерное "конечная"-ПМК-10-ул. Дорожная-Дет.Сад-Почта-маг. "Турист"-ул. Чкалова- маг. Регина-маг. Колбасный мир- маг. "Орбита"-маг.Широта-маг.-13-маг.№9- маг. «Эдельвейс»-дет.сад"Родничок" -АТП-Поликлиника-Больница-маг. Ассорти-Дом ветеранов- ДРСУ-"конечная"школа № 9</p> | <p>прямое направление: ул.Каурова-ул.Промышленная-ул.Доры Кваш--ул.Худзинского-ул.Бабкина-ул.Бабкина-ул.Рабоче-Крестьянская-ул.Чкалова-ул.Гастелло-ул.Ленинградская</p> <p>обратное направление: ул .Ленинградская ул .Ленинградская-ул.Ромашкина-ул.Чкалова-ул.Рабоче-Крестьянская-ул.Бабкина-ул.Громовой -ул.Худзинского-ул.Доры Кваш-ул.Промышленная-ул.Каурова № 100</p> | 11 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 52 | еж. 6:40-14:40/15:10-23:50 7:02-14:37/14:40-00:20 |
| 3 | 103 | город Енисейск (ДРСУ) - деревня Прутовая | <p>прямое направление: "конечная" шк.№9-"ДРСУ"-маз "Ассорти"- "Больница"-маг. "Ярторг"- "АТП"- Дет.сад "Родничок"- "Автовокзал"-маг. "Универмаг"-Тех.участок- ул. Доброва-ГДК-ул.Ленина-Педучилище-Подсобное-Полос-АЗС-Сиблес-ул. Спортивная-ПЧ-МХП- Магазин-Медпункт-"Администрация" с .Верхнепашино-Школа- - ул. Геофизиков- ул. Комсомольская "Архив"- "конечная" д.Прутовая;</p> <p>обратное направление: "конечная" д.Прутовая-ул. Комсомольская "Архив"-Школа-ул.Геофизиков-"администрация" с.Верхнепашино-ул. Советская-Магазин-МХП-ПЧ-ул. Спортивная-Сиблес-АЗС-Полос-Подсобное-ул. Куйбышева-ГДК-маг. № 35-школа № 3-школа № 1- маг."Эдельвейс"-дет сад "Родничок"-АТП-Поликлиника-Больница-маг. Ассорти-Дом ветеранов-ДРСУ-"конечная" школа № 9</p> | <p>прямое направление: ул.Каурова-ул.Промышленная-ул.Доры Кваш-ул.Худзинского-ул.Громовой-ул.Бабкина--ул.Ленина-автодорога Красноярск-Енисейск-с. Верхнепашино ул.Советская-ул.Советская-ул. Геофизиков-ул. Комсомольская-ул.Тракторная</p> <p>обратное направление: Тракторная-ул.Советская-ул. Комсомольская -ул. Геофизиков-ул.Советская-автодорога Красноярск-Енисейск-ул.Ленина-ул.Бабкина-ул.Громовой-ул.Дударева-ул.Доры Кваш-ул.Промышленная-ул.Каурова</p> | 16,9 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 25 | еж. 5:55-18:45 |

| | | | | | | | | | |
|---|-----|---|--|---|------|-----------------------|---------------------|----|--|
| 4 | 104 | город Енисейск (Ванеева) – село Озерное | <p>прямое направление: "конечная" маг."Яранга"-магазин-ул. Ванеева--Школа № 3-Школа № 1-автовокзал-маг.№9-маг.-13-ДОК-ул. маг. Орбита-маг. "Мясоной мир"-маг № 10-ул. Чкалова-маг."Турист"-почта-Дет.сад -Ларек-ПМК-«конечная» с. Озерное; обратное направление: с. Озерное - "конечная"-ПМК-10-ул. Дорожная-дет.сад -почта-маг. "Турист"-ул. Чкалова-маг. Регина-маг. Колбасный мир-маг "Орбита"-маг. Широта- маг. №13-маг.№9-автовокзал-маг. "Универмаг"- Тех.участок-Почта-«конечная" маг. "Яранга"</p> | <p>прямое направление: ул.Ванеева-ул.Ленина-ул.Рабоче-Крестьянская-ул.Чкалова № 8-ул.Ромашкина-ул.Ленинградская обратное направление: ул .Ленинградская-ул.Ромашкина-ул.Чкалова-ул.Рабоче-Крестьянская-ул.Ленина-ул.Ванеева</p> | 10 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 38 | еж. 6:25-19:50 |
| 5 | 107 | город Енисейск (ДРСУ) - село Верхнепашино | <p>прямое направление: "конечная" шк.№9-"ДРСУ"-маз "Ассорти"- "Больница"-маг. "Ярторг"- "АТП"- Дет.сад "Родничок"- "Автовокзал"-маг. "Унивемаг"- Тех.участок- ул. Доброва-ГДК-ул.Ленина-Педучилище-Подсобное-Полюс-АЗС-Сиблес-ул. Спортивная-ПЧ-МХП- Магазин-Медпункт-"Администрация" с .Верхнепашино-Школа- п.Геофизиков-«конечная» ул. Комсомольская"Архив"- обратное направление: "конечная"ул. Комсомольская"Архив"- п.Геофизиков-ул.Геофизиков-"администрация" с.Верхнепашино-ул. Советская-Магазин-МХП-ПЧ-ул. Спортивная-Сиблес-АЗС-Полюс-Подсобное-ул. Куйбышева-ГДК-маг. № 35-школа № 3-школа № 1- маг. "Эдельвейс"-дет сад "Родничок"-АТП-Поликлиника-Больница-маг. Ассорти-Дом ветеранов-ДРСУ-"конечная" школа № 9</p> | <p>прямое направление: ул.Каурова-ул.Промышленная-ул.Доры Кваш-ул.Худзинского-ул.Бабкина-ул.Ленина-автодорога Красноярск-Енисейск-ул.Советская-ул.Геофизиков - ул. Комсомольская обратное направление: ул. Комсомольская-ул.Геофизиков-ул.Советская-автодорога Красноярск-Енисейск-ул.Ленина-ул.Бабкина-ул.Громовой-ул.Дударева-ул.Доры Кваш-ул.Промышленная-ул.Каурова</p> | 15,7 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 23 | еж. 6:52-14:50/14:50-00:00 14:07/14:07-23:00 6:20- |

| | | | | | | | | | |
|---|------|----------------------------------|--|---|------|-----------------------|---------------------|-------|--|
| 6 | 107А | село Озерное - село Верхнепашино | <p>прямое направление: с. Озерное - "конечная"-ПМК-10-ул. Дорожная-Дет.Сад-почта-маг. "Турист"-ул. Чкалова-маг. Регина-маг. Колбасный мир-маг. "Орбита"-маг."Широта"-маг.№13-маг.№9-Автовокзал-маг. "Универмаг-Тех.участок-ул. Доброва-ГДК-ул. Куйбышева-Пед. колледж- Подсобное-Полюс-АЗС-Сиблес-ул. Спортивная-ПЧ-МХП-Магазин-Медпункт-"Администрация" с. Верхнепашино-Школа-ул.Геофизиков-ул. Комсомольская"Архив"«конечная»; обратное направление: "конечная" ул. Комсомольская"Архив"-ул.Геофизиков-Школа искусств»- "Администрация" с.Верхнепашино-ул.Советская-Магазин-МХП-ПЧ-ул. Спортивная-Сиблес-АЗС-Полюс-Подсобное-ул. Куйбышева-ГДК-маг. №35-школа №3-школа №1-автовокзал-маг.№9»-маг. №13-ДОК-ул.Вологдинка-маг. Колбасный мир-маг.№10-ул. Чкалова-Авиапорт маг. Турист-почта-Дет.сад-Ларек-ПМК-"конечная"</p> | <p>прямое направление: ул .Ленинградская №14-ул .Ленинградская №27-ул .Ленинградская №45-ул .Ленинградская №75-ул .Ленинградская №93-ул.Ромашкина №5-ул.Чкалова №7-ул.Рабоче-Крестьянская №210-ул.Рабоче-Крестьянская №221-ул.Рабоче-Крестьянская №201-ул.Рабоче-Крестьянская №187-ул.Рабоче-Крестьянская №163-ул.Рабоче-Крестьянская №115-ул.Бабкина №13-ул.Ленина №95-ул.Ленина №63-ул.Ленина №41-ул.Ленина №25-ул.Ленина №5-ул.Ленина №2-автодорога Красноярск-Енисейск-ул.Советская №2-ул.Советская №29 обратное направление: ул.Геофизиков №21-ул.Геофизиков №3-ул.Советская№91-ул.Советская №75-ул.Советская №55-ул.Советская №27-ул.Советская №7-ул.Советская №3-ул.Советская 1а-автодорога Красноярск-Енисейск-ул.Ленина №12-ул.Ленина №36-ул.Ленина №76-ул.Ленина№102-ул.Ленина №120-ул.Рабоче-Крестьянская №90-ул.Рабоче-Крестьянская №116-ул.Рабоче-Крестьянская №150-ул.Рабоче-Крестьянская №176-ул.Рабоче-Крестьянская №192-ул.Рабоче-Крестьянская №198-ул.Рабоче-Крестьянская №206-ул.Чкалова №8-л.Гастелло №14-ул.Ленинградская №76-ул.Ленинградская №60</p> | 19,7 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 55 29 | еж. 7:20-20:10 7 7:00-19:50/7:10-19:50 |
|---|------|----------------------------------|--|---|------|-----------------------|---------------------|-------|--|

| | | | | | | | | | |
|---|------|----------------------------------|---|--|------|-----------------------|---------------------|---|--|
| 7 | 108 | город Енисейск-село Погодаево | <p>прямое направление: Автовокзал -с. Озерное-п Усть-Кемь школа-п.Усть-Кемь магазин-п.Усть-Кемь администрация-д.Шадрино-д.Паршино-с.Погодаево</p> <p>обратное направление: с.Погодаево-д.Паршино-д.Шадрино -п.Усть-Кемь администрация -п.Усть-Кемь магазин -п.Усть-Кемь ул. Енисейская -Озерное ул.Ленинградская-г. Енисейск маг. Орбита- Маг. № 9-Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск-ул. Бабкина № 13-ул.Рабоче-Крестьянская-ул. Чкалова-п. Усть-Кемь ул. Новая -с. Озерное ул. Ленинградская-автомобильная дорогаЕнисейск-Пировское-автомобильная дорога Енисейск-Погодаево-Баженово-п. Усть-Кемь № 13 ул.Енисейская № 1-ул.Заводская № 6-ул.Калинина № 13-Ост.Шадрино-д. Паршино ул.Береговая №24-с. Погодаево ул.Калинина № 30</p> <p>обратное направление: с. Погодаево ул.Калинина №30-д. Паршино ул.Береговая № 24-автодорога Енисейск-Погодаево-Баженово д. Шадрино-п. Усть-Кемь ул.Калинина № 13 Заводская № 9-ул.Енисейская № 1-с. Озерное ул.Ленинградская №54-г. Енисейск ул.Р.Крестьянская №221-ул.Рабоче-Крестьянская №115-ул.Бабкина №13</p> | 43 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 6 | еж. 6:20-19-10 |
| 8 | 108А | город Енисейск-поселок Усть-Кемь | <p>прямое направление: г. Енисейск Автовокзал -с. Озерное-п Усть-Кемь школа-п.Усть-Кемь магазин-п.Усть-Кемь администрация</p> <p>обратное направление: п.Усть-Кемь администрация -п.Усть-Кемь магазин-п.Усть-Кемь ул. Енисейская-Озерное ул.Ленинградская-г. Енисейск маг. Орбита-Маг. № 9-Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул.Бабкина № 13 ул. Рабоче-Крестьянская-ул. Чкалова-автодорога Енисейск-Погодаево-Баженово- п. Усть-Кемь ул.Новая № 13-ул.Енисейская № 1-ул.Заводская № 6-ул.Калинина № 13</p> <p>обратное направление: п. Усть-Кемь ул.Калинина № 13-Заводская № 9-ул.Енисейская № 1-автодорога Енисейск-Погодаево-Баженово-с. Озерное ул.Ленинградская №54-г. Енисейск ул.Р.Крестьянская №221-ул.Рабоче-Крестьянская №115-ул.Бабкина №13</p> | 24,8 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 4 | 1,2,3,4,5 7:00-17:00 6,7 9:20-17:00 |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|------|----------------------------------|--|---|------|--------|-----------------------|---------------------|----|---|--|---|
| 9 | 109 | город Енисейск-деревня Горская | <p>прямое направление: г. Енисейск Автовокзал-маг. "Эдельвейс"-дет.сад "Родничок"-АТП-Поликлиника АЗС-д.Горская ул. Центральная № 4-д.Горская ул. Центральная № 26</p> <p>обратное направление: д.Горская ул. Центральная №26-д.Горская ул. Центральная № 4-г. Енисейск АЗС-маг. "Ярторг"-АТП-Дет.сад. "Родничок»"- Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул.Бабкина № 13 -ул.Бабкина №18-ул.Бабкина №41-ул.Громовой 1а-ул.Худзинского № 66-ул.Дударева № 78-д. Горская ул.Центральная № 4-ул.Центральная №26</p> <p>обратное направление: д. Горская ул.Центральная № 5-ул.Центральная № 21-г. Енисейск ул.Дударева № 78-ул.Худзинского №71-ул.Бабкина №74-ул.Бабкина №43-ул.Бабкина №13</p> | 6,7 | | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 10 | 4 | 1,2,3,4,5,6 7:05-19:45 7 9:55-16:25 | |
| 10 | 111 | город Енисейск-поселок Подтёсово | <p>прямое направление: Автовокзал г.Енисейск-Паромная (ледовая) переправа-п.Подтесово</p> <p>обратное направление: п.Подтесово Паромная (ледовая) переправа-переправа г.Енисейск-маг. Орбита- маг. № 9-Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул. Рабоче-Крестьянская-г. Енисейск ул. Чкалова-автодорога Енисейск паром через Енисей-автодорога Еркалово - п. Подтесово-п. Подтесово ул.Заручейная-п. Подтесово пер. Советский-п. Подтесово ул. Пушкина; Обратное направление: п. Подтесово ул. Пушкина-п. Подтесово пер. Советский-п. Подтесово ул.Заручейная-автодорога Еркалово п. Подтесово- автодорога Енисейск паром через Енисей-г. Енисейск ул. Чкалова-маг. Орбита -г. Енисейск ул. Рабоче-Крестьянская</p> | 41,5 | 1 0 | 27, 9 | 22 | 6 | 6 | 10 | зимний период еж. 7:10-18:35 весенне-летний период еж. 7:40-18:30 осенний период еж. 7:00-20:10 |
| 11 | 111А | город Енисейск-село Епишино | <p>прямое направление: Автовокзал-маг. № 9-маг. Орбита-Переправа Еркалово-с. Епишино</p> <p>обратное направление: с.Епишино-Переправа Еркалово- г. Енисейск маг. Орбита - маг.№ 9-Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул.Бабкина №13-ул.Рабоче-Крестьянская № 115-ул.Рабоче-Крестьянская № 221-автодорога Енисейск паром через Енисей-ул.Молодежная № 13; обратное направление: ул.Молодежная № 13-автодорога Енисейск паром через Енисей-г. Енисейск ул.Рабоче-Крестьянская № 221-ул.Рабоче-Крестьянская № 115-ул.Бабкина №13</p> | 18 | | | | | 6 | | летне-осенний период еж. 7:40-18:30 |
| 12 | 111Б | село Поттапово | <p>прямое направление: г. Енисейск Автовокзал-паромная (ледовая)переправа с. Потапово-с. Потапово; обратное</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул.Бабкина № 13-ул. Ленина -</p> | 7,7 | | | | | 4 | 4 | летне-осенний период еж. 13:40-18:30 |

| | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------------------|---|--|-----|--------------------------|---------------------------|-------|----------------------------------|
| | | | направление: с. Потапово-паромная (ледовая)переправа с. Потапово-Автовокзал | Потаповская перомная (ледовая) переправа 7,7 км., обратное направление: Патаповская паромная (ледовая)переправа 7.7 км.- г. Енисейск, ул. Ленина, ул.Бабкина №13 | 31 | | | | |
| 13 | 111Г | поселок Подтесово- село Потапово | прямое направление: паромная переправа Еркалово п. Подтесово -с. Еишино- с. Потапово обратное направление: с. Потапово-с. Епишино- п. Подтесово- паромная переправа Еркалово | Прямое направление: автодорога Еркалово п. Подтесово-п. Подтесово ул.Заручейная-п. Подтесово пер. Советский- п. Подтесово ул. Пушкина; обратное направление: п. Подтесово ул. Пушкина-п. Подтесово пер. Советский-п. Подтесово ул.Заручейная-автодорога Еркалово п. Подтесово | 34 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 4 | осенний период еж. 5:50-21:15 |
| 14 | 111Д | поселок Высокогорский -поселок | прямое направление: п. Высокогорский- с. Епишино-- п. Подтесово обратное направление: п. Подтесово- с. Епишино- п. Высокогорский | Прямое направление: обратное нарправление: ул. Пушкина- пер. Заводской-ул. Транзитная- ул. Строительная-ул. Лесная обратное направление: ул. Лесная-ул. Строительная-ул. Транзитная-пер. Заводской-ул. Пушкина | 86 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 18 36 | сезонный |
| 15 | 202 | город Енисейск-поселок Шапкино | прямое направление: Городок Шапкино-п.Шапкино- п.Новокаргино-д.Уст-Тунгуска-д.Смородинка с.Абалаково АЗС-п.Абалаково-г.Лесосибирск касса- г.Лесосибирск автовокзал-Ново-Енисейск касса-г. Енисейск Автовокзал обратное направление: г. Енисейск Автовокзал-Ново- Енисейск касса-г.Лесосибирск автовокзал- г.Лесосибирск касса-с.Абалаково-п.Абалаково АЗС- д.Смородинка-д.Усть-Тунгуска-п.Новокаргино- п.Шапкино-Городок Шапкино | прямое направление: ул.Мира- ул.Советская №19-ул.Набережная №5-ул.Центральная №10- ул.Центральная №24- ул.Нефтянников №16-ул.Заречная 7-ул.60 лет ВЛКСМ №11-5 ый м-он №31-ул.40 лет октября №1а- ул.Бабкина №13 обратное направление: ул.Бабкина № 13 -ул.40 лет октября 1а-ул.5 м-он № 31-ул.60 лет-ВЛКСМ №11- ул.заречная №7- ул.Нефтянников №16-ул. Центральная №10- ул.Центральная №24-ул.Набережная №5-ул.Центральная №19-ул.Мира | 117 | МЗ (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 2 | 1,2,3,4,5,6 5:10-17:45 |

| | | | | | | | | | |
|----|------|----------------------------------|---|---|------|-----------------------|---------------------|---|------------------|
| 16 | 202Б | город Енисейск-поселок Абалаково | <p>прямое направление: г. Енисейск Автовокзал-Ново-Енисейск касса-г.Лесосибирск автовокзал-г.Лесосибирск касса-п. Абалаково</p> <p>обратное направление: п. Абалаково-г.Лесосибирск касса-г.Лесосибирск автовокзал-Ново-Енисейск касса-г. Енисейск Автовокзал</p> | <p>прямое направление: ул.Бабкина № 13 -ул.40 Лет октября 1 а-ул. 5-ый ми-он № 31-ул. 60 лет ВЛКСМ № 11-ул.Железнодорожников №7</p> <p>обратное направление: ул.Железнодорожников №7-ул. 60 лет ВЛКСМ №11-ул. 5-ый м-он №31-ул.40 лет октября 1а-ул. Бабкина № 13</p> | 76 | М3 (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 4 | 1,3,5 6:00-18:50 |
| 17 | 212 | город Енисейск-село Чалбышево | <p>прямое направление: г. Енисейск Автовокзал-атодорога Енисейск-Пировское -с. Плотбище ост.Жарково-с.Плотбище ул.Советская-с.Плотбище ул.Советская-автотодорога Енисейск-Пировское-д.Ялань-д. Малобелая-с.Подгорное ост. Школа-с. Подгорное ул. Советская-автотодорога Енисейск-Пировское-с.Чалбышево</p> <p>обратное направление: с.Чалбышево-автотодорога Енисейск-Пировское-с.Подгорное ул. Советская-с. Подгорное ост. Школа-автотодорога Енисейск-Пировское-д.Ялань-автотодорога Енисейск-Пировское-с.Плотбище ул.Советская-с. Плотбище ост.Жарково-автотодорога Енисейск-Пировское-г. Енисейск ост.Орбита-г. Енисейск Автовокзал</p> | <p>прямое направление: ул.Бабкина № 13 -ул.Заречная №13-ул.Советская № 8-ул.Советская № 40-ул.Городская № 13-ул.Дзержинского № 14-ул.Рождественская № 40</p> <p>обратное направление: ул.Рождественская № 40-ул. Дзержинского № 14-ул. Городская № 13-ул.Советская № 40-ул.Советская № 8-ул.Заречная № 14-ул.Бабкина №13</p> | 86,2 | М3 (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 4 | еж. 6:20-19:05 |
| 18 | 212А | город Енисейск-село Плотбище | <p>прямое направление:г. Енисейск Автовокзал-с. Плотбище ост. Жарково-с. Плотбище ул.Советская № 8-Плотбище ул.Советская № 40</p> <p>обратное направление: с.Плотбище ул.Советская № 40-Плотбище ул.Советская № 8-с. Плотбище ост. Жарково-г. Енисейск ост. Орбита-г. Енисейск Автовокзал</p> | <p>прямое направление: г. Енисейск ул.Бабкина № 13 -с. Озерное ул. Ленинградская-автотодорога Енисейск-Пировское-с. Плотбище ул.Советская № 8-с. Плотбище-ул.Советская № 40</p> <p>обратное направление: с. Плотбище ул.Советская № 40-с. Плотбище ул.Советская № 8-автотодорога Енисейск-Пировское-с. Озерное ул. Ленинградская-г. Енисейск ул. Чкалова-г. Енисейск ул. Рабоче-Крестьянская-г. Енисейск ул.Бабкина №13</p> | 19 | М3 (средняя, класс 3) | МП "Енисейское АТП" | 2 | еж. 12:00-13:00 |

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 0,82 %.

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»⁶.

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.

⁶ Показатели состояния безопасности дорожного движения (<http://stat.gibdd.ru/>)

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 названием 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 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 8

| № п/п | Наименование показателя | Значение показателя по годам | | |
|-------|-------------------------|------------------------------|---------|---------|
| | | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
| 1 | Количество ДТП, ед. | 47 | 30 | 37 |
| 2 | Погибло, чел. | 8 | 0 | 3 |
| 3 | Ранено, чел. | 83 | 44 | 53 |

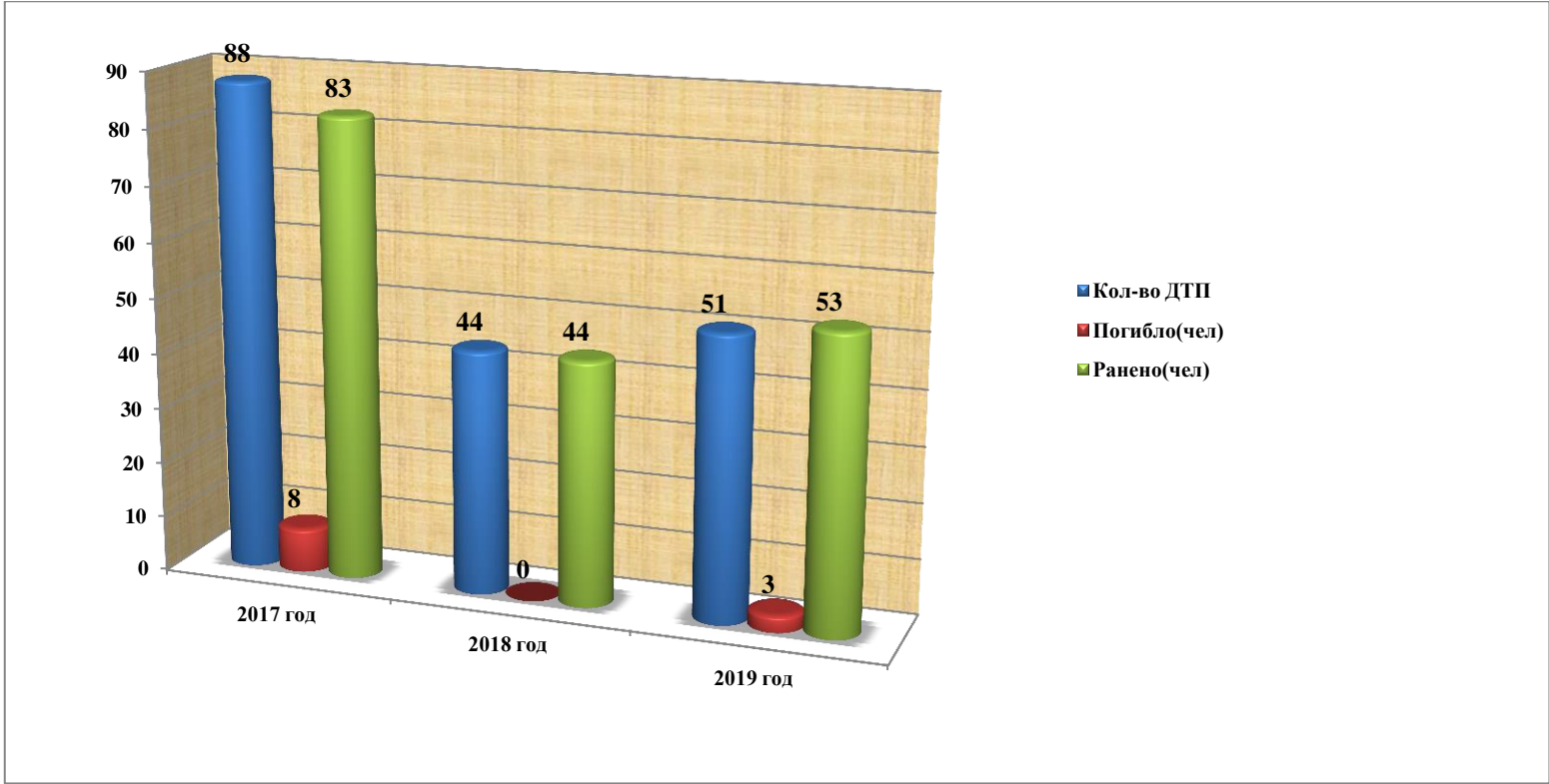
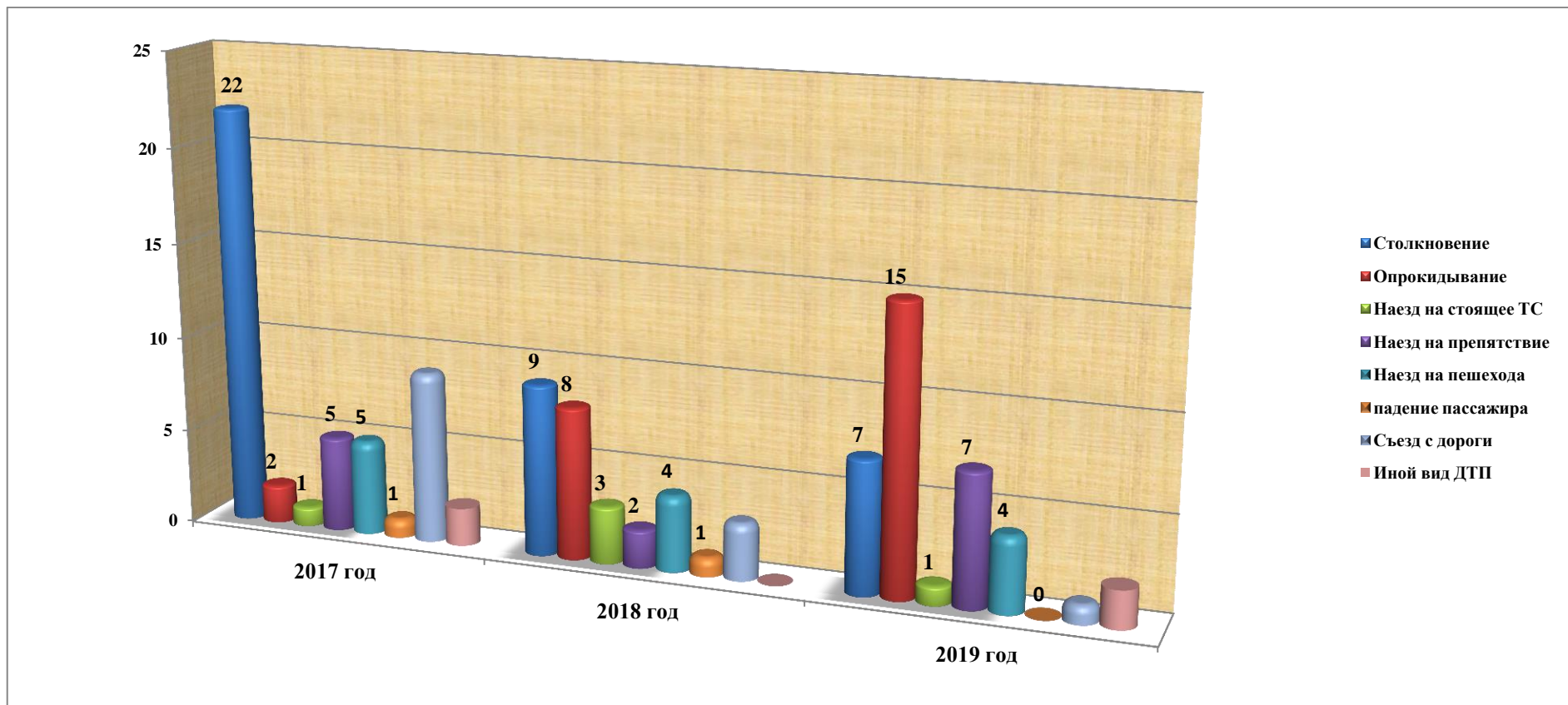


Таблица 9

| № п/п | Вид ДТП | Кол-во ДТП | | |
|----------|----------------------|------------|-----------|-----------|
| | | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. |
| 1 | Столкновение | 22 | 9 | 7 |
| 2 | Опрокидывание | 2 | 8 | 15 |
| 3 | Наезд на стоящее ТС | 1 | 3 | 1 |
| 4 | Наезд на препятствие | 5 | 2 | 7 |
| 5 | Наезд на пешехода | 5 | 4 | 4 |
| 6 | Падение пассажира | 1 | 1 | 0 |
| | Съезд с дороги | 9 | 3 | 1 |
| 7 | Иной вид ДТП | 2 | 0 | 2 |
| | Всего | 47 | 30 | 37 |



Анализ данных по ДТП показал, что пик ДТП за последние три года снизился с 41,2% до 32,5% от общего количества ДТП за период с 2017 года – по 01.01.2020 год. Пик ДТП выявлен в 2017 году и составил 47 единиц, с погибшими – 8 человек (7,0% от общего количества погибших за три года) и ранеными – 83 человека (72,8% от общего количества раненных за три года). Дальнейшее снижение количества ДТП снизило количество погибших в 2018 году до – 0 человек (0% от общего количества погибших за последних три года) и в 2019 году – до 3 человек (2,6% от общего количества погибших за последние три года) и количество раненных в 2018 году до – 44 человек (38,6% от общего количества раненных за последние три года) и в 2019 году до – 53 человек (46,5% от общего количества раненных за последние три года). Диаграммы 2,3 показывают улучшение ситуации с ДТП на территории Енисейского района.

При распределении дорожно-транспортных происшествий по видам наблюдается следующая зависимость: самым распространенным видом ДТП является столкновение транспортных средств (33,3%), на втором месте «опрокидывание ТС» (21,9%), на третьем месте «наезд на стоящее ТС» (14,4%).

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 «Епишино-Северо-Енисейск», «Енисейск-Погодаево-Баженово», «Енисейск-Пировское» и самое большое количество ДТП выявлено на автомобильной дороге регионального или межмуниципального значения «Красноярск-Енисейск». Концентрация ДТП на автомобильных дорогах местного значения сконцентрирована в следующих населенных пунктах: поселок Высокогорский, село Верхнепашино и пг. Подтесово (улица Пушкина, улица Пролетарская). Причины ДТП различны, основными причинами являются:

- нерегулируемые перекрестки;
- отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек);

- недостаточное содержание дороги;
- отсутствие элементов обустройства остановочных пунктов общественного транспорта;
- 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 Енисейского района, 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 (СО) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами.

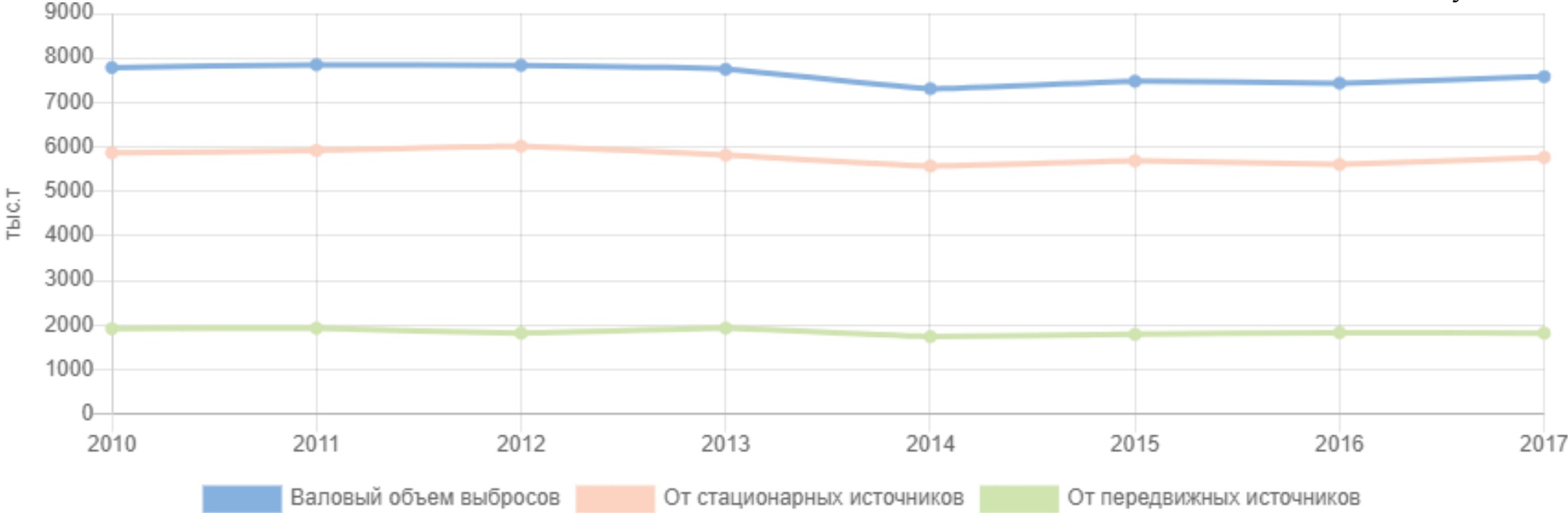
Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков, снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

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.

Рисунок 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.

Рисунок 6



Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников по субъектам Сибирского федерального округа в 2017 году представлен на рисунке 7.

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).

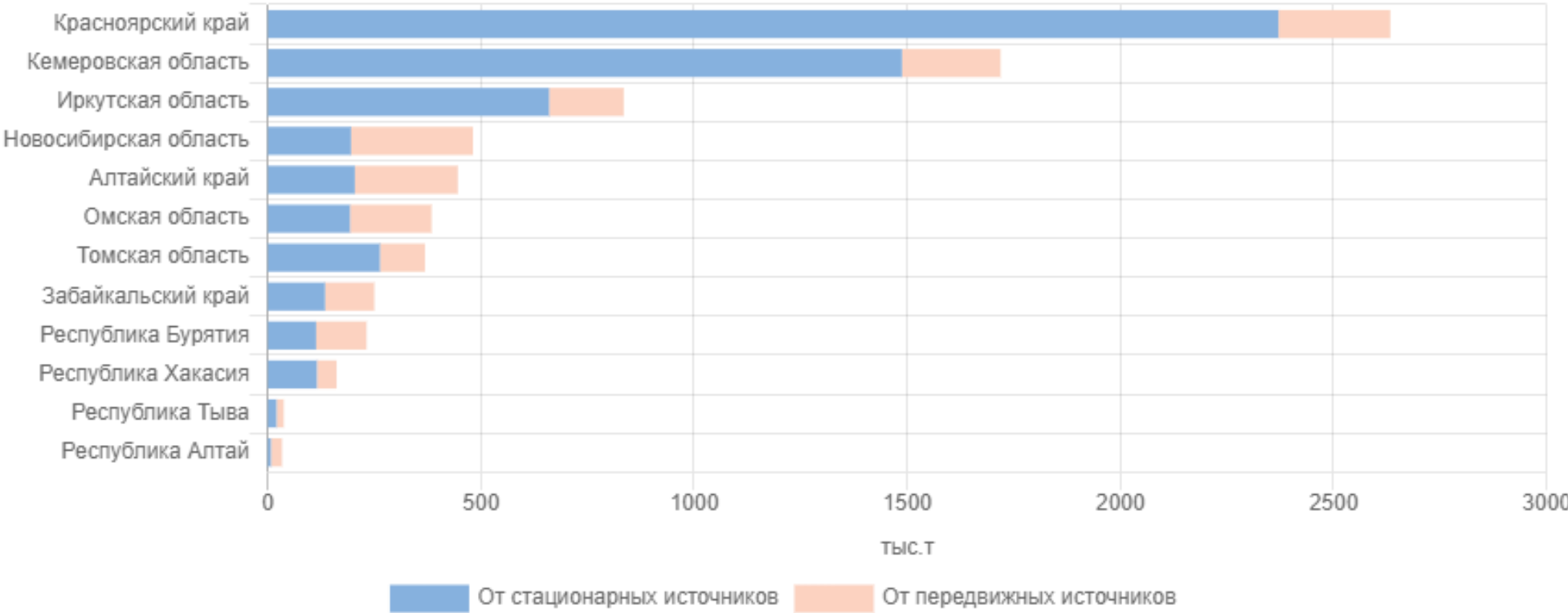
Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на территории Красноярского края представлен в таблице 10.

Таблица 10⁷

| 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 |

⁷ По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Красноярском крае в 2019 году».

Рисунок 7



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 Енисейском районе составило - 632,1 тонн (0,006 т/км²). Данных о выбросах загрязняющих веществ от передвижных источников на территории Енисейского района 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).

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 11.

Таблица 11

| Наименование региона | SO ₂ | NO ₂ | ЛОС | СО | С | 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 | 11,4 | 218,4 | 198,5 | 1500,7 | 3,8 | 5,1 | 7,9 | 1945,8 |

| | | | | | | | | |
|-------------------|-----|------|------|-------|-----|-----|-----|-------|
| округ | | | | | | | | |
| 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 12.

Таблица 12

| Наименование региона | SO ₂ | NO ₂ | ЛОС | СО | С | 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%), этенилбензолу (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 13.

Таблица 13

| 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 города 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 Уставом Енисейского муниципального района Красноярского края, принятом Решением Енисейского районного Совета депутатов от 13.03.1998 года №13-20Р (в редакции Решения от 05.12.2019 года №35-431Р) к вопросам местного значения района в соответствии с п. 5 статьи 7 Устава относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог

местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Администрацией Енисейского района 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 Енисейского района осуществляется за счет средств местного бюджета, а также субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых бюджету Енисейского района из федерального и регионального бюджетов.

Анализ деятельности Администрации Енисейского района за период с 2017 по 2019 год отражает высокий уровень эффективности использования бюджетных средств в отношении деятельности по организации дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения на территории Енисейского района.

ЭТАП 2. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЕНИСЕЙСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

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

В рамках разработки мероприятий КСОДД, на основании анализа состояния существующей транспортной системы на территории муниципального образования «Енисейский 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 образовательных учреждений;
- 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 таблице 15-15.3.

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 Енисейского района проходят по автомобильным дорогам регионального и местного значений.

Предложений 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 Енисейского района 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 Енисейского района на долгосрочную перспективу, 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 светозумовыми полосами. Световые, шумовые и светозумовые 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.

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

В связи с тем, что на территории Енисейского района светофорные объекты не установлены и в населенных пунктах района 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

В рамках разработки проекта КСОДД для территории Енисейского района, предложений по согласованию (координации) работы светофорных объектов не предусматривается, ввиду отсутствия СО на территории всех населенных пунктов входящих в состав МО «Енисейский район».

При изменении ситуации указанной в пункте 1.3 данного этапа, рекомендуется на маршрутах на которых будут установлены средства координированного движения (СО) учитывать 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).

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 Енисейского МР 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 8.

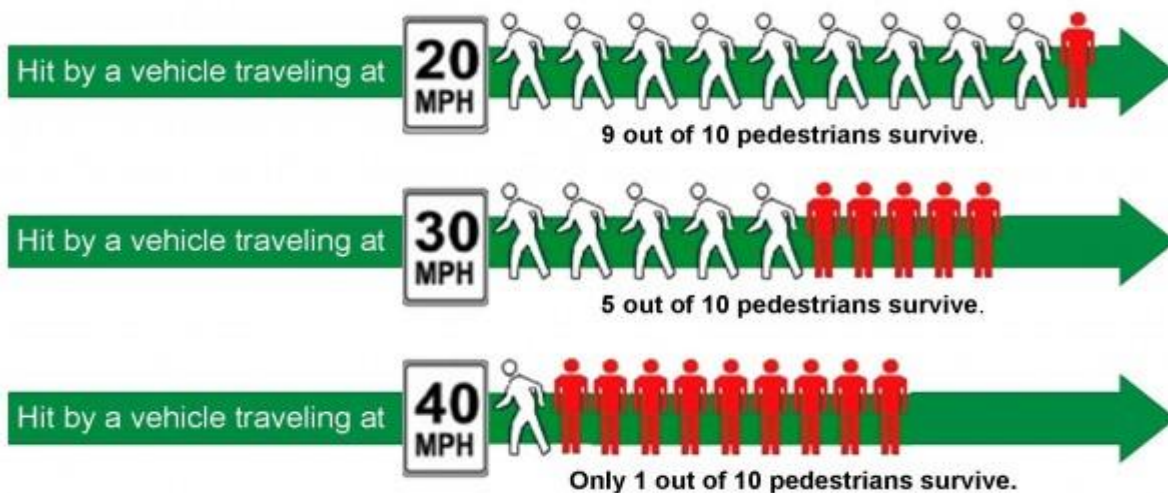


Рисунок 8 - Показатели смертности при разных скоростях автомобиля (1 mph = 1,6 км/ч)

На рисунке 9 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.

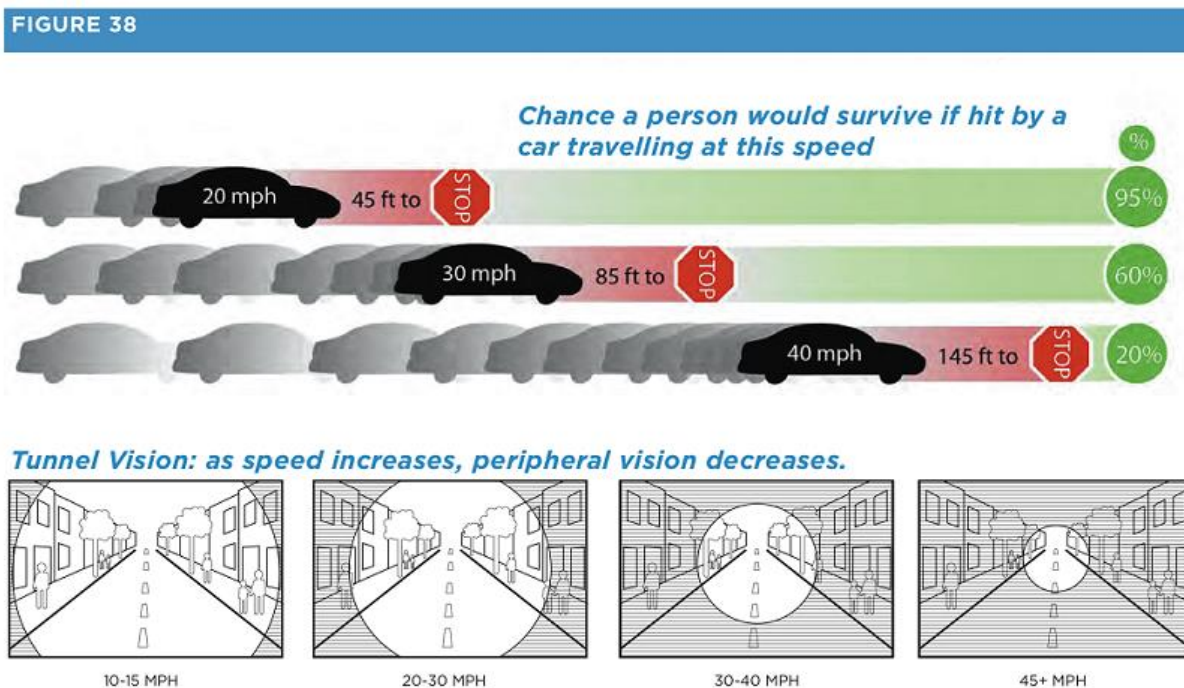


Рисунок 9 - Длина тормозного пути и угол обзора водителя

Снижать скорость автомобилей нужно, в первую очередь, в местах, где потенциально возможно сбить пешехода: внутридворовые проезды, районы

плотной жилой застройки, улицы около школ, парков, места с интенсивным пешеходным движением и, безусловно, пешеходные переходы.

2. **Каждый пешеходный переход необходимо обустроить островками безопасности.** Они позволяют снижать скорость автомобилей до безопасной для пешеходов. Правильное обустройство пешеходного перехода представлено на рисунке 10.

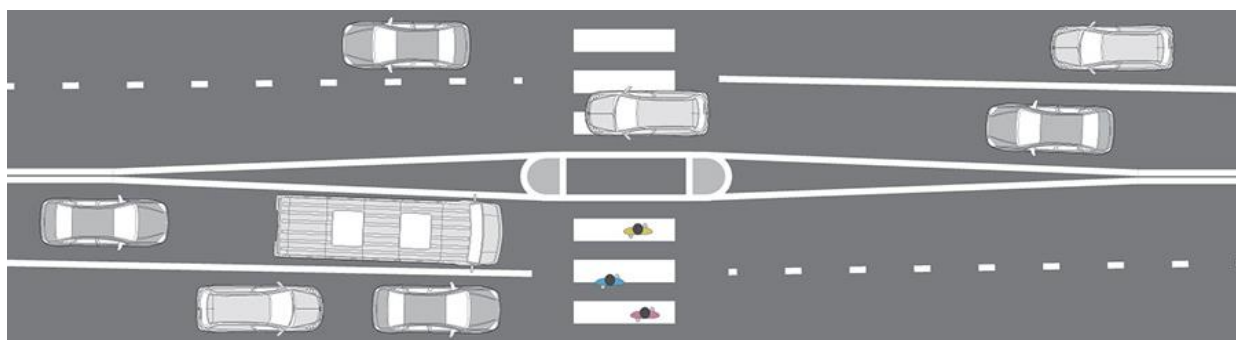


Рисунок 10 - Правильное обустройство пешеходного перехода

К тому же, островки безопасности делают безопасными перекрёстки, уменьшая радиус поворота автомобилей (что также снижает их скорость). Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности представлено на рисунке 11.

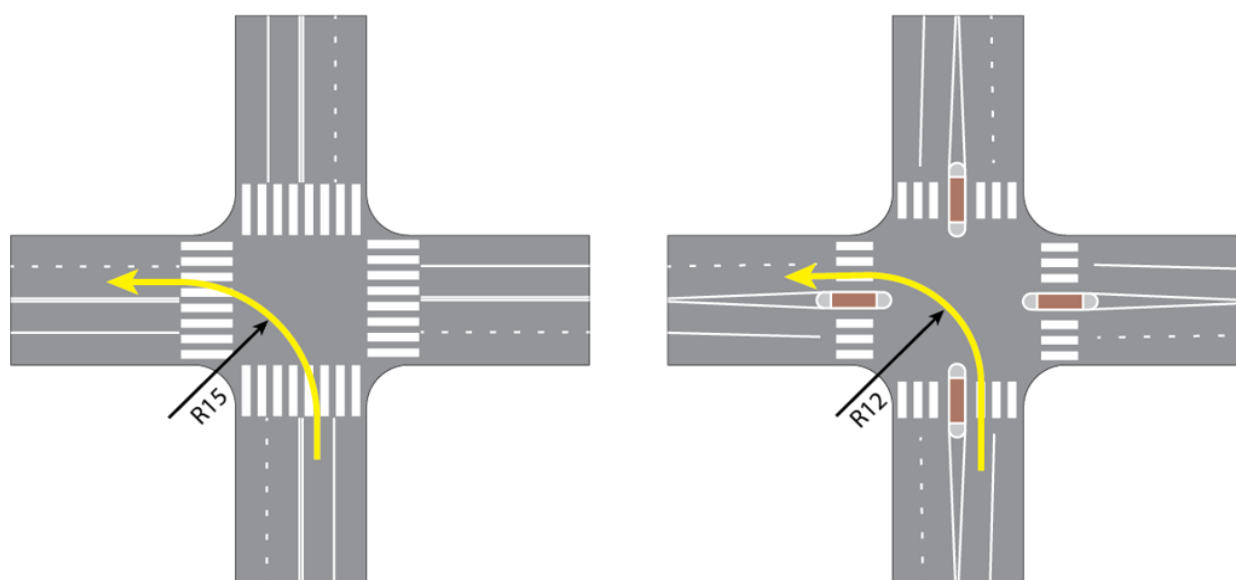


Рисунок 11 - Изменение радиуса поворота без и с учетом островков безопасности

Рассмотрев выше указанные рекомендации, в качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

➤ устройство тротуаров и пешеходных дорожек на территории крупных населенных пунктов района, таких как:

- пгт. Подтесово;
- село Абалаково (Абалаковского сельсовета);
- деревня Усть-Тунгуска (Абалаковского сельсовета);
- село Верхнепашино (Верхнепашинского сельсовета);
- поселок Высокогорский (Высокогорский сельсовет);
- село Епишино (Епишенский сельсовет);
- поселок Абалаково (Железнодорожный сельсовет);
- село Озерное (Озерновского сельсовета).

На территории не указанных выше населенных пунктов входящих в состав Енисейского МР отсутствует необходимость в мероприятиях, так как на территории сельских поселений отсутствуют места, где концентрируется высокая интенсивность пешеходных потоков (школы, детские сады, дома культуры и другие объекты социальной инфраструктуры) и/или по территории населенного пункта проходит всего 1 (одна) но более 5 (пяти) улиц.

➤ повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

➤ устройство пешеходных переходов, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

➤ обустройство пешеходных переходов ограждениями, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

➤ повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД, на

территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципальных образований Енисейского района указанных выше;

- обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше

С учетом предлагаемых мероприятий в качестве профилактики для снижения количества и тяжести последствий ДТП предлагается выполнить комплекс мер на территории района:

- обустройство пешеходных тротуаров – устройство пешеходного ограждения, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

- обустройство наземных пешеходных переходов, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

- установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» на флуоресцентной основе, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше ;

- установка знаков 6.2 «Рекомендуемая скорость» на флуоресцентной основе, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

- установка ТСОДД, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше;

- устройство линий искусственного освещения, на территории крупных населенных пунктов Енисейского района указанных выше.

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

**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.



5.19.2



5.19.1

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)



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.



П.1



П.2

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 перильного типа или 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).

Действующие на территории муниципального образования «Енисейский муниципальный район» муниципальные программы «Экономическое развитие и инвестиционная политика Енисейского района»⁸ (Подпрограмма 2) – обеспечение сохранности и модернизация автомобильных дорог местного значения, создание условий для безопасности дорожного движения в Енисейском районе и муниципальная программа «Улучшение качества жизни в Енисейском районе» (Подпрограмма 4) – организация транспортного обслуживания населения Енисейского района⁹ отсутствуют мероприятия в части организации пешеходных переходов.

Утвержденными генеральными планами Верхнепашинского сельсовета, поселка Подтесово, поселка Высокогорский не рассматриваются мероприятия в части развития инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе мероприятия по строительству и обустройству пешеходных переходов.¹⁰

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

⁸ Утвержденная постановлением администрации Енисейского района Красноярского края от 01.10.2013 г. №1077-п (в ред. от 18.02.2020 №124-п).

⁹ Утвержденная постановлением администрации Енисейского района Красноярского края от 03.03.2014 г. №191-п (в ред. от 03.07.2020 №535-п).

¹⁰ В остальных населенных пунктах входящих в состав Енисейского МР генеральные планы отсутствуют.

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 в населенных пунктах Енисейского района 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 Енисейского района 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 Енисейского района, 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 Енисейского района на 01.01.2020 год необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять 7 798 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 – 8 981 машино-мест.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети Енисейского района 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 Енисейского района.

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

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

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

Для грузовых автомобилей стоянки размещаются планируется размещать в пределах производственных зон.

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 Енисейского района осуществляет Администрация 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 Енисейского района 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 пополосного 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 Енисейского района 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, желательно 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 Енисейского района применяется только в административном центре – поселок городского типа Подтесово 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 Енисейского района 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 «Енисейский 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 14.

| 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 Енисейского района – отсутствуют 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 0 человек до максимальной численности населения 3 816 человек.

В соответствии с параметрами Условия 4: - за последние 12 месяцев количество ДТП составило – 37 в разных населенных пунктах района, а также на дорогах регионального или межмуниципального, местного значений.

Также необходимо отметить, что по данным Администрации МО «Енисейский район» введение новых СО на территории района не планируется.

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. Необходимо отметить, что если в период действия проекта до 2035 года если ситуация с любым из условий ГОСТ изменится, а то есть если количество ТС увеличится, численность населения увеличится, произойдет увеличение количества ДТП, необходимость в рассмотрении установки СО на территории района вновь возникнет и тогда все новые светофорные объекты

рекомендуется вводить с уже новыми правилами, а то есть с режимом адаптивного регулирования.

1.11 ПО РАЗРАБОТКЕ, ВНЕДРЕНИЮ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, ЕЕ ФУНКЦИЯМ И ЭТАПАМ ВНЕДРЕНИЯ

Обоснование внедрения АСУДД:

Целью внедрения АСУДД является увеличение пропускной способности магистральной УДС, повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работы светофорной сигнализации. Ввиду наблюдаемой неравномерности транспортных потоков по направлениям движения в суточном цикле и динамики интенсивности движения, важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоков, корректировкой базовых установок и настроек системы.

Схема построения АСУДД приведена на рисунке 12.

Создания систем управления дорожным движением позволяет достичь следующих результатов:

- снижение транспортных задержек на 15 – 40%;
- повышение пропускной способности улично-дорожной сети на 10 – 15% при незначительных капиталовложениях;
- сокращение времени поездки на 15-20 %;
- уменьшение вредных выбросов на 20-25%.

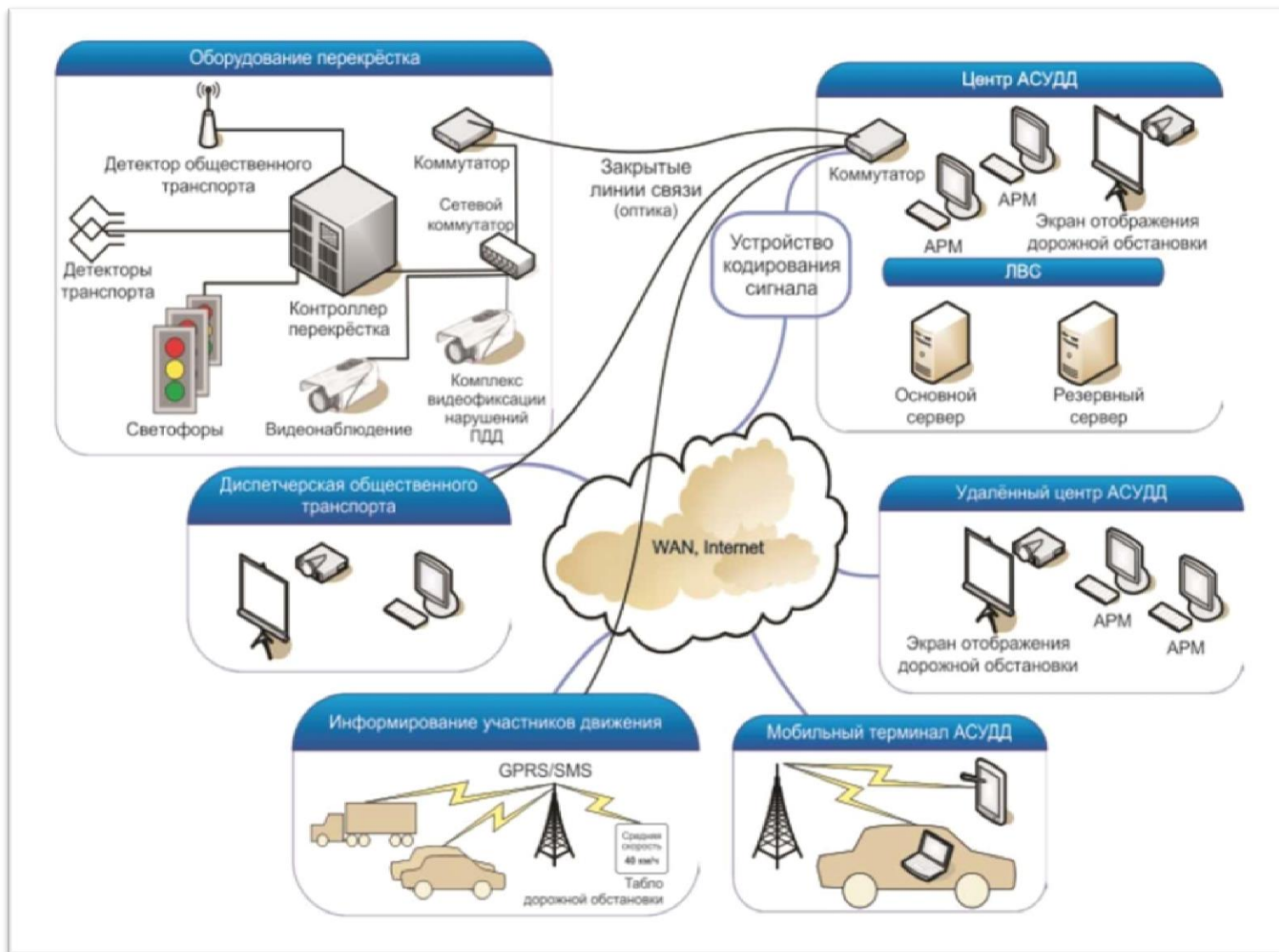
Определение объектов АСУДД:

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

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

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

Рисунок 12



В связи с тем, что по всей территории УДС муниципального района отсутствуют СО, а так же загруженность на автомобильных дорогах остается низкой, рассматривать мероприятия по внедрению и использованию АСУДД не является возможным.

1.12 ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ И ПЕШЕХОДНОЙ СВЯЗАННОСТИ ТЕРРИТОРИЙ

Транспортная сеть Енисейского района включает в себя 26 (двадцать шесть) маршрутов обхватывающее около 85% населенных пунктов района. Проблемами пассажирских перевозок автомобильным транспортом по территории района, являются:

- организация некоторых маршрутов - не ежедневно;
- организация некоторых маршрутов - сезонно.

Данные проблемы являются для населения района не критичными, но приносящими определенные проблемы для передвижения.

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 Енисейского района, 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. Большое количество дублирующих друг друга автобусных маршрутов;

2. Отсутствие общественного транспорта в отдельных районах;

3. Оборудование остановочных пунктов не соответствует требованиям ГОСТ;

4. 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 IА, IБ, IГ и IIА до 300 м, а в климатическом подрайоне IД 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 населенных пунктов: пгт. Подтесово, село Озерное, деревня Прутовая, село Верхнепашино, село Погодаево, поселок Усть-Кемь, деревня Горская, село Епишино, село Полодбище, село Потапово, поселок Высокогорский, поселок Шапкино, поселок Абалаково, село Чалбышево 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.

В других населенных пунктах района не представляется возможным запуск общественного транспорта в виду плохого состояния дорожного покрытия (грунтовые дороги) и преобладания частной застройки.

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).

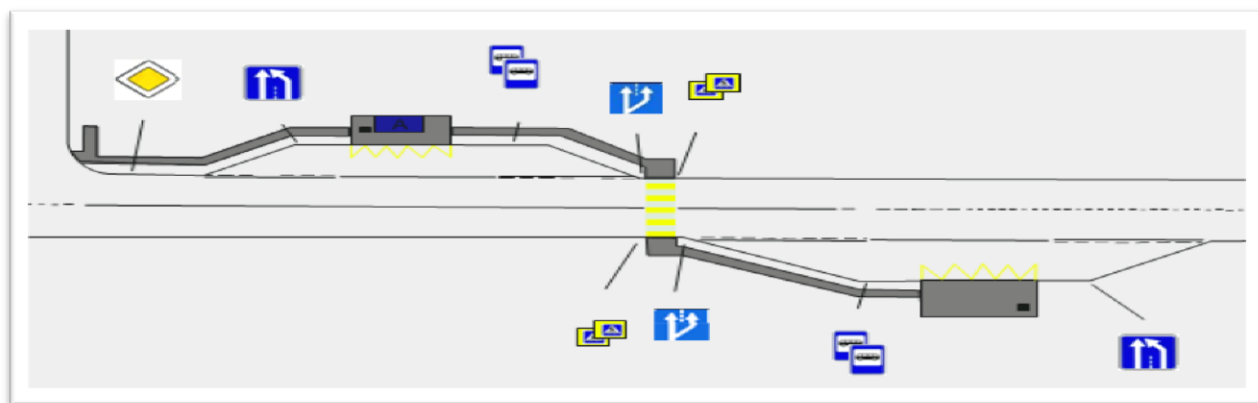
2. Площадка ожидания:

- устройство а/б покрытия 13 м².

3. Заездной «карман»:
 - устройство а/б покрытия - $165 \text{ м}^2 * 2 \text{ стороны} = 330 \text{ м}^2$;
 - установка бордюрного камня $90 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$.
4. Боковая разделительная полоса шириной ширина $0,75 \text{ м}$ (для дорог I - III категорий);
5. Тротуары и пешеходные дорожки:
 - устройство а/б покрытия $\sim 75 \text{ м}^2$ (Ш-1.5 м, д-50м);
 - установка бордюрного камня $\sim 103 \text{ м} * 2 \text{ стороны}$.
6. Пешеходный переход:
 - нанесение разметки 24 м^2 ;
 - установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт.
7. Автопавильон (1 шт.);
8. Скамьи (2 шт.);
9. Урны для мусора (2 шт.);
10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40 м, 1.11-140м), 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 13.

Рисунок 13



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 «Енисейский район», предложение по внедрению систем мониторинга является не рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети муниципального района.

Как говорилось ранее, внедрение АСУДД на территории Енисейского района 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 МО «Енисейский 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 14.



Рисунок 14 - 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 15.



Рисунок 15 - Пример ЗМО 3-го уровня.

Система информационного обеспечения третьего уровня на территории МО «Енисейский район» в 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 16.



Рисунок 16 - Пример ЗМО 2-го уровня.

Система информационного обеспечения второго уровня на территории МО «Енисейский 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 устанавливаются 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 17.

На текущий момент на территории МО «Енисейский 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 17 - Пример ЗМО 1-го уровня.

Система информационного обеспечения участников движения первого уровня на территории МО «Енисейский 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 18.



Рисунок 18 - 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 Енисейского района средствами ТСОДД к нормативному состоянию.

1.16 ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Транзитные транспортные потоки по автомобильным дорогам местного значения отсутствуют. Движение транзитного транспорта по территории Енисейского района осуществляется по автомобильным дорогам регионального значения. Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов не влияет.

Мероприятия по внедрению транспортных потоков через территорию района не является целесообразным.

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 Енисейского района грузовые автомобили грузоподъемностью более 12

тонн - составляют 1-3% из доли транспортного потока. Выше сказанное указывает на тот факт, что грузовой автотранспорт не влияет на пропускную способность улично-дорожной сети муниципального района. Транзит грузового транспорта через жилые, деловые и рекреационные зоны административных центров сельсоветов района не проходит.

В связи с выше описанным мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов – отсутствуют.

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 эффективные средства влияния на режим движения транспортных средств. Спектр приемов благоустройства, вызывающих снижение скорости чрезвычайно широк. Пример успокоения движения представлены на рисунках 19 – 22.

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.

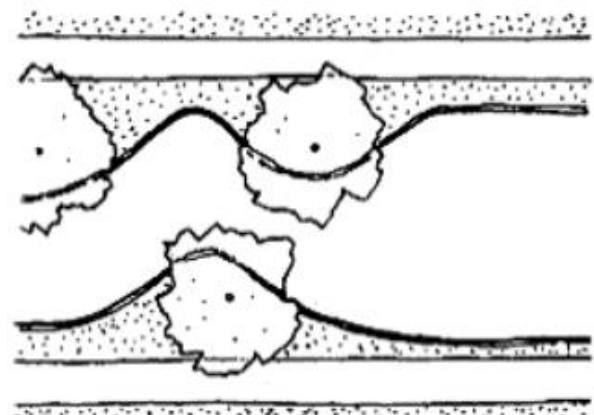


Рисунок 19 - Изгибы проезжей части

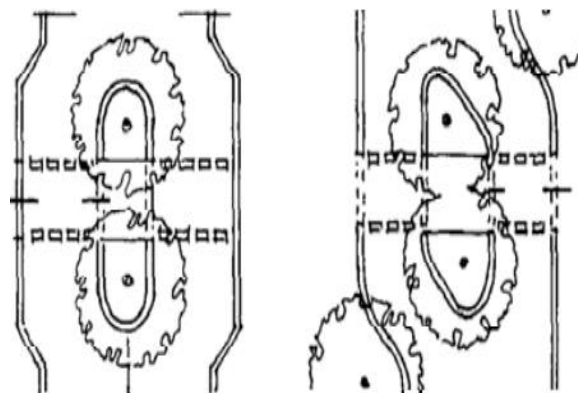


Рисунок 20 - Пешеходные островки

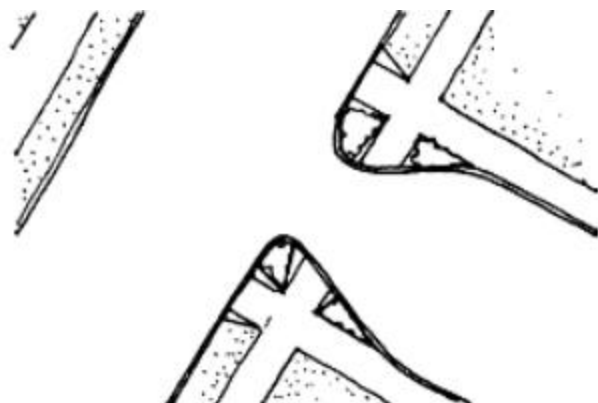


Рисунок 21 - Наплывы линии бортового камня в зоне перехода

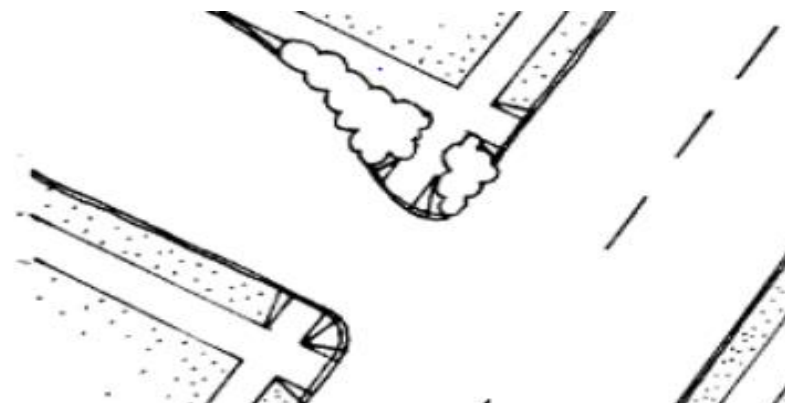


Рисунок 22 - Частичное закрытие улицы

В настоящее время по территории Енисейского района 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 23);



знак 1.23 «Дети»



Средства принудительного снижения скорости

- установка средств принудительного снижения скорости в местах скопления людей (рынки, вокзалы, спортивные объекты) (см.рисунок 23).

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, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент территории населенных пунктов МО «Енисейский 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 в следующих населенных пунктах района основных путей движения ММГН с проезжей частью звуковым отсчетом:

| | |
|-------------------|-----------------------|
| пгт. Подтесово | село Епишино |
| село Озерное | село Полодбище |
| деревня Прутовая | село Потапово |
| село Верхнепашино | поселок Высокогорский |
| село Погодаево | поселок Шапкино |
| поселок Усть-Кемь | поселок Абалаково |
| деревня Горская | село Чалбышево |

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 Енисейского района 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 Енисейского района, 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 Енисейского района 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»¹¹ существует потребность установки средств

¹¹ <https://krudor.ru/>

организации дорожного движения вблизи образовательных учреждений Енисейского района, в том числе:

- пешеходный переход, оборудованный: знаками 5.19.1(2), желто-белой разметкой 1.14.1, светофором Т7;

- ИДН, либо шумовыми полосами совместно с разметкой 1.25 и знаками 1.17 и дублирующей разметкой 1.24.1;

- знаки ограничения скорости 3.24, совместно в дублирующей разметкой 1.24.2;

- пешеходные ограждения протяженностью минимум 50 м от края пешеходного перехода;

- осевая разметка;

- линия освещения.

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 типу 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.

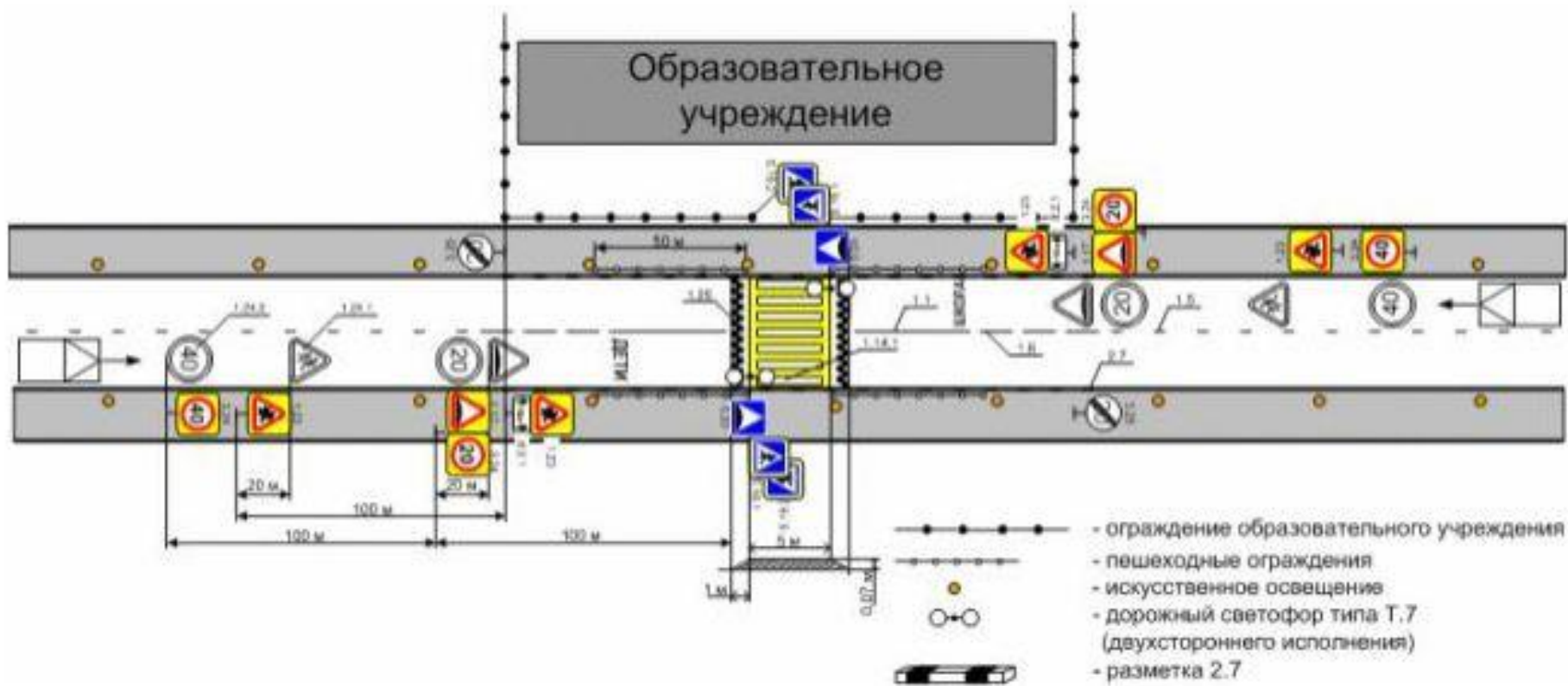


Схема 2 расположения ТСОДД при двухполосном движении транспортных средств

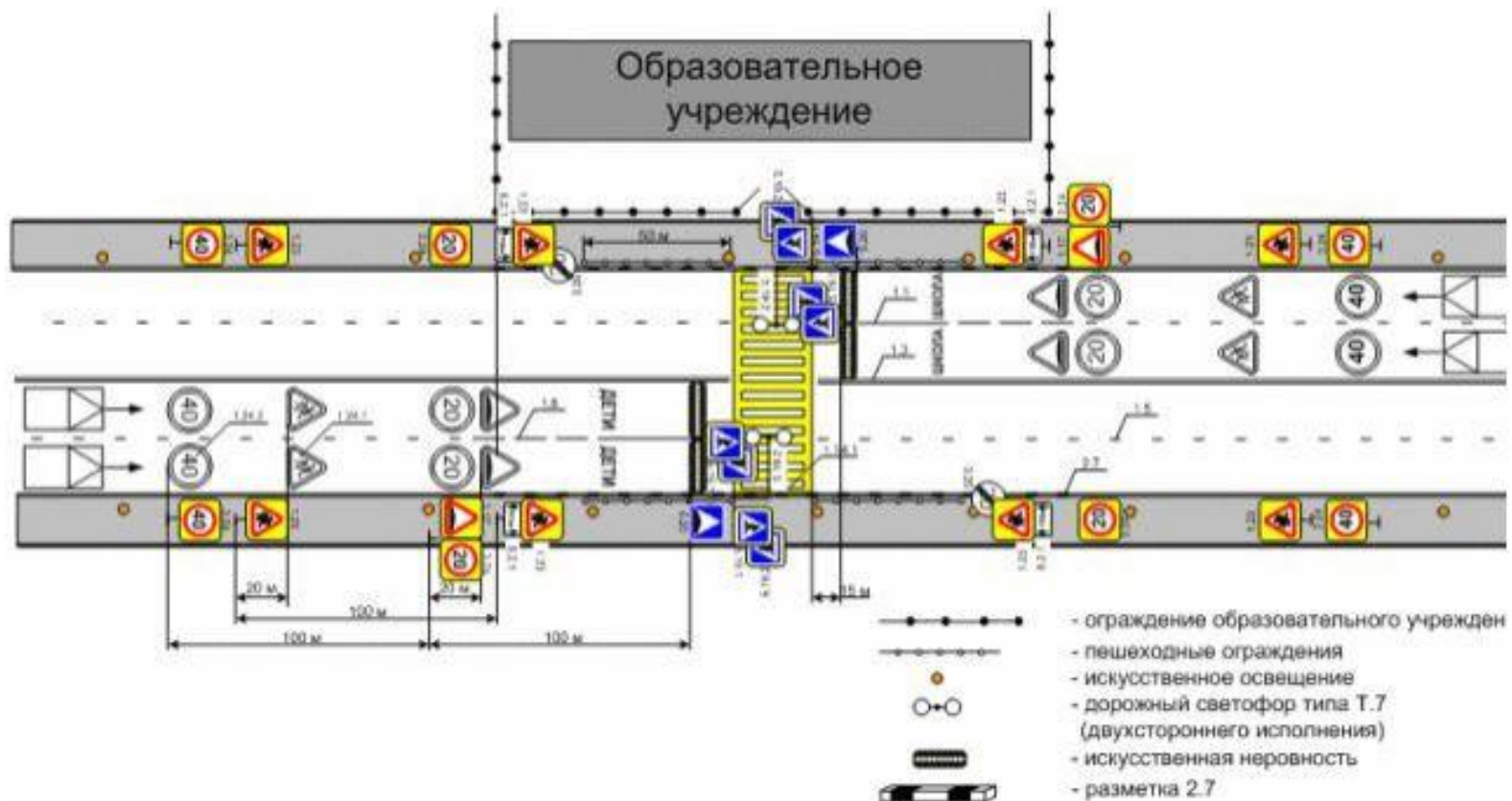


Схема 3 расположения ТСОДД при четырехполосном движении транспортных средств

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 Енисейского района 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 Енисейского района.

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

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Енисейского района функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда автомобильных дорог. Так же рекомендуется разработка локальных мероприятий по ликвидации очагов ДТП:

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

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

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
- Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
- Установку пешеходных ограждений;
- Установку ограждений на разделительных элементах;
- Изменение схем организации движения автотранспорта и пешеходов;
- 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, утверждённых в установленном законодательством порядке.

Схемой территориального планирования Енисейского района Красноярского края, Раздел 2. «перечень мероприятий по схеме территориального планирования», пункта 2.3. «Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры», предусмотрено:

Железнодорожный транспорт:

Стратегией развития железнодорожного транспорта по территории Российской Федерации до 2030 года на территории края запланировано на период 2016-2030 гг., строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту «Нижневартовск - Белый Яр - Усть-Илимск», в качестве грузообразующей и технологической железнодорожной линии (по району пройдет 360 км).

Принципиальная схема организации строительства железной дороги Лесосибирск–Усть-Илимск, в пределах Лесосибирского промышленного узла, будет формироваться следующим образом:

- строительство участка перехода через реку Енисей (станция

Лесосибирск – станция Среднеенсейская) длиной - 19 км;

- создание опорной базы строительства на правом берегу – станция Среднеенсейская.

Планируется формирование крупной терминально-складской зоны возле Лесосибирского порта, припортовой железнодорожной станции с организацией прямого выхода на СевСиб.

В Енисейском районе трасса СевСиб пройдет между городом Енисейск и городом Лесосибирск, огибая последний с западной стороны.

От этой магистрали проектом рекомендуется построить железную дорогу к городу Енисейску протяженностью - 19 км, с размещением железнодорожной станции с путевым развитием, с пассажирским вокзалом и всеми необходимыми сооружениями.

При строительстве Северо-Сибирской железнодорожной магистрали возникает необходимость в строительстве мощного логистического центра. Проектными проработками рассматривается его размещение между городом Лесосибирск и поселком Абалаково (станция железной дороги).

При развитии Приангарья возможна электрификация железной дороги «Ачинск-Лесосибирск», строительство и реконструкция железнодорожных устройств.

Воздушный транспорт:

- развитие аэропорта Енисейск;
- оборудование авиаплощадок в соответствии с существующими нормативами.

Внутренний водный транспорт:

Объекты регионального значения:

- реконструкция речного порта в поселке Подтесово;
- реконструкция и расширение пассажирских речных пристаней в населенных пунктах, удаленных от основных автомобильных и железнодорожных магистралей;

- модернизация береговых производственных объектов и сооружений в Енисейском бассейне;

- восстановление внутренних водных путей на реке Енисей на участке Красноярск-устье река Ангары.

Автомобильные дороги:

- построить к расчетному сроку (2030 год) - 421 км автодорог;

- реконструировать к расчетному сроку (2030 год) – 822,54 км автодорог;

Мероприятия по развитию автодорожной инфраструктуры регионального значения:

- перевод и реконструкция дороги «Енисейск - Пировское» (по району - 90 км) по нормативам III технической категории с усовершенствованным покрытием.

- строительство дороги на подъезде к г. Енисейск вдоль перспективной железной дороги от Севсиба (9 км).

Мероприятия по развитию автодорожной инфраструктуры межмуниципального значения:

- реконструкция участка автодороги «Енисейск – Горская» по нормативам IV категории с усовершенствованным покрытием (2 км);

- строительство подъездов от автодороги «Сургут – Усть-Илимск» до населенных пунктов: Маковское (6 км), Ворожейка (6 км), Айдара (20 км) по нормативам IV категории с переходным (гравийным) покрытием.

Мероприятия по развитию автодорожной инфраструктуры местных автодорог:

- реконструкция дороги «Высокогорский – Усть-Ангарск» (12 км) по нормативам IV категории с усовершенствованным покрытием;

- реконструкция дороги «Лесосибирск – Верхнебельск - Верхнекемское» (37 км) по нормативам IV категории с переходным (гравийным) покрытием;

- реконструкция (строительство) существующего зимника «Ярцево – Майское» по нормативам дороги IV категории с переходным покрытием (75 км);

- реконструкция (строительство) существующего зимника «Нижнешадрино – Городок - Касово» по нормативам дороги IV категории с переходным покрытием (40 км);

Мостовые сооружения:

реконструкция железобетонного моста, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, мост на дороге «Енисейск-Пировск» через реку Тыя, длиной - 72,9 п.м;

реконструкция путепровода на дороге «Красноярск-Енисейск» через автодорогу на км 296+125, длиной - 18,6 м;

строительство капитального моста, взамен деревянного на дороге «Енисейск-Пировское» км 68+430 через реку Глуханку, длиной - 4,74 п.м;

строительство капитального моста на дороге «Епишино-Северо-Енисейский» км 17+930 мост через реку Чермянку, длиной - 16,1 п.м;

строительство железобетонного моста в поселке Стрелка, мост через протоку реки Ангары, длиной - 52,1 п.м.

Автозаправочные станции:

- размещение АЗС через 100 км ориентировочно в следующих населенных пунктах района: с. Усть-Пит, п. Сергеево, с. Ярцево и в Туруханском районе в п. Ворогово и в п. Бор.

Станции технического обслуживания автомобилей.

К расчетному сроку, необходимо разместить в районе 54 постов СТО, По проекту на территории района предлагается разместить СТО для мелкого ремонта в каждом центре сельсовета. Более крупные ремонты рекомендуется осуществлять в городе Енисейске и городе Лесосибирске.

Станции технического осмотра автомобилей.

Проектом СТП Енисейского района предлагается разместить в городе Енисейске, центре района, пункты технического осмотра автомобилей (ПТО) в количестве минимальной обеспеченности населения, в соответствии с реализацией Федерального закона от 01.07.2011№ 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акта Российской Федерации».

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). 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 межмуниципального 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 «Енисейский район».

На основе проведенного анализа ДТП и натурных исследований транспортной сети Енисейского района, были выявлено 2 очага ДТП и предложены некоторые систем 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).

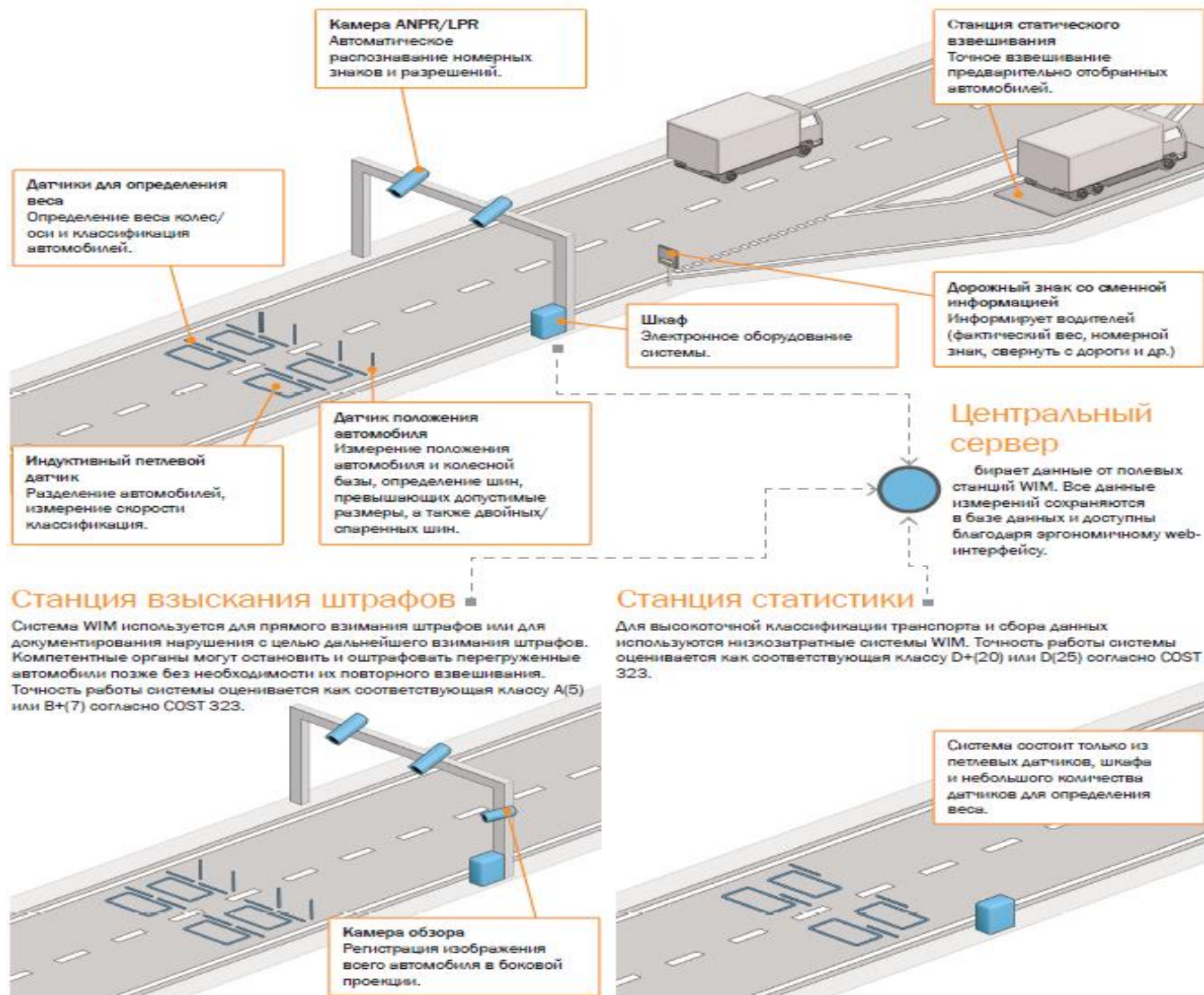
Комплексы позволяют формировать базу данных нарушителей, автоматически распознавать государственные регистрационные знаки транспортных средств, проверять их по различным федеральным и региональным базам. Отличительная особенность фоторадарных комплексов – исключение инспектора ДПС из процесса фиксации 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 24.



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 Енисейского района, 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 Енисейского района.

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

Источниками финансирования мероприятий являются средства 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 договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

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

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

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

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

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

Программа мероприятий по развитию и усовершенствованию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Енисейского района, с указанием очередности реализации, а также оценки требуемых объемов финансирования приведена в таблицах 15-15.3.

Муниципальная программа Енисейского района «Экономическое развитие и инвестиционная политика Енисейского района»

Перечень мероприятий подпрограммы «Обеспечение сохранности и модернизация автомобильных дорог местного значения, создание условий для безопасности дорожного движения в Енисейском районе» с указанием объема средств на их реализацию и ожидаемых результатов

| Цель, задачи, мероприятия подпрограммы | ГРБС | Код бюджетной классификации | | | | Расходы (тыс.рублей)/годы | | | | Ожидаемый результат от реализации подпрограммного мероприятия (в натуральном выражении) |
|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------------|-----|---------------------------|----------|----------|-----------------|---|
| | | ГРБС | РэПр | ЦСР | ВР | 2020 год | 2021 год | 2022 год | Итого за период | |
| <u>Цель подпрограммы:</u> развитие и сохранение существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района | | | | | | 23300,5 | 17332,1 | 17340,0 | 57972,6 | Осуществление дорожной деятельности по направлениям содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района в соответствии с классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной приказом министерства |
| <u>Задача 1.</u> Выполнение комплекса работ по осуществлению дорожной деятельности на автомобильных дорогах общего пользования местного значения городских и сельских поселений Енисейского района и искусственных сооружений на них, в том числе: | | | | | | 23300,5 | 17332,1 | 17340,0 | 57972,6 | |
| 2. Реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, за счет средств дорожного фонда | Администрация Енисейского района | 024 | 0409 | 064R310601 | 520 | 1205,8 | 0,0 | 0,0 | 1205,8 | |
| 3. Содержание автомобильных дорог общего пользования | Администрация Енисейского района | 024 | 0409 | 06400S5080 | 240 | 300,0 | 0,0 | 0,0 | 300,0 | |

| | | | | | | | | | | |
|---|----------------------------------|-----|------|------------|-----|---------|---------|---------|---------|--|
| местного значения за счет средств дорожного фонда | | 024 | 0409 | 06400S5080 | 520 | 5702,9 | 0,0 | 0,0 | 5702,9 | транспорта РФ от 16.11.2012 №402 |
| 4. Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения за счет средств дорожного фонда | Администрация Енисейского района | 024 | 0409 | 06400S5090 | 540 | 15908,9 | 17142,7 | 17142,7 | 50194,3 | |
| В том числе: | Администрация Енисейского района | | | | | | | | | Осуществление дорожной деятельности по направлениям содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района в соответствии с классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденной приказом министерства транспорта РФ от 16.11.2012 №402 |
| Озерновский сельсовет | | | | | | 9314,7 | 0,0 | 0,0 | 9314,7 | |
| Потаповский сельсовет | | | | | | 5996,8 | 0,0 | 0,0 | 5996,8 | |
| Поселок Подтесово | | | | | | 597,4 | 0,0 | 0,0 | 597,4 | |
| 5. Развитие, модернизация, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог за счет средств муниципального дорожного фонда | Администрация Енисейского района | 024 | 0409 | 0640085090 | 240 | 182,9 | 189,4 | 197,3 | 569,6 | |
| Итого по подпрограмме: | | | | | | 23300,5 | 17332,1 | 17340,0 | 57972,6 | |
| ГРБС 1 | Администрация Енисейского района | 024 | | | | 23300,5 | 17332,1 | 17340,0 | 57972,6 | |
| Бюджет МО Енисейский район | МО Енисейский район | X | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

Таблица 35.1

**Муниципальная программа Енисейского района «Улучшение качества жизни в Енисейском районе»
Перечень мероприятий подпрограммы «Организация транспортного обслуживания населения Енисейского района» с указанием объема средств на их реализацию и ожидаемых результатов**

| Цель, задачи, мероприятия подпрограммы | ГРБС | Код бюджетной классификации | | | | Расходы (тыс.рублей)/годы | | | | Ожидаемый результат от реализации подпрограммного мероприятия |
|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------------|-----|---------------------------|-----------|-----------|-----------------|---|
| | | ГРБС | РзПр | ЦСР | ВР | 2020 год | 2021 год | 2022 год | Итого за период | |
| <u>Цель подпрограммы:</u> создание условий для предоставления транспортных услуг населению в части удовлетворения потребностей населения Енисейского района в пассажирских перевозках по регулярным внутрирайонным маршрутам | | | | | | 170 551,5 | 171 936,4 | 173 172,5 | 515 660,4 | |
| <u>Задача:</u> сохранения количества маршрутов автомобильного, внутреннего водного и воздушного транспорта на территории Енисейского района | | | | | | 170 551,5 | 171 936,4 | 173 172,5 | 515 660,4 | |
| Субсидии организациям внутреннего водного транспорта на компенсацию расходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов в пригородном межмуниципальном сообщении | Администрация Енисейского района | 024 | 0408 | 0140083010 | 810 | 21 725,1 | 21 725,1 | 21 725,1 | 65 175,3 | Количество маршрутов транспорта: автомобильного – 18; водного – 4; воздушного - 6 |

| | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------------|-----|------|------------|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| Субсидии организациям воздушного транспорта на компенсацию расходов, возникающих в результате | | 024 | 0408 | 0140083020 | 810 | 84 731,4 | 84 731,4 | 84 731,4 | 254 194,2 | |
| Иные закупки товаров, работ и услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд | | | | | 240 | 22,9 | 22,8 | 22,9 | 68,6 | |
| Субсидии организациям автомобильного пассажирского транспорта на компенсацию расходов, возникающих в результате небольшой интенсивности пассажиропотоков по внутрирайонным маршрутам | Администрация Енисейского района | 024 | 0408 | 0140083030 | 810 | 989,1 | 989,1 | 989,1 | 2 967,3 | |
| Итого по подпрограмме: | | | | | | 170 551,5 | 171 936,4 | 173 172,5 | 515 660,4 | |

| | | | | | | | | | | |
|--------|--|-----|--|--|--|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| ГРБС 1 | Администрация Енисейского района | 024 | | | | 170 551,5 | 171 936,4 | 173 172,5 | 515 660,4 | |
|--------|--|-----|--|--|--|-----------|-----------|-----------|-----------|--|

Таблица 15.2

Мероприятия в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории Енисейского муниципального района реализуемые в 2020 году

| Объекты ремонта, вновь начинаемые в 2020 году | | | | |
|--|---|------------------------------|---------------------|------------------|
| Наименование района | Наименование объекта | Подрядная организация | Статус работ | Год сдачи |
| Енисейский МР | Автомобильная дорога Енисейск – Погодаево – Баженово на участках км 10+000-12+000, км 15+500-20+500 | АО «Лесосибирск – Автодор» | подготовка | 2021 год |

Таблица 4.3

Мероприятия в рамках схемы территориального планирования Красноярского края

| Наименование | Характеристика объекта | Месторасположение | Сроки реализации | Зоны с особыми условиями использования территории |
|--|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|
| Строительство автодорожного моста через реку Енисей в районе поселка Высогорский | Протяженность – 2,9 км | Енисейский район | I очередь (2016-2026 гг) | Зона с особыми условиями использования территории будет определена на этапе разработки проектной документации на объект |

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

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

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.

Развитие улично-дорожной сети на территории населенных пунктов Енисейского района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, 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 Енисейского района. Данные в настоящем Документе предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

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

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

Заказчиком КСОДД является Администрация Енисейского района Красноярского края. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы муниципального района в соответствии с установленным порядком.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава МО Енисейского района.

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 Енисейского района, 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 Енисейского муниципального района позволит:

- развить и сохранить существующие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района;
- создать условия для предоставления транспортных услуг населению Енисейского района;
- удовлетворить потребности населения района в пассажирских перевозках по внутрирайонным маршрутам;
- ремонт автомобильной дороги «Енисейск – Погодаево – Баженово» позволит увеличить пропускную способность трассы и снизить риски возникновения ДТП;
- строительство автодорожного моста через реку Енисей позволит обеспечить населению района безопасную переправу в случае ЧС.

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.

На графике 1 представлено графическое отображение срока окупаемости мероприятий КСОДД.

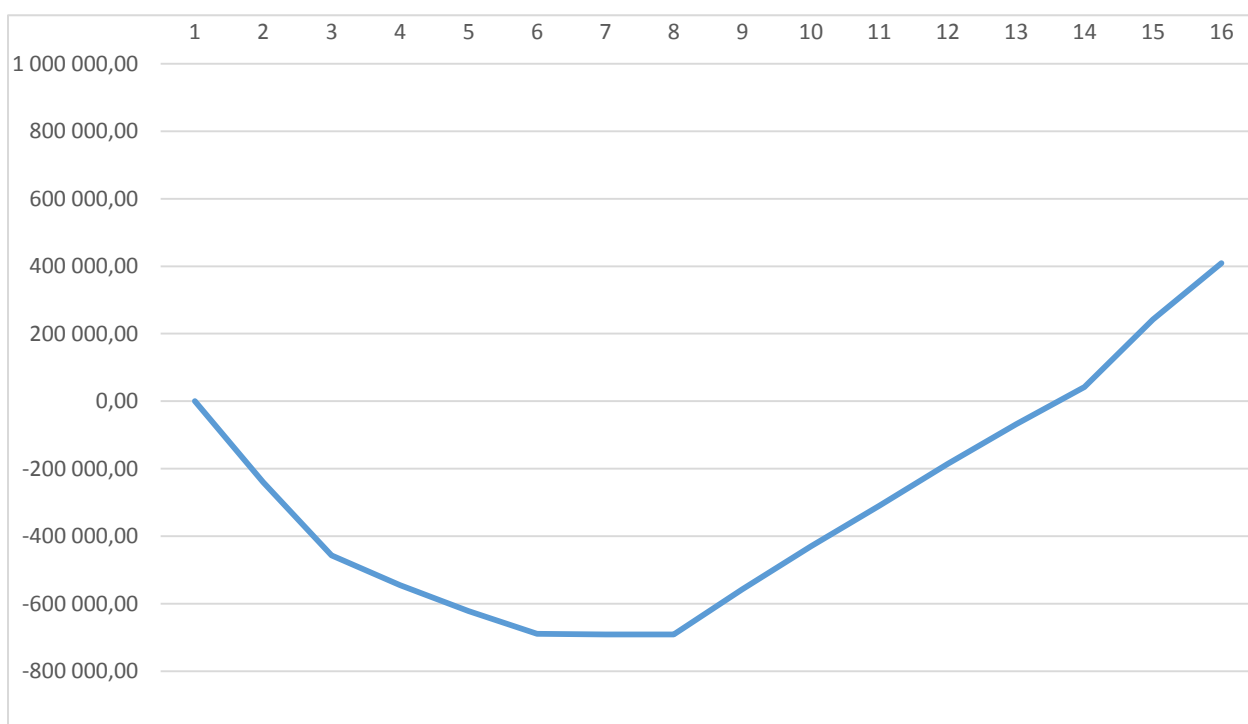


График 1 – Срок окупаемости инвестиционных проектов в рамках КСОДД
(по горизонтали года, по вертикали – денежные средства)

Таким образом, по оценкам мероприятий в рамках КСОДД станут окупаться к 13 году реализации.

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 5

| | Прямые потери | Упущенные выгоды |
|-------------------|--|---|
| Смертельный исход | (общее число погибших в результате ДТП) х (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе) | (число погибших м/ж в результате ДТП) х (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) х (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 закрепенная 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;

- завершение второго этапа реконструкции федерального центра подготовки сотрудников Госавтоинспекции – научно-практического полигона, обеспечивающего многоуровневую подготовку сотрудников

Госавтоинспекции и работников федеральных органов исполнительной власти в сфере управления безопасностью дорожного движения по широкому спектру программ дополнительного профессионального образования.

➤ 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 Енисейского района, 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 Енисейского района 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 Енисейского района.

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 Енисейского района 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 Енисейского района (до 2035 г.) предлагается:

- реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения Енисейского района;
- размещение автостоянок по улицам с основным движением автомобильного транспорта в местах расположения общественного учреждения и торговых предприятий в населенных пунктах Енисейского района;
- строительство дорог с твердым покрытием в населенных пунктах Енисейского района;
- размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов Енисейского района;
- повышение доступности пассажирских перевозок, в том числе улучшение материально-технической базы парка пассажирских перевозок;
- оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта на маршрутной сети Енисейского района.

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 таблице¹².

¹² По данным Государственного доклада «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Красноярском крае в 2019 году»

Таблица 6

| Наименование региона | SO ₂ | NO ₂ | ЛОС | СО | С | 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 разукomплектованные 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:

$$\text{Ирез} = (Pф_1/Pn_1 + Pф_2/Pn_2 + \dots + Pф_n/Pn)/n, \text{ где}$$

$Pф$ - фактический натуральный показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

$Pп$ - нормативный (плановый) показатель, утвержденный КСОДД;

n - количество натуральных показателей (критериев) КСОДД.

Ифинрез - финансовая результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ифинрез} = Фф/Фп, \text{ где:}$$

$Фф$ - фактический финансовый показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

$Фп$ - 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:

$$\text{Иэфф} = \text{Ирез}/\text{Ифинрез}, \text{ где:}$$

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 18.

Таблица 7

| 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.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 19.

Таблица 8

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

Основными 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 жизни 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 Енисейского района, 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 Енисейского района, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения в границах Енисейского района.

Основными функциями администрации по реализации КСОДД являются:

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